

REGULAMIN RAJDOWYCH MISTRZOSTW POLSKI SAMOCHODÓW TERENOWYCH 2019



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

Spis treści

1. Postanowienia ogólne	3
2. Kalendarz RMPST.....	3
3. Ogólne warunki organizacyjne	3
4. Pojazdy	7
5. Zawodnicy/Załogi	8
6. Osoby oficjalne - obsady personalne władz rajdu	9
7. Zgłoszenia, wpisowe	10
8. Zezwolenie-Ubezpieczenie-Odpowiedzialność	12
9. Protesty i odwołania	13
10. Punktacja i klasyfikacja w rundach RMPST.....	13
11. Nagrody w rundach RMPST	15
12. Warunki klasyfikacji rocznej	16
13. Klasyfikacje roczne RMPST	16
14. Inne postanowienia	17
Załącznik nr 1 Kryteria do listy kierowców priorytetowych PZM w rajdach terenowych	20
Załącznik nr 2 Regulamin techniczny Grupy T4 National	21
Załącznik nr 3 Regulamin techniczny Grupy TH	22
Załącznik nr 4 Regulamin techniczny Grupy OPEN	25
Załącznik nr 5 Regulamin techniczny Grupy UTV.....	28

1. Postanowienia ogólne

1.1. Rajdowe Mistrzostwa Polski Samochodów Terenowych (zwane dalej RMPST) są własnością Polskiego Związku Motorowego (zwanego dalej PZM).

1.2. Nadzór nad przebiegiem RMPST sprawuje Główna Komisja Sportu Samochodowego PZM (zwana dalej GKSS PZM), która zastrzega sobie prawo do interpretacji niniejszego regulaminu i jest jedyną władzą upoważnioną do rozpatrywania i rozstrzygania wszelkich rozbieżności i wątpliwości, które mogą powstać przy stosowaniu i interpretacji niniejszego regulaminu oraz innych przepisów, w oparciu o które rozgrywane są RMPST oraz do podejmowania decyzji.

1.3. Rajdy zaliczane do RMPST (zwane dalej rajd lub runda) rozgrywane są w oparciu o poniższe aktualnie obowiązujące przepisy:

- Międzynarodowy Kodeks Sportowy FIA (zwany dalej MKS) wraz z załącznikami;
- Przepisy Ogólne Rajdów Terenowych FIA (zwane dalej Przepisy Ogólne FIA) wraz z załącznikami;
- niniejszy regulamin RMPST (zwany dalej Regulaminem) wraz z załącznikami i komunikatami GKSS PZM;
- regulamin uzupełniający danej rundy RMPST;
- Regulamin Ochrony Środowiska w Sportach Motorowych PZM;
- Ustawa „Prawo o ruchu drogowym”;
- Inne aktualnie obowiązujące przepisy, bezpośrednio związane z organizacją i udziałem w rundach RMPST.

1.4. Niniejszy regulamin uzupełnia i miejscami precyzuje postanowienia zawarte w MKS i Przepisach Ogólnych FIA o wymagania PZM. Do kwestii nie ujętych niniejszym regulaminem zastosowanie mają MKS oraz Przepisy Ogólne FIA wraz z załącznikami.

1.5. Przyjmuje się zasadę, że jeżeli gdziekolwiek w MKS, Przepisach Ogólnych FIA lub innych przepisach FIA mowa jest o FIA, Światowej Radzie Sportu Samochodowego bądź Komisji Rajdów Terenowych FIA odpowiednią rolę na terytorium RP pełni jako odpowiednik i ma analogiczne plenipotencje: PZM – dla FIA oraz GKSS PZM – dla Światowej Rady Sportu Samochodowego FIA oraz Komisji Rajdów Terenowych FIA.

1.6. Jeżeli wystąpią różnice w interpretacji przepisów FIA to powstały spór rozstrzygać będzie obowiązujący tekst angielski.

1.7. Wszelkie odstępstwa od ustaleń niniejszego regulaminu rozpatrywane będą przez GKSS PZM, na wniosek organizatora rajdu.

2. Kalendarz RMPST

2.1. Niniejszy regulamin jest obowiązujący we wszystkich rajdach zaliczanych do RMPST, znajdujących się w oficjalnym kalendarzu sportowym PZM.

2.2. Do RMPST zaliczane będą rajdy określone w oficjalnym kalendarzu sportowym PZM na rok 2019, dostępnym na oficjalnej stronie internetowej PZM www.pzm.pl.

2.3. Dopuszcza się za zgodą GKSS PZM łączenie rund RMPST z rundami innych krajowych oraz międzynarodowych cykli rozgrywek, a także z zawodami otwartymi dla motocykli i pojazdów czterokołowych (quad).

3. Ogólne warunki organizacyjne

3.1. Regulamin uzupełniający

3.1.1. Wstępna wersja regulaminu uzupełniającego oraz map rajdu, musi być przesłana do GKSS PZM nie później niż 3 miesiące przed dniem badania kontrolnego przed rajdem (zwanego dalej BK 1).

3.1.2. Regulamin uzupełniający, po nadaniu wizy PZM musi być umieszczony na stronie internetowej rajdu i stronie internetowej organizatora nie później, niż 45 dni przed dniem BK 1. Wraz z regulaminem uzupełniającym musi zostać opublikowana mapa stref ograniczonego dostępu. Harmonogram czasowy oraz plan parku serwisowego muszą być umieszczone na stronie internetowej rajdu i stronie internetowej organizatora nie później niż 14 dni przed dniem BK 1.

3.2. Odbiór administracyjny

3.2.1. Komplet tablic identyfikacyjnych, identyfikatorów, opasek i dokumentów musi być wydany zawodnikom podczas OA.

3.3. Badania kontrolne

3.3.1. Przyjmuje się, że obecność zawodnika i członków załogi w czasie BK 1 i końcowego

szczegółowego badania kontrolnego po rajdzie (zwanego dalej BK 2) nie jest wymagana, niemniej jednak, muszą oni/-e być reprezentowani/-e przez wskazanego w zgłoszeniu uprawnionego przedstawiciela. W czasie BK 1 i BK 2, wszystkie osoby znajdujące się w strefie BK muszą uwidocznić identyfikator rajdu, upoważniający do przebywania w tej strefie.

3.3.2. W czasie BK 1 zawodnik lub jego upoważniony przedstawiciel musi przedstawić książkę samochodu sportowego (zwaną dalej KSS) lub jej odpowiednik wydany przez ASN zrzeszony w FIA (zwany dalej National Technical Passport), oryginalną kartę homologacyjną na drukach FIA i/lub ASN (jeżeli jest wymagana), paszport techniczny FIA (jeżeli został wydany), paszport techniczny A.S.O. (jeżeli został wydany i tylko w przypadku pojazdów Grupy T4 National), pod rygorem niedopuszczenia do startu

3.3.3. Procedury dotyczące uzyskiwania dokumentów technicznych (KSS, paszportów technicznych FIA, homologacji i/lub certyfikatów krajowych, itp.) samochodu i jego wyposażenia wraz z obowiązującymi opłatami są podane do wiadomości na oficjalnej stronie internetowej PZM www.pzm.pl

Odstęp czasu pomiędzy rozpoczęciem BK 2 a wywieszeniem prowizorycznej klasyfikacji końcowej rajdu nie może być mniejszy niż 2 godziny.

3.4. Kolejność startowa / listy startowe

3.4.1. Dopuszcza się ustawienie w kolejności startowej do SSS pierwszego motocykla/quada za ostatnim samochodem/ciężarówką/UTV. W pozostałych przypadkach zastosowanie ma art. 1.8. Przepisów Ogólnych FIA, za wyjątkiem SSS, gdzie pierwszy samochód/ciężarówka/UTV może wystartować do odcinak super specjalnego (zwanego dalej SSS) po ostatnim motocyklu/quadzie w czasie krótszym niż 30 min.

3.4.2. Przy przyznawaniu numerów startowych i tworzeniu listy startowej organizator rundy musi w pierwszej kolejności uwzględnić kierowców z listy kierowców priorytetowych FIA w rajdach terenowych, listy kierowców priorytetowych PZM w rajdach terenowych (zał. nr 1) oraz list kierowców priorytetowych w rajdach terenowych innych ASN-ów. W wyjątkowych i uzasadnionych przypadkach GKSS PZM lub ZSS będzie mógł odstąpić od podanej powyżej reguły, biorąc pod uwagę klasę, wyniki oraz osiągi pojazdu i/lub kierowcy.

3.5. Briefing / Odprawa z zawodnikami

3.5.1. Przynajmniej jeden członek załogi biorącej udział w rundzie musi być obecny na odprawie z zawodnikami (briefingu), którego data i miejsce wskazane będą w regulaminie uzupełniającym. Nieobecność żadnego z członków załogi na odprawie z zawodnikami (briefingu) skutkować będzie karą finansową w wysokości 100,- PLN.

3.6. Odcinki specjalne/drogowe

3.6.1. W RMPST łączna zaplanowana suma długości odcinków specjalnych (zwanym dalej OS) musi wynosić:

- pomiędzy 100 km a 200 km dla rund o współczynniku 1;
- powyżej 200 km w przypadku rund o współczynniku 2.

3.6.2. Jeżeli organizator przewiduje rozegranie odcinka SSS to jest on traktowany jako sekcja 1 etapu 1.

3.6.3. W celu zachowania jak najlepszych walorów rywalizacji sportowej, przyjmuje się, że podczas rajdu, każdy OS powinien być przejeżdżany maksymalnie dwa razy. Jeżeli OS-y podczas danej rundy, rozgrywane są w przeciwnych kierunkach, to musi powstać taki układ trasy, aby przeciwne przejazdy tego samego odcinka nie odbywały się w czasie tego samego etapu.

3.6.4. Wszyscy zawodnicy/członkowie załóg uczestniczący w rajdzie zobowiązani są do przestrzegania przepisów ruchu drogowego (z wyjątkiem przejazdów sportowych po zamkniętych dla ruchu publicznego trasach OS). Za nieprzestrzeganie przepisów ruchu drogowego w czasie trwania rajdu nakładane będą kary zgodnie z art. 25 Przepisów Ogólnych FIA. Kary za nieprzestrzeganie przepisów ruchu drogowego muszą być określone w regulaminie uzupełniającym rundy.

3.6.5. Każdy pojazd na trasie OS musi poruszać się z włączonymi światłami mijania i musi mieć zamknięte szyby lub zamontowaną homologowaną przez FIA siatkę bezpieczeństwa.

3.6.6. Po ogłoszeniu trasy rajdu, zabroniona jest obecność na trasie któregokolwiek z OS w jakiegokolwiek formie, zawodnika/członka załogi i członka ich zespołu, który zgłosił się do rajdu lub mającego zamiar zgłosić się do rajdu. Organizator wraz z regulaminem uzupełniającym opublikuje mapę stref ograniczonego dostępu, w których przebywanie ww.

osób do momentu rozpoczęcia rozgrywania danego OS jest zabronione. Zawodnik/członek załogi i członek ich zespołu, który ze szczególnych względów (np. miejsce zamieszkania, obowiązki zawodowe, itp.) zobowiązany jest do przebywania w strefie ograniczonego dostępu po jej ogłoszeniu, musi o powyższym fakcie odpowiednio wcześniej poinformować organizatora, wraz z wyjaśnieniem przyczyn i uzyskać od dyrektora rajdu stosowne zezwolenie.

Każdy zawodnik/członek załogi / członek ich zespołu, którego obecność zostanie stwierdzona w strefie ograniczonego dostępu i który dokonywać będzie zapoznania z trasą OS po ogłoszeniu trasy rundy (niezależnie od formy i sposobu tego zapoznania), zostanie zasygnalizowany do zespołu sędziów sportowych (zwanego dalej ZSS), który po poprzedzonym przez dyrektora rajdu dochodzeniem i udokumentowaniem, podejmie decyzję o nałożeniu na ww. zawodnika/członka załogi stosownej kary, do nie dopuszczenia do startu lub dyskwalifikacji włącznie. W przypadku nie dopuszczenia do startu lub dyskwalifikacji zawodnika/członka załogi z ww. powodu wpisowe nie jest zwracane. Ponadto każdorazowe naruszenie ww. przepisu zostanie przez ZSS przekazane do GKSS PZM, która może zdecydować o nałożeniu za powyższe przewinienie kary finansowej do wysokości 30 000,- PLN oraz kary dodatkowej zgodnie z MKS.

3.7. Otwarcie trasy

3.7.1. Otwarcie trasy zgodnie z art. 29.3 Przepisów Ogólnych FIA oraz art. 8 Załącznika V do Przepisów Ogólnych FIA. Wymagane jest stosowanie samochodów organizatora kontrolujących trasę OS, ich oznakowanie i stan zabezpieczenia. Zaleca się aby po ostatniej załodze trasę każdego OS przejechał pojazd organizatora zamykający trasę, tzw. „Szachownica”.

3.7.2. Pojazdy otwierające i zamykające trasę, muszą być oznaczone tablicami identyfikacyjnymi zgodnymi z art. 15 Przepisów Ogólnych FIA.

3.8. Serwisowanie / tankowanie

3.8.1. Podczas serwisowania obowiązkowe jest umieszczenie pod samochodem płachty z materiału płynoszczelnego lub folii o minimalnej grubości 0,5 mm o rozmiarach na tyle większych od wymiarów samochodu, aby podłoże było skutecznie zabezpieczone przed zanieczyszczeniami płynnymi i stałymi. Za niestosowanie się do powyższego, dyrektor rajdu będzie mógł nałożyć na winnego zawodnika/członka załogi karę finansową w wysokości do 100% wymaganego wskazanego w regulaminie uzupełniającym wpisowego, za każdy stwierdzony przypadek lub inną karę/grzywnę wskazaną w regulaminie uzupełniającym. Zawodnicy/członkowie załogi, członkowie ich personelu oraz ich osoby towarzyszące, zobowiązane są do dbania o porządek na przyznanej im powierzchni w parku serwisowym oraz zabrania lub usunięcia w wyznaczone miejsce, zgromadzonych odpadów - najpóźniej do chwili opuszczenia parku serwisowego. Ograniczenie prędkości pojazdów poruszających się wewnątrz parków serwisowych, przegrupowań i parków zamkniętych wynosi maksymalnie 30 km/h i dotyczy wszystkich pojazdów (wyczynowych, serwisowych, organizatora, osób oficjalnych, sędziów, itd.), z wyjątkiem pojazdów służb porządkowych i ratowniczych uczestniczących w interwencji. Może ona być niższa w związku z panującymi warunkami np. wąskie przejazdy czy duża ilość kibiców. Obowiązująca podczas rajdu dozwolona prędkość maksymalna w parku serwisowym oraz kary za jej przekroczenie, muszą być określone w regulaminie uzupełniającym zawodów. Organizator może ustanowić strefy ograniczenia prędkości w parku serwisowym i/lub przegrupowaniu i/lub parku zamkniętym. Ograniczenia prędkości oraz kierunki ruchu muszą być umieszczone w widocznych miejscach oraz wystarczającej liczbie i oznaczone przy pomocy wzorów znaków używanych w oznakowaniu pionowym dróg.

3.8.2. W przypadku organizacji stref tankowania w przy parku serwisowym, organizator zobowiązany jest zapewnić w nich spełnienie adekwatnych warunków bezpieczeństwa i ochrony środowiska. W szczególności organizator zobowiązany jest dostarczyć płachty z materiału nie przepuszczającego cieczy lub folię o minimalnej grubości 0,5 mm zabezpieczającą podłoże w miejscu stanowisk tankowania pojazdów oraz adekwatne zabezpieczenie przeciwpożarowe. Sposób wytyczenia i zabezpieczenia strefy tankowania musi uniemożliwić osobom nieupoważnionym, a w szczególności widzom, dostęp w pobliże tankowanych pojazdów. W trakcie serwisowania zabronione jest tankowanie pojazdów w jakiegokolwiek formie.

3.9. Kontynuowanie udziału w rundzie

3.9.1. Członek załogi, który w wyniku wypadku lub poważnej awarii nie ukończył pierwszej sekcji danego etapu (za wyjątkiem etapów składających się z 1 sekcji) lub etapu 1 rajdu w celu dalszego udziału w rundzie może naprawiać samochód według własnego uznania w dowolnym miejscu, tylko i wyłącznie po wcześniejszym uzgodnieniu powyższego z delegatem technicznym PZM. W czasie weryfikacji zawodnik ma obowiązek uzgodnić z delegatem technicznym PZM zakres naprawy i poinformować go o miejscu jej wykonywania. Delegat techniczny PZM musi przedstawić ZSS protokół przeprowadzonej weryfikacji wraz z dokumentacją fotograficzną. Samochód po naprawie musi być wstawiony do parku zamkniętego najpóźniej na 1 godzinę przed startem pierwszej załogi do sekcji 2 etapu 1 (w przypadku wypadku/awarii podczas sekcji 1 etapu 1 dnia poprzedniego) lub etapu 2 lub do parku przegrupowania w trakcie trwania danego etapu i musi być odebrany przez wyznaczonych sędziów technicznych.

3.9.2. W przypadku kiedy którykolwiek z członków załogi doznał uległ wypadkowi lub doznał urazów w związku z udziałem w rajdzie i konieczna była interwencja medyczna lub został hospitalizowany w trakcie trwania rajdu, to kontynuowanie przez niego udziału w rajdzie jest możliwe wyłącznie po uzyskaniu pisemnej zgody od naczelnego lekarza zawodów, po przeprowadzeniu wymaganych przez lekarza badań. Badanie to musi mieć miejsce najpóźniej na koniec Etapu, podczas którego miał miejsce wypadek.

3.9.3. Członkowie załogi, którzy ulegli wypadkowi podczas rajdu i udzielona została im pomoc medyczna (konieczność wypełnienia przez naczelnego lekarza zawodów karty wypadkowej, dostępnej na stronie www.pzm.pl), chcąc uczestniczyć w kolejnym rajdzie muszą poddać się kontrolnemu badaniu lekarskiemu u lekarza ze specjalizacją medycyny sportowej. Brak aktualnych badań lekarskich, w tym także brak wykonania kontrolnego badania lekarskiego, skutkować będzie niedopuszczeniem do startu w rajdzie.

3.10. System monitorowania pojazdów PZM-GPS

3.10.1. Podczas rund RMPST obowiązkowo stosowany będzie system monitorowania pojazdów PZM-GPS, który jest także oficjalnym pomiarem prędkości stosowanym przez PZM. System ten będzie rejestrował trasę, którą pokonał dany pojazd oraz prędkość z jaką się poruszał podczas trwania rajdu. Dane przekazywane przez system mogą być użyte do weryfikacji przekroczeń dozwolonych maksymalnych prędkości na trasie OS, przestrzegania przez załogę oficjalnej trasy rajdu oraz przestrzegania przepisów ruchu drogowego na dojazdowych odcinkach drogowych, przegrupowaniach, parkach serwisowych i parkach zamkniętych.

3.10.2. System PZM-GPS zawiera funkcjonalność „Alarm Pojazd do Pojazdu”, której stosowanie jest obowiązkowe w RMPST.

3.10.3. Urządzenia systemu bezpieczeństwa PZM-GPS będą dostarczane i montowane przez personel organizatora, podczas BK 1. Zawodnicy posiadający licencję wydaną przez PZM mają obowiązek przedstawić na BK 1 pojazd z zamontowaną uprzednio anteną, konsolą sygnalizacyjną i przewodami, otrzymanymi od zespołu serwisowego PZM-GPS podczas pierwszego BK 1 zgłoszonego pojazdu. Zawodnik, który podczas BK 1 przedstawi niesprawną i/lub uszkodzoną antenę i/lub przewody i/lub konsolę sygnalizacyjną, zobowiązany jest do usunięcia uszkodzenia i/lub awarii przed końcem BK 1 lub zakupu nowego elementu od zespołu serwisowego PZM-GPS.

3.10.4. Podczas trwania rajdu każdy zawodnik/członek załogi jest materialnie odpowiedzialny za urządzenie PZM-GPS dostarczone i zamontowane w jego samochodzie przez zespół serwisowy PZM-GPS. Za sprawność elementów systemu PZM-GPS nabytych przez zawodnika i będących jego własnością, odpowiada zawodnik. W trakcie trwania rajdu w przypadku uszkodzenia z winy lub zaniedbania zawodnika/członka załogi i/lub członka ich personelu urządzenia PZM-GPS wydanego zawodnikowi/załodze podczas BK 1, jest on zobowiązany do wyrównania szkody przed ostatnim posiedzeniem ZSS. Niedopełnienie powyższego będzie skutkowało karą nałożoną przez ZSS i/lub dalej także GKSS PZM.

3.10.5. Wpisowe za udział w rundzie zawiera opłaty związane z korzystaniem przez zawodnika z obowiązkowego urządzenia systemu śledzenia pojazdów i systemu „Alarm Pojazd do Pojazdu” PZM-GPS.

3.10.6. Organizator rajdu może pobierać od zawodników kaucję zwrotną za wypożyczone urządzenie systemu PZM-GPS wraz z wymaganym dodatkowym osprzętem. W przypadku nie zwrócenia lub uszkodzenia urządzenia z winy lub zaniedbania zawodnika/członków

załogi i/lub ich personelu, kaucja nie zostanie zwrócona a zawodnik zostanie dodatkowo obciążony kosztami naprawy/odtworzenia uszkodzonego/zniszczonego urządzenia i jego osprzętu. Wysokość kaucji za korzystanie z systemu musi być wskazana w regulaminie uzupełniającym.

3.11. Łączność zespół - pojazd

3.11.1. Każda załoga używająca systemu łączności radiowej podczas trwania rajdu ma obowiązek podania w formularzu zgłoszenia częstotliwości pasm radiowych oraz ilość urządzeń. Używanie przez zawodnika/załogę pasm łączności radiowej bez stosownych zezwoleń oraz bez uzgodnienia z organizatorem będzie karane zgodnie z obowiązującymi przepisami.

3.12. Numer Alarmowy

3.12.1. Dla wszystkich organizatorów obowiązuje jeden numer telefonu alarmowego SOS (+48 XXX XXX XXX), udostępniany tylko zawodnikom/załogom i służbom organizatora, pod który należy składać informacje o ważnych zdarzeniach mających miejsce na trasie rajdu. Nie zwalnia to zawodników/członków załogi z obowiązku wynikającego z art. 35.7-8 Przepisów Ogólnych FIA.

4. Pojazdy

4.1. Dopuszczone pojazdy i podział na grupy

4.1.1. Do rajdów dopuszczone będą niżej wymienione pojazdy, podzielone na następujące Grupy:

- pojazdy Grup T1 - odpowiadające postanowieniom art. 281, 282, 283 i 285 Załącznika J do MKS (zwanego dalej Zał. J);
- pojazdy Grupy T2 - odpowiadające postanowieniom art. 281, 282, 283 i 284 Zał. J, w tym pojazdy z homologacjami (aktualnymi i wygasłymi) FIA i/lub ASN;
- pojazdy Grupy T3 - odpowiadające postanowieniom art. 281, 282, 283 i 286 lub 286A Zał. J;
- pojazdy Grupy T4 National - odpowiadające postanowieniom załącznika nr 2 do niniejszego regulaminu (zwanego dalej Zał. 2)(pojazdy Grupy T4 National będą dopuszczone do startu i klasyfikowane w rundzie, o ile pozwalają na to warunki organizacyjne danej rundy);
- pojazdy Grupy TH - odpowiadające postanowieniom załącznika nr 3 do niniejszego regulaminu (zwanego dalej Zał. 3);
- pojazdy Grupy OPEN - odpowiadające postanowieniom załącznika nr 4 do niniejszego regulaminu (zwanego dalej Zał. 4);
- pojazdy Grupy UTV - odpowiadające postanowieniom załącznika nr 5 do niniejszego regulaminu (zwanego dalej Zał. 5).

4.1.2. GKSS PZM może, na pisemny wniosek zainteresowanych Zawodników/podmiotów, utworzyć inną - nową grupę/klasę w trakcie sezonu.

4.2. Wymogi formalne

4.2.1. Wszystkie samochody zgłoszone do rajdu muszą posiadać aktualne dopuszczenie do ruchu drogowego i muszą spełniać wymagania art. 283 Zał. J (wyjątki patrz poniżej). Ważny wpis w dowodzie rejestracyjnym o przejściu badania technicznego uznaje się za dowód, że samochód spełnia wszystkie wymogi Ustawy „Prawo o ruchu drogowym” w tym przepisy w zakresie bezpieczeństwa i ochrony środowiska i jest dopuszczony do ruchu drogowego na terytorium RP.

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

4.2.3. Tablice rejestracyjne muszą mieć oryginalne wymiary i muszą być zamontowane z przodu i z tyłu pojazdu w widocznym miejscu.

4.3. Wyposażenie

4.3.1. Ogranicznik wlotu powietrza

Podczas rund RMPST, kierowców znajdujących się na liście kierowców priorytetowych FIA w rajdach terenowych, liście kierowców priorytetowych PZM w rajdach terenowych lub liście kierowców priorytetowych w rajdach terenowych innego ASN, nie dotyczy postanowienie art. 8.2.2 Przepisów Ogólnych FIA, nakładające obowiązek stosowania ogranicznika wlotu powietrza ważnego dla „silników prototypowych” (Tabela art. 8.2.4. Przepisów Ogólnych FIA), z wyjątkiem rund RMPST łączonych z rundami Pucharu Świata FIA w Rajdach Terenowych, w przypadku zgłoszenia pojazdu także do klasyfikacji Pucharu Świata.

4.3.2. Opony

W rajdach RMPST, kierowców z listy kierowców priorytetowych FIA w rajdach terenowych, listy kierowców priorytetowych PZM w rajdach terenowych i list kierowców priorytetowych w rajdach terenowych innych ASN-ów nie obowiązują przepisy art. 11.1, 11.2, 11.5 i 11.6 Przepisów Ogólnych FIA, z wyjątkiem rund RMPST łączonych z rundami Pucharu Świata FIA w Rajdach Terenowych.

4.3.3. Oświetlenie

Oświetlenie we wszystkich pojazdach musi być zgodne z art.283-16 Zał. J.

4.4. Wyposażenie bezpieczeństwa pojazdu

4.4.1. Zbiornik paliwa

Pojazdy posiadające ważny Paszport Techniczny FIA, muszą być wyposażone w bezpieczny zbiornik paliwa, zgodnie z wymaganiami aktualnego Art. 283 Zał. J.

4.4.2. W sezonie 2019 w samochodach Grupy T1 i T2 zezwala się na stosowanie systemów gaśniczych zgodnych z listą tech. FIA nr 16 w oparciu o przepisy techniczne Zał. J 2016.

4.4.3. Systemy gaśnicze

4.4.3.a. Butla systemu gaśniczego oraz gaśnica ręczna muszą być zamocowane w kabinie, w sposób uniemożliwiający wysunięcie się z mocowania w wyniku wypadku (system "anti-torpedo").

4.4.3.b. Wszyscy członkowie załogi muszą być w stanie ręcznie uruchomić system gaśniczy gdy zapięci w pasy siedzą w swoich fotelach.

4.4.3.c. Dysze systemu gaśniczego muszą być trwale zamocowane zgodnie z instrukcją montażu właściwą dla danego numeru „Ex” systemu gaśniczego.

4.4.4. Kontrola wyposażenia bezpieczeństwa pojazdów odbywać się będzie podczas BK 1 oraz w każdym momencie trwania rajdu. Brak kompletnego wyposażenia lub niezgodność z wymaganiami skutkować będzie nałożeniem przez ZSS kary do dyskwalifikacji załogi włącznie.

4.5. Paliwo

4.5.1. Każdy zawodnik jest odpowiedzialny za obliczenie ilości paliwa dla swojego pojazdu. W żadnym przypadku Zawodnik/członek załogi nie może wysuwać roszczeń przeciwko organizatorowi rundy, jeśli jego pojazd nie pokona minimalnej odległości 250 km, niezależnie od charakteru trasy odcinków drogowych jak i OS. Dla bezpieczeństwa rekomendowany jest 10-procentowy margines, tj. zasięg wynoszący około 275 km.

4.5.2. Każdy pojazd grupy UTV, którego załogę stanowi tylko jeden kierowca musi być wyposażony w urządzenie do przewijania Książki Drogowej, dostarczonej przez organizatora w formie taśmy. Sprawność funkcji przewijarki podlega kontroli podczas BK 1. W przypadku pojazdu UTV, którym staruje załoga 2 osobowa zaleca się posiadanie przewijarki w celu usprawnienia pracy pilota pojazdu w nie zamkniętym szczelnie nadwoziu.

4.6. Każdy pojazd, który będzie niezgodny z przepisami lub jego konstrukcja zostanie uznana za niebezpieczną, na wniosek delegata technicznego PZM, zgodnie z decyzją ZSS nie zostanie dopuszczony do startu lub do kontynuowania udziału w rajdzie.

5. Zawodnicy/Załogi

5.1. Dopuszczeni zawodnicy

Do udziału w RMPST, jako zawodnik i zgłaszania załóg, dopuszczony będzie każdy podmiot lub osoba posiadająca ważną licencję zawodnika.

5.2. Dopuszczone załogi

Do udziału w RMPST jako członek załogi w charakterze kierowcy lub pilota lub mechanika/nawigatora (trzeci członek załogi w pojazdach Grupy T4 National) dopuszczona będzie każda osoba, która posiada ważną licencję stopnia „R” lub licencję odpowiedniej kategorii i stopnia wydaną przez inny ASN zrzeszony w FIA. Osoba posiadająca licencję stopnia „R co-driver” lub „RN” będzie dopuszczona jako pilot lub mechanik/nawigator (trzeci członek załogi w pojazdach Grupy T4 National), bez prawa prowadzenia pojazdów na trasie OS.

5.3. Autoryzacja

Zawodnicy i członkowie załóg posiadający licencję wydaną przez ASN inny niż PZM, muszą posiadać pisemną zgodę na udział w rundzie, wydaną przez ich rodzimy ASN, który wydał im ich licencję.

5.4. Uprawnienia

Wszyscy członkowie załogi muszą posiadać odpowiednie uprawnienie do prowadzenia

pojazdu (ważne, przez cały czas trwania rajdu, prawa jazdy odpowiedniej kategorii). Ustala się, że ważność badań lekarskich zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Zdrowia z dnia 22 lipca 2016 roku (Dz. U. z 2016 r. Poz. 1172) wynosi 6 miesięcy. Ważność orzeczenia psychologicznego wynosi maksymalnie 5 lat od daty badania, o ile lekarz nie orzeknie krótszego terminu. Orzeczenie psychologiczne musi obejmować cały bieżący sezon sportowy.

5.5. Wyposażenie bezpieczeństwa

5.5.1. Stosowanie urządzenia FHR (Frontal Head Restraint) wymienionego w liście technicznej FIA nr 36 i stosowanego zgodnie z listą techniczną FIA nr 29, jest obowiązkowe w rajdach RMPST dla wszystkich członków załogi w Grupach T1, T2, T3, T4 National, TH, OPEN. Urządzenie FHR jest stanowczo zalecane dla członków załogi w Grupie UTV. Urządzenie FHR może być stosowane wyłącznie z modelem kasku wymienionym w liście technicznej FIA nr 33, 41 i 49. Warunki używania systemów FHR opisane są w Rozdziale III załącznika L do MKS FIA (zwanego dalej Zał. L).

5.5.2. Podczas poruszania się samochodu po trasie OS każdy członek załogi pod rygorem dyskwalifikacji z rajdu musi mieć na głowie prawidłowo zapięty, homologowany kask ochronny (lista techniczna FIA nr 25) i musi mieć prawidłowo zapięte pasy bezpieczeństwa (lista techniczna FIA nr 24 lub 57, art. 283-6 Zał. J).

5.5.3. Ponadto, każdy członek załogi musi być ubrany w: homologowany kombinezon ognioodporny, długą bieliznę, balaklawę, rękawice (nie dotyczy pilotów), skarpety i buty - zgodne z homologacją FIA Standard 8856-2000 lub 8856-2018 (lista techniczna FIA nr 27 lub 74). Wyposażenie bezpieczeństwa osobistego musi być zgodne z wymogami rozdziału III Zał. L. Wyjątki patrz Zał. 2, 3, 4 i 5 do niniejszego Regulaminu.

5.5.4. Fotele muszą posiadać aktualną homologację FIA i znajdować się na liście technicznej FIA nr 12 lub 40 oraz być zamocowane zgodnie z art. 283.20. Zał. J. Wyjątki patrz Zał. 2, 3, 4 i 5 do niniejszego Regulaminu.

5.5.5. W pozostałym zakresie warunków bezpieczeństwa obowiązują wymogi określone w art. 283. Zał. J. Wyjątki patrz Zał. 2, 3, 4 i 5 do niniejszego Regulaminu.

6. Osoby oficjalne - obsady personalne władz rajdu

6.1. Zespół Sędziów Sportowych

Zgodnie z MKS i Przepisami Ogólnymi FIA, władzę rajdu w rundach RMPST stanowi ZSS, składający się z 3 osób (Przewodniczącego i dwóch członków) wyznaczonych i zatwierdzonych przez GKSS PZM.

6.2. Obserwator PZM

6.2.1. Na każdej rundzie jeden z członków ZSS będzie pełnił także funkcję Obserwatora PZM, który będzie oceniał poziom organizacyjny rajdu w oparciu o kryteria określone w formularzu raportu Obserwatora PZM. Uprawnienia oraz obowiązki Obserwatora PZM, są analogiczne jak uprawnienia oraz obowiązki Obserwatora FIA i podane są w Przepisach Ogólnych FIA.

6.2.2. Komitet organizacyjny, władze oraz kierownictwo rajdu zaliczanego do RMPST muszą zawsze brać pod uwagę zalecenia Obserwatora PZM, w celu neutralizowania i zapobiegania powstawaniu niebezpiecznych warunków oraz poprawy poziomu organizacyjnego i bezpieczeństwa rajdu.

6.3. Delegat Techniczny PZM

Na każdą rundę GKSS PZM powoła Delegata Technicznego PZM, którego zadaniem będzie kontrola, pomoc i nadzór nad zespołem sędziów i kontrolerów technicznych. W sprawach technicznych oraz bezpieczeństwa samochodów wyczynowych jego zdanie jest wiążące. Za organizację badania kontrolnego odpowiedzialny jest organizator rajdu, który w porozumieniu i za zgodą Delegata Technicznego PZM, wyznacza Kierownika BK.

6.4. Kierownik Centrum Kierowania Rajdem

Na każdą rundę GKSS PZM powoła Kierownika Centrum Kierowania Rajdem (zwane dalej CKR) wraz z jego zespołem.

6.5. Sędziowie

Organizatorzy rund RMPST obowiązkowo na minimum 14 dni przed rajdem, muszą przestać do BSiT ZG PZM szczegółowy wykaz obsad personalnych władz i obsługi rajdu w celu weryfikacji i zatwierdzenia przez GKSS PZM.

6.6. Łączenie funkcji

Jeżeli runda RMPST jest połączona z zawodami motocyklowymi to dyrektor rajdu musi być dedykowany wyłącznie rundzie RMPST (ewentualnie również rundzie RPPST) a sędzia główny zawodów motocyklowych nie może pełnić żadnej funkcji osoby oficjalnej w rundzie RMPST. Pozostałe osoby oficjalne mogą łączyć swoje funkcje z zawodami motocyklowymi.

7. Zgłoszenia, wpisowe

7.1. Formularz zgłoszenia / wnioski

7.1.1. Jedynym oficjalnym i obowiązującym formularzem zgłoszeniowym jest elektroniczny formularz zgłoszeniowy, udostępniany osobno na każdą rundę za pomocą oficjalnego serwisu internetowego systemu zgłoszeń elektronicznych PZM - Inside PZM (<http://inside.pzm.pl/>) (dla zawodników posiadających licencję wydaną przez PZM) oraz oficjalną stronę internetową danego rajdu (dla zawodników posiadających licencję wydaną przez inny ASN). Formularz ten wypełnia zawodnik wyłącznie poprzez stronę internetową Inside PZM (w przypadku zawodników posiadających licencję wydaną przez PZM) lub oficjalną stronę internetową rajdu (w przypadku zawodników posiadających licencję wydaną przez inny ASN). Po prawidłowym wypełnieniu, dołączeniu potwierdzenia wpłaty wpisowego i zatwierdzeniu, zgłoszenie zostanie automatycznie wysłane pocztą elektroniczną do danego organizatora oraz do zawodnika na wskazany przez niego w formularzu adres e-mail. Zgłoszenie będzie przyjęte tylko i wyłącznie po opłaceniu w wymaganym terminie pełnej kwoty wymaganego wpisowego.

7.1.2. Wraz z oficjalnym elektronicznym formularzem zgłoszenia udostępniane są także oficjalne elektroniczne formularze:

- wniosek o wspólne/sąsiadujące stanowisko w parku serwisowym (opcjonalnie);
- druk zamówienia dodatkowej powierzchni w Parku Serwisowym (opcjonalnie).

7.1.3. W trakcie wypełniania elektronicznego formularza zgłoszenia automatycznie generowane są następujące załączniki:

- karta wyposażenia bezpieczeństwa osobistego (generowana wraz z drukiem zgłoszenia);
- karta OA (uzupełniana podczas OA);
- karta BK 1 (wydawana podczas OA).

Wydrukowaną, prawidłowo wypełnioną i podpisaną „kartę wyposażenia bezpieczeństwa osobistego” zawodnicy przedstawiają podczas BK 1.

7.1.4. Na zawodniku spoczywa obowiązek kompletnego i prawidłowego wypełnienia zgłoszenia. Każdy zawodnik posiadający licencję wydaną przez PZM ma obowiązek wskazać w zgłoszeniu komplet wymaganych danych, min. aktualną i prawidłową przynależności klubową oraz pełną i prawidłową nazwę zawodnika.

7.1.5. Zawodnik ma obowiązek dostarczyć podczas OA oryginał zgłoszenia oraz ewentualne wnioski dodatkowe z podpisami odpowiednio reprezentanta Zawodnika i/lub wszystkich członków załogi.

7.2. Wymagane dokumenty

7.2.1. Zawodnik i odpowiednio każdy z członków załogi, nie później niż w dniu zgłoszenia do danych zawodów, zobowiązany jest umieścić w serwisie Inside PZM następujące, zeskanowane obustronnie w kolorze, aktualne i ważne dokumenty:

- aktualne i ważne licencje zawodnika i licencje wszystkich członków załogi;
- aktualne i ważne potwierdzenie wymaganych badań lekarskich każdego z członków załogi.

Dokumenty umieszczone w serwisie Inside PZM dostępne będą do wglądu organizatorowi danej rundy RMPST w celu ich zweryfikowania przed OA. W przypadku, gdy zamieszczone w serwisie Inside PZM dokumenty będą nieaktualne, organizator rajdu ma prawo nałożyć na Zawodnika/Kierowcę karę w wysokości do 300,- PLN.

Dodatkowo podczas OA, Zawodnik/Kierowca musi być przygotowany na okazanie oryginałów wszystkich wymaganych dokumentów w razie zaistnienia takiej potrzeby

7.2.2. Zawodnik i odpowiednio każdy z członków załogi, podczas OA ma obowiązek okazać organizatorowi zawodów następujące ważne i aktualne dokumenty:

- prawa jazdy (dokumenty potwierdzające ważne odpowiednie uprawnienia do kierowania pojazdem) wszystkich członków załogi;
- dowód rejestracyjny pojazdu (dokument stwierdzający dopuszczenie do ruchu drogowego) zgłoszonego do rundy;
- ważny dowód wymaganej aktualnej polisy ubezpieczenia OC pojazdu zgłoszonego do

rundy;

- potwierdzenie własności pojazdu zgłoszonego do rundy lub zgoda właściciela do jego udziału w rajdzie.

W przypadku, gdy zawodnik i/lub odpowiednio każdy z członków załogi nie okaże ww. dokumentów organizatorowi rajdu lub nie będzie w stanie udowodnić ich autentyczności i/lub ważności, zostanie nie dopuszczony do startu w rajdzie.

7.2.3. Zawodnicy/członkowie załóg nie legitymujący się licencją wydaną przez PZM zobowiązani są do przesłania i/lub okazania organizatorowi rajdu wymaganych dokumentów, zgodnie z procedurą wskazaną w regulaminie uzupełniającym danej rundy.

7.3. Reprezentacja

Jeśli zawodnikiem jest osoba prawna to wówczas tylko osoba wskazana w przyjętym druku zgłoszeniu ma prawo do reprezentacji oraz dokonywania dopuszczonych przez regulaminy aktualizacji zgłoszenia.

7.4. Przyjmowanie zgłoszeń

7.4.1. Terminy przyjmowania zgłoszeń

W każdym rajdzie w sezonie 2019 wprowadza się dwa terminy przyjmowania zgłoszeń:

- termin 1 – biegnie od dnia rozpoczęcia terminu zgłoszeń i kończy się wraz z rozpoczęciem 2 terminu;

- termin 2 – biegnie przez ostatnie 3 dni terminu zgłoszeń i kończy się maksymalnie na 14 dni przed datą OA i BK 1.

7.4.2. W przypadku zawodów dwu etapowych, zgłoszenia na jeden etap rajdu nie będą przyjmowane.

7.4.3. Organizator ma prawo odmówić przyjęcia nieprawidłowo wypełnionego i nie kompletnego zgłoszenia.

7.4.4. Zgłoszenia obejmują również klasyfikację zespołów sponsorskich i/lub producentów i/lub klubową.

7.4.5. Zgłoszenie jest ważne tylko w przypadku opłacenia na rzecz organizatora pełnej kwoty wymaganego przez niego wpisowego.

7.4.6. Zgłoszenie jest zawarciem umowy cywilnoprawnej z organizatorem. Przystąpienie do zgłoszeń na rundę RMPST jest jednoznaczne z wyrażeniem przez zawodnika/członków załogi zgody na przetwarzanie ich danych osobowych związanych z organizacją w/w cyklu oraz publikowaniem zdjęć i wyników na stronach internetowych PZM i organizatorów rund. Zawodnik/członkowie załogi mają prawo dostępu do swoich danych osobowych, ich poprawiania oraz żądania zaprzestania przetwarzania swoich danych. Żądanie zaprzestania przetwarzania swoich danych osobowych jest jednoznaczne z rezygnacją z udziału w rajdzie i/lub cyklu.

7.5. Rezygnacja z udziału w rundzie

Każdy zawodnik, który nadeśle zgłoszenie, a zgłoszona przez niego załoga nie będzie mogła wziąć udziału w rajdzie, obowiązany jest przesłać do organizatora, przed rozpoczęciem OA pismo o rezygnacji z udziału w rajdzie z podaniem przyczyn. W razie niespełnienia tego warunku organizator wystąpi do GKSS PZM o nałożenie kary na zawodnika.

7.6. Wpisowe za udział w rundzie

7.6.1. Maksymalna wysokość podstawowego wpisowego za pojedynczą załogę na każdy rajd w sezonie 2019 w 1 terminie zgłoszeń wynosi:

	Runda o łącznej długości OS wynoszącej od 100 do 150 km	Runda o łącznej długości OS wynoszącej od 151 do 200 km	Runda o łącznej długości OS wynoszącej od 201 do 300 km	Runda o łącznej długości OS powyżej 300 km
Grupa UTV	<u>2000,- PLN</u>	<u>2200,- PLN</u>	<u>2400,- PLN</u>	<u>2700,- PLN</u>
Grupa T1, T2, T3, TH, OPEN	<u>2400,- PLN</u>	<u>2600,- PLN</u>	<u>2800,- PLN</u>	<u>3300,- PLN</u>
Grupa T4 (jeżeli dopuszczone)	<u>4000,- PLN</u>	<u>4500,- PLN</u>	<u>4700,- PLN</u>	<u>5500,- PLN</u>
1 załoga zgłoszona do klasyfikacji	600,- PLN			

zespołów sponsorskich	
1 załoga zgłoszona do klasyfikacji zespołów producentów	600,- PLN

7.6.2. Wpisowe w terminie 2 jest wyższe o 500 PLN w stosunku do każdej kwoty zawartej w tabeli w art. 7.6.1. niniejszego regulaminu. Data realizacji płatności (nie złożenia!) na potwierdzeniu przelewu, decyduje o dniu jej wykonania.

7.6.3. Zawodnicy mogą zdecydować się na wykupienie dla danej załogi dodatkowej powierzchni w parku serwisowym. W przypadku złożenia i opłacenia zamówienia dodatkowej powierzchni w parku serwisowym, koszt jednego m² dodatkowej powierzchni w parku serwisowym wynosi odpowiednio:

- 10,- PLN w 1 terminie zgłoszeń;
- 25,- PLN w 2 terminie zgłoszeń.

7.6.4. W ramach wpisowego załoga otrzymuje:

- minimum 50 m² powierzchni w parku serwisowym i jedną tablicę „Serwis” (upoważnia do wjazdu do parku serwisowego) dla pojazdów zgłoszonych w Grupach T1, T2, T3, TH, OPEN i UTV;
 - minimum 75 m² powierzchni w parku serwisowym i jedną tablicę „Serwis” (upoważnia do wjazdu do parku serwisowego) dla pojazdów zgłoszonych w Grupie T4 National;
 - zestaw tablic identyfikacyjnych;
 - książkę/i drogową/e obejmującą/e całą trasę rajdu;
 - identyfikatory i/lub opaski członka załogi/zespołu;
- oraz opcjonalnie w miarę możliwości:
- regulamin uzupełniający;
 - oficjalny program i mapę rajdu;
 - przewodnik rajdowy, etc.

Organizator może przygotować dodatkowe, odpłatne pakiety dokumentów rajdowych, tablic identyfikacyjnych dla pojazdów serwisowych i towarzyszących oraz identyfikatorów członka zespołu. Zawartość dodatkowego pakietu/-ów i jego/ich cena/-y muszą być podane w regulaminie uzupełniającym.

Tablice „Serwis”, muszą mieć rozmiar 25cm x 25cm, żółte tło oraz zawierać numer startowy do którego są przypisane.

7.6.5. W ramach wpisowego zawodnicy mogą umieszczać w parku serwisowym reklamy sponsorów zawodnika na swoich samochodach serwisowych, namiotach, parasolach oraz własnych płótkach okalających wykupioną przez nich lub przyznaną im powierzchnię w parku serwisowym. Inne formy reklamy oraz prowadzenie działalności handlowej lub usługowej wymaga uzyskania zgody organizatora rajdu.

7.6.6. Wpisowe zawiera opłaty związane z korzystaniem przez zawodnika z obowiązkowego urządzenia systemu śledzenia pojazdów i systemu „Alarm Pojazd do Pojazdu” PZM-GPS. Organizator rajdu może pobierać od zawodników kaucję zwrotną za wypożyczone urządzenie systemu PZM-GPS wraz z wymaganym osprzętem. W przypadku nie zwrócenia lub uszkodzenia urządzenia z winy zawodnika/członków załogi i/lub ich personelu, kaucja nie zostanie zwrócona a zawodnik zostanie dodatkowo obciążony kosztami naprawy/odtworzenia uszkodzonego/zniszczonego urządzenia i jego osprzętu. Wysokość kaucji za korzystanie z systemu musi być wskazana w regulaminie uzupełniającym.

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

8. Zezwolenie-Ubezpieczenie-Odpowiedzialność

8.1 Organizator musi posiadać pisemną zgodę właściciela terenu na przeprowadzenie rundy, na którym ma się ona odbyć.

8.2. Zgłaszający, musi posiadać dokument stwierdzający zawarcie (posiadanie) umowy ubezpieczenia w zakresie ochrony od Odpowiedzialności Cywilnej (OC) właściciela zgłoszonego pojazdu wyczynowego, zarejestrowanego w kraju lub za granicą, zawartej i ważnej

(przez cały czas udziału w rundzie) zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa. Zaleca się zawodnikom posiadanie ubezpieczenia zgłoszonego pojazdu wycynowego w zakresie ubezpieczenia Autocasco (AC) z rozszerzeniem o ryzyko udziału w imprezach sportowych. Zgłaszający, w przypadku kiedy nie jest właścicielem lub jest jednym z właścicieli pojazdu rajdowego zgłoszonego do rundy, musi przedstawić pisemną zgodę na udział ww. pojazdu rajdowego od właściciela lub pozostałych współwłaścicieli ww. pojazdu rajdowego.

8.2. Organizator każdego rajdu obowiązany jest wykupić polisę ubezpieczeniową w zakresie Odpowiedzialności Cywilnej (OC) dla rajdu oraz polisę ubezpieczeniową w zakresie ochrony od Następstw Nieszczęśliwych Wypadków (NNW) obejmującą osoby organizatora nieobjęte innym ubezpieczeniem. Obie te polisy muszą obejmować cały czas trwania rajdu. W regulaminie uzupełniającym rundy muszą być podane informacje dotyczące zakresu i wysokości sum gwarancyjnych ubezpieczenia OC i NNW.

8.3. Każdy zawodnik i członek załogi bierze udział w rajdzie na własną odpowiedzialność. Przez fakt podpisania zgłoszenia zawodnik i członkowie załogi zrzekają się wszelkich praw do dochodzenia wszelkich odszkodowań za jakiegokolwiek straty i/lub szkody i/lub krzywdy, mogące być wynikiem wypadków, które mogą się zdarzyć podczas rajdu im, członkom ich personelu oraz ich osobom towarzyszącym. Zrzeczenie to dotyczy FIA, PZM, organizatora, osób oficjalnych oraz innych zgłoszonych zawodników i członków załóg.

8.4. Organizator rajdu nie ponosi odpowiedzialności za personel zawodnika/załogi oraz osoby towarzyszące zawodnika/załogi i spowodowane przez nich szkody i/lub straty i/lub krzywdy.

8.5. Wpisowe nie zawiera składki ubezpieczeniowej zapewniającej ochronę w zakresie Odpowiedzialności Cywilnej (OC) zawodnika/członków załogi, ich personelu oraz ich osób towarzyszących wobec osób trzecich oraz zapewniającej ochronę w zakresie Następstw Nieszczęśliwych Wypadków (NNW) zawodnika/członków załogi, ich personelu oraz ich osób towarzyszących.

8.6. W rajdach RMPST nie ma zastosowania art. 34 Przepisów Ogólnych FIA.

9. Protesty i odwołania

9.1. Wszystkie protesty i odwołania muszą być składane zgodnie z postanowieniami MKS oraz Przepisów Ogólnych FIA.

9.2. Wszystkie protesty muszą być składane na piśmie wraz z kaucją w wysokości 100% wymaganego zgodnie z regulaminem wpisowego, która nie będzie zwrócona, jeżeli protest nie zostanie uznany.

9.3. Jeżeli protest wymaga demontażu i ponownego montażu części lub zespołów samochodu oraz zgodności stosowanego paliwa składający protest musi wnieść depozyt, którego wysokość będzie określona w regulaminie uzupełniającym lub zostanie określona przez ZSS na wniosek Delegata Technicznego PZM.

9.4. Jeżeli protest nie zostanie uznany, a koszty poniesione w związku z jego rozpatrzeniem przewyższą wartość wpłaconego depozytu, różnica zostanie dopłacona przez protestującego. Natomiast gdy wartość wpłaconego depozytu przewyższy koszty związane z rozpatrzeniem protestu różnica zostanie zwrócona protestującemu.

9.5. W przypadku uznania protestu wszystkie koszty z nim związane zostaną przeniesione na zawodnika, przeciwko któremu został on złożony.

9.6. Każde odstępstwo od przepisów technicznych stwierdzone w samochodzie zawodnika zostanie przekazane do ZSS, który zdecyduje o nałożeniu kary. Dodatkowo GKSS PZM może nałożyć karę zgodnie z MKS, aż do wykluczenia włącznie.

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

10. Punktacja i klasyfikacja w rundach RMPST

10.1. We wszystkich rundach RMPST prowadzona będzie klasyfikacja generalna, klasyfikacja w poszczególnych grupach (T1, T2, T3, T4 National, TH, OPEN, UTV) oraz klasyfikacja zespołów sponsorskich, zespołów producentów i klasyfikacja klubowa.

10.2. Prowadzona będzie klasyfikacja i punktacja końcowa rundy oraz osobno klasyfikacje i punktacje bonusowe dla etapu 1 i etapu 2 rundy.

10.3. Punktacja bonusowa przyznawana będzie w klasyfikacji generalnej, klasyfikacji poszczególnych grup (T1, T2, T3, T4 National, TH, OPEN, UTV) oraz klasyfikacji zespołów sponsorskich, klasyfikacji zespołów producentów i klasyfikacji

klubowej według miejsc zajętych w ww. klasyfikacjach. Punktacja bonusowa przyznawana będzie na koniec rajdu wraz z punktacją końcową rundy.

10.4. Zawodnik/członek załogi który otrzymał karę ryczałtową podczas trwania danego etapu nie otrzymuje punktów bonusowych za ten etap. Zawodnik/członek załogi, który nie ukończył etapu 2, aby otrzymać punkty bonusowe za etap 1, musi wstawić pojazd do końcowego parku zamkniętego.

10.5. Zawodnicy/członkowie załogi zgłoszeni pojazdami w grupie T4 National nie będą ujęci w klasyfikacji generalnej i będzie dla nich prowadzona odrębna klasyfikacja wyłącznie w grupie T4 National.

10.6. Zawodnicy/członkowie załóg zgłoszeni pojazdami w grupie OPEN nie będą ujęci w klasyfikacji generalnej i będzie dla nich prowadzona odrębna klasyfikacja wyłącznie w grupie OPEN.

10.7. Klasyfikacja zespołów sponsorskich

10.7.1. Do klasyfikacji zespołów sponsorskich może zgłosić się zawodnik, który będzie legitymował się ważną licencją zawodnika/sponsorską wydaną przez PZM lub inny ASN sfederowany w FIA. Nazwa marki sponsora/partnera musi występować w nazwie zespołu i nazwie licencji.

10.7.2. Każdy z tych zawodników może zgłosić tylko jeden zespół do klasyfikacji zespołów sponsorskich. Zespół stanowią maksymalnie 3 załogi zgłoszone przez tego zawodnika w pierwszej kolejności do rajdu. Wyłącznie prawidłowe zgłoszenie wskazanych załóg do rajdu upoważnia tego zawodnika do dalszego ich zgłoszenia do klasyfikacji zespołów sponsorskich.

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

10.8. Klasyfikacja zespołów producentów

10.8.1. Do klasyfikacji zespołów producentów może zgłosić się zawodnik, który będzie legitymował się ważną licencją zawodnika/sponsorską wydaną przez PZM i którego wyłącznym lub jednym z partnerów jest firma będąca producentem lub oficjalnym importerem marki samochodowej na terenie Rzeczypospolitej Polskiej. Nazwa marki samochodowej musi występować w nazwie zespołu i nazwie licencji.

10.8.2. Każdy z takich zawodników może zgłosić tylko jeden zespół do klasyfikacji zespołów producentów. Zespół stanowią maksymalnie 3 załogi zgłoszone przez tego zawodnika w pierwszej kolejności do rajdu. Wyłącznie prawidłowe zgłoszenie wskazanych załóg do rajdu upoważnia tego zawodnika do dalszego ich zgłoszenia do klasyfikacji zespołów producentów.

10.8.3. Załoga uczestnicząca w rajdzie może być zgłoszona tylko w jednym zespole w klasyfikacji zespołów producentów.

10.9. Klasyfikacja klubowa

10.9.1. W klasyfikacji klubowej ujęte będą wyłącznie kluby posiadające aktualną i ważną licencję uprawniającą klub do udziału we współzawodnictwie sportowym w sporcie samochodowym.

10.9.2. Załogi uczestniczące w rajdzie mogą zdobywać punkty wyłącznie dla jednego klubu.

10.9.3. Klasyfikacja klubowa będzie prowadzona na każdej rundzie i nie wymaga dodatkowego zgłoszenia oraz opłaty.

10.10. Przyznawanie punktów

10.10.1. Podczas każdej rundy określona liczba punktów będzie przyznawana załogom w zależności od ich pozycji w klasyfikacji generalnej i/lub klasyfikacji danej grupy, prowadzonej/-ych podczas tej rundy. Załogi podczas rundy klasyfikowane są w całości, tj. Kierowca i pilot razem, z wyjątkiem grupy UTV, gdzie dopuszcza się start samego kierowcy.

10.10.2. Podczas każdego rajdu określona liczba punktów będzie przyznawana zespołom w zależności od pozycji prawidłowo zgłoszonych przez nie załóg w klasyfikacjach danych grup i zdobytych przez nie w ten sposób punktów. Przy określaniu całkowitej ilości punktów, które mają być przyznane danemu zespołowi pod uwagę brane będą punkty przyznane maksymalnie dwóm, najwyżej sklasyfikowanym załogom każdego zespołu, według klasyfikacji w poszczególnych grupach, w których zostały sklasyfikowane w danym rajdzie.

10.10.3. Podczas każdego rajdu określona liczba punktów będzie przyznawana klubom w zależności od pozycji prawidłowo zgłoszonych reprezentujących je załóg w klasyfikacjach

danych grup i zdobytych przez nie w ten sposób punktów. Przy określaniu całkowitej ilości punktów, które mają być przyznane danemu klubowi pod uwagę brane będą punkty przyznane maksymalnie dwóm, najwyżej sklasyfikowanym załogom reprezentującym barwy danego klubu, według klasyfikacji w poszczególnych grupach, w których zostały one sklasyfikowane w danym rajdzie.

10.11. Skala punktacji

10.11.1. We wszystkich wymienionych powyżej klasyfikacjach (załogi, zespołowych i klubowych) końcowych rajdu, stosowana będzie następująca punktacja:

1 miejsce:	25 punktów
2 miejsce:	18 punktów
3 miejsce:	15 punktów
4 miejsce:	12 punktów
5 miejsce:	10 punktów
6 miejsce:	8 punktów
7 miejsce:	6 punkty
8 miejsce:	4 punkty
9 miejsce:	2 punkty
10 miejsce:	1 punkt

W przypadku rundy o współczynniku 2, punktacja końcowa tej rundy pomnożona będzie przez dwa.

10.11.2. W przypadku przyznawania punktów bonusowych, zarówno w klasyfikacjach załogi, zespołowych i klubowych stosowana będzie poniższa punktacja:

1 miejsce:	7 punktów
2 miejsce:	6 punktów
3 miejsce:	5 punktów
4 miejsce:	4 punkty
5 miejsce:	3 punkty
6 miejsce:	2 punkty
7 miejsce:	1 punkt

W przypadku etapu o długości całkowitej OS powyżej 300 km, punktacja bonusowa tego etapu pomnożona będzie przez dwa. W tym przypadku SSS nie jest wliczany do sumy długości OS tego etapu.

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

10.13. Jeżeli rajd zaliczany do RMPST nie może odbyć się w całości z jakichkolwiek powodów, przyznanie punktów będzie miało miejsce według oficjalnej klasyfikacji końcowej rajdu, jak następuje:

- całość punktów zostanie przyznana, jeżeli ponad 50% przewidzianej całkowitej długości OS rajdu (z pomiarem czasu) zostało pokonanych;
- połowa punktów, jeżeli od 25% do 50% przewidzianej całkowitej długości OS rajdu (z pomiarem czasu) zostało pokonanych;
- nie przyznaje się punktów, gdy zostało rzeczywiście pokonanych mniej niż 25% przewidzianej całkowitej długości OS rajdu (z pomiarem czasu).

Reguła ta ma zastosowanie zarówno do punktacji końcowej rundy, jak i punktacji bonusowych za poszczególne etapy.

10.14. Po uzyskaniu zgody od GKSS PZM, organizator danego rajdu może wprowadzić inną dodatkową, klasyfikację, która prowadzona będzie tylko w konkretnej rundzie. Warunki tej klasyfikacji muszą być szczegółowo opisane w regulaminie uzupełniającym.

11. Nagrody w rundach RMPST

11.1. Organizator zobowiązany jest zapewnić w klasyfikacjach końcowych rajdu (nie poszczególnych etapów) następujące nagrody:

- za 1, 2 i 3 miejsce w klasyfikacji generalnej
 - za 1, 2 i 3 miejsce w klasyfikacji Grupy T1
 - za 1, 2 i 3 miejsce w klasyfikacji Grupy T2
 - za 1, 2 i 3 miejsce w klasyfikacji Grupy T3
 - za 1, 2 i 3 miejsce w klasyfikacji Grupy T4 National
- po 2 puchary;
 - po 2 puchary;
 - po 2 puchary;
 - do 2 pucharów w zależności od ilości członków załogi;
 - do 3 pucharów w zależności od liczby

- za 1, 2 i 3 miejsce w klasyfikacji Grupy TH
 - za 1, 2, i 3 miejsce w klasyfikacji Grupy OPEN
 - za 1, 2 i 3 miejsce w klasyfikacji Grupy UTV
 - za 1, 2, i 3 miejsce w klasyfikacji zespołów sponsorskich
 - za 1, 2, i 3 miejsce w klasyfikacji zespołów producentów
- członków załogi;
- po 2 puchary;
- po 2 puchary;
- do 2 pucharów w zależności od ilości członków załogi;
- po 1 pucharze;
- po 1 pucharze.

11.2. W rajdach zaliczanych do Mistrzostw FIA Strefy Europy Centralnej w Rajdach Terenowych (zwanym dalej FIA-CEZ) organizator przyznaje nagrody tylko w klasyfikacji międzynarodowej rajdu oraz w klasyfikacjach: Grupy T4 National, Grupy OPEN, Grupy UTV, zespołów sponsorskich i zespołów producentów.

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

11.4. Nagrodzeni Zawodnicy/Kierowcy zobowiązani są odebrać wszystkie nagrody osobiście podczas uroczystości rozdania nagród (zgodnie z programem rajdu). Obowiązkiem każdego zawodnika/członka załogi jest zadbanie o godną oprawę zakończenia rajdu poprzez właściwe zachowanie jego, członków jego personelu oraz jego osób towarzyszących.

11.4.1. Każdy stwierdzony przypadek odstępstwa od zapisu art. 11.4. niniejszego regulaminu, będzie potraktowany jako niesportowe zachowanie i na wniosek dyrektora rajdu przekazany zostanie do decyzji ZSS.

11.4.2. Nagrody nie odebrane podczas ceremonii rozdania nagród przechodzą na własność organizatora.

12. Warunki klasyfikacji rocznej

12.1. W każdej klasyfikacji rocznej RMPST sklasyfikowane będą załogi lub zespoły lub kluby, które zostaną sklasyfikowane w minimum dwóch rundach RMPST.

12.2. Każdej/-emu załodze lub zespołowi lub klubowi zaliczone zostaną punkty zdobyte we wszystkich rundach w których brał/-a udział i został/-a sklasyfikowany/-a.

12.3. We wszystkich klasyfikacjach rocznych RMPST, załogi będą sklasyfikowane w całości, tj. Kierowca, pilot, nawigator (tylko w przypadku Grupy T4 National) razem.

12.3.1. Jeśli podczas sezonu nastąpiły zmiany w składzie załogi to warunkiem uwzględnienia pilota i/lub nawigatora (tylko w przypadku Grupy T4 National) w klasyfikacji rocznej, jest jego start w minimum n-1 rundach z tym samym kierowcą. Przyjmuje się, że po spełnieniu tego warunku kierowca, pilot i nawigator (tylko w przypadku Grupy T4 National) stanowili załogę, która zostanie razem sklasyfikowana na koniec sezonu. W pozostałych przypadkach sklasyfikowany będzie tylko kierowca. Przypadki szczególne rozpatrywane będą przez GKSS PZM, na indywidualny uzasadniony wniosek zainteresowanej strony.

12.4. W klasyfikacji zespołów producentów uwzględnione będą tylko marki samochodowe, a nie kompletne nazwy zespołów.

12.5. Zwycięzcą danej klasyfikacji rocznej będzie załoga lub zespół lub klub który/-a w ciągu sezonu zdobędzie zgodnie z regulaminem największą ilość punktów. Załoga lub zespół lub klub, który/-a zdobędzie drugą w kolejności, mniejszą liczbę punktów zajmie drugą pozycję, itd..

12.6. Przy sporządzaniu końcowej klasyfikacji rocznej RMPST, załogi lub zespoły lub kluby, które zgromadziły dokładnie tę samą liczbę punktów zostaną rozstrzygnięte w następujący sposób:

a) W oparciu o kryterium większej liczby pierwszych, a następnie drugich, trzecich miejsc itd., osiągniętych w klasyfikacji generalnej (klasyfikacji grupy dla grupy dla T4 National i OPEN) rund, w których załogi lub zespoły lub kluby te, zdobyły punkty zaliczane do klasyfikacji;

b) W przypadku ponownego ex aequo, załogi lub zespoły lub kluby posiadające tę samą ilość punktów zostaną sklasyfikowani ex aequo na tym samym miejscu.

13. Klasyfikacje roczne RMPST

13.1. Prowadzone klasyfikacje

W RMPST prowadzone będą następujące klasyfikacje roczne:

- Generalna;

- W poszczególnych grupach, w których prowadzone były klasyfikacje podczas sezonu;
- Zespołów sponsorskich;
- Zespołów producentów;
- Klubów.

13.1.1. Członkowie załóg sklasyfikowani w Grupie T4 National i w Grupie OPEN nie będą ujęci w klasyfikacji generalnej rocznej.

13.2. Tytuły oraz kryteria ich przyznawania

Na zakończenie sezonu załogom lub zespołom lub klubom, które zostały sklasyfikowane (zgodnie z art. 12.1 niniejszego regulaminu), zgodnie z poniższymi zasadami, zostaną przyznane następujące tytuły:

Klasyfikacja	Przyznawany tytuł	Ilość sklasyfikowanych załóg/zespołów/klubów	Wymagana minimalna ilość ukończonych rund
Generalna	Mistrz Polski	Bez względu na ilość załóg	50%
	Wicemistrz Polski		
	II Wicemistrz Polski		
Grupy T1 lub T2 lub T3 lub TH lub UTV lub OPEN	Mistrz Polski w Grupie	3 załogi	50%
	Wicemistrz Polski w Grupie	4 załogi	
	II Wicemistrz Polski w Grupie	5 załóg	
Grupy T4 National	Mistrz Polski w Grupie	3 załogi	2 rundy
	Wicemistrz Polski w Grupie	4 załogi	
	II Wicemistrz Polski w Grupie	5 załóg	
Zespołów sponsorskich	Mistrz Polski Zespołów	Bez względu na ilość zespołów	50%
	Wicemistrz Polski Zespołów		
	II Wicemistrz Polski Zespołów		
Producentów	Mistrz Polski Producentów	Bez względu na ilość producentów	50%
	Wicemistrz Polski Producentów		
	II Wicemistrz Polski Producentów		
Klubów	Mistrz Polski Klubów	Bez względu na ilość klubów	50%
	Wicemistrz Polski Klubów		
	II Wicemistrz Polski Klubów		

13.6. Obecność Zawodnika/członków załogi/przedstawiciela klubu, któremu przyznany został tytuł Mistrza, Wicemistrza lub II Wicemistrza w którejkolwiek z klasyfikacji, jest wymagana na dorocznej ceremonii rozdania nagród PZM. Prócz przypadku siły wyższej, każda nieobecność spowoduje nałożenie kary grzywny przez GKSS PZM.

14. Inne postanowienia

14.1. Każdy zawodnik/członek załogi/sędzia/organizator zobowiązany jest:

- stosować zasady antydopingowe i antyalkoholowe opisane w zał. A i C do MKS;
- przeciwdziałać zjawiskom dyskryminacji w sporcie samochodowym;
- przeciwdziałać zjawiskom korupcji w sporcie samochodowym oraz stosować zasady opisane w zał. M do MKS;
- postępować zgodnie z kodeksem dobrego postępowania opisanym w zał. B do MKS.

14.2. Obowiązkiem organizatora rundy jest zapewnienie biura prasowego z odpowiednią ilością kompetentnych osób, które będą do dyspozycji przedstawicieli mediów. Biuro musi posiadać odpowiednią infrastrukturę i wyposażenie techniczne w zakresie środków komunikacji i przetwarzania materiałów prasowych. Lokalizacja oraz godziny pracy biura prasowego muszą być podane w regulaminie uzupełniającym rundy i przewodniku rajdowym.

14.3. Obowiązkiem organizatora rundy jest zapewnienie biura rajdu z odpowiednią ilością kompetentnych osób, które będą do dyspozycji Zawodników. Kierownik biura rajdu musi posiadać licencję sędziego sportu samochodowego. Biuro musi być dostosowane

standardami do rangi zawodów, posiadać odpowiednią infrastrukturę i wyposażenie techniczne w zakresie związanym z administracyjną obsługą rajdu. Lokalizacja oraz godziny pracy biura rajdu muszą być podane w regulaminie uzupełniającym rundy i przewodniku rajdowym.

14.4. Obowiązkiem organizatora rajdu jest zapewnienie odpowiedniego miejsca i pomieszczenia dla zorganizowania BK 1 i BK 2. Miejsce BK 1 i BK 2 powinno być chronione przed dostępem osób trzecich nie związanych bezpośrednio z aktualnie kontrolowanym pojazdem. Pomieszczenie do przeprowadzenia BK 1 i BK 2 musi zapewniać niezależność od warunków atmosferycznych (słońce, deszcz, wiatr), odpowiednie oświetlenie oraz optymalną ilość stanowisk do przeprowadzania czynności kontrolnych, w tym możliwość przeprowadzenia plombowania zespołów mechanicznych w komorze silnika jak i od spodu pojazdu (kanał lub podnośnik). W tym celu powinny być zaadaptowane odpowiednio wyposażone hale przemysłowe i sportowe, warsztaty samochodowe, Stacje Kontroli Pojazdów lub odpowiedniej wielkości i konstrukcji namioty. Ilość stanowisk i sędziów technicznych powinna być ustalana z Delegatem Technicznym PZM, na bieżąco w oparciu o aktualizującą się listę zgłoszeń.

14.5. Organizator rundy zobowiązany jest zadbać o odpowiednią oprawę, godną zawodów o randze Mistrzostw Polski i maksymalne rozpropagowanie rajdu w swoim regionie oraz całym kraju, poprzez min. zorganizowanie ceremonii startu honorowego i ceremonii rozdania nagród w popularnych / rozpoznawalnych i licznie odwiedzanych lokalizacjach i np. połączenie ich z innymi wydarzeniami sportowymi / kulturalnymi / społecznymi.

14.6. Organizator powinien wydać i szeroko kolportować program zawodów – informator dla widzów, w którym będą także zawarte zalecenia dotyczące właściwego zachowania się i zasady bezpiecznego oglądania rajdu. Zaleca się wyznaczenie stref dla widzów w najbardziej atrakcyjnych miejscach na trasie rajdu oraz zapewnienie infrastruktury w takich miejscach (mała gastronomia, sanitariaty, punkty sprzedaży programów, pamiątek, nagłośnienie, itp.)

14.7. Na terenie o charakterystyce zbliżonej do trasy OS-ów rozgrywanych podczas rundy, każdy organizator może zorganizować przed rajdem odcinek testowy.

14.7.1. Za udział w odcinku testowym, organizator może ustanowić dodatkową opłatę, niezależną od wpisowego. Wysokość tej opłaty musi być wskazana w regulaminie uzupełniającym.

14.7.2. Organizator zobowiązany jest zapewnić zabezpieczenie odpowiadające zabezpieczeniu OS jak podczas rajdu z zachowaniem pomiaru czasu oraz powinien przeprowadzić kontrolę przebiegu odcinka testowego przez CKR.

14.7.3. Zawodnicy chcący uczestniczyć w odcinku testowym muszą przesłać swoje pisemne zgłoszenie do organizatora. Jeżeli organizator ustanowił opłatę za udział w odcinku testowym, to zgłoszenie musi być przesłane razem z potwierdzeniem dokonania opłaty za udział w odcinku testowym. Zawodnikowi zgłoszonemu do odcinka testowego, który z jakichkolwiek przyczyn nie będzie w stanie w nim uczestniczyć, nie zostanie zwrócona opłata za udział w nim.

14.7.4. Podczas udziału w odcinku testowym każda osoba biorąca w nim udział musi zachować wymogi bezpieczeństwa opisane w art. 5.6.—5.10. niniejszego regulaminu oraz odpowiednio Zał. nr 2, 3, 4 i 5 do niniejszego regulaminu (dla pojazdów Grup T4 National, TH, OPEN i UTV).

14.7.5. W samochodzie mogą znajdować się tylko osoby zgłoszone do rajdu lub na miejscu pilota inżynier serwisu. Inżynier serwisu znajdujący się w samochodzie, musi podpisać zrzeczenie się dotyczące odpowiedzialności organizatora.

14.7.6. Zabroniona jest, pod rygorem nie dopuszczenia Zawodnika do startu przez ZSS, jazda samochodem na odcinku testowym w kierunku przeciwnym do właściwego.

14.7.7. W przypadku organizacji odcinka testowego, organizator zobowiązany jest szczegółowo opisać warunki jego przebiegu i uczestnictwa Zawodników (opłata, termin, miejsce, ilość przejazdów, itp.) w regulaminie uzupełniającym.

14.8. Organizatorzy zawodów sportu samochodowego są zobowiązani do zdecydowanego działania zwalczającego wnoszenie przez kibiców okrzyków o treści rasistowskiej, faszystowskiej, antysemickiej, nacjonalistycznej, satanistycznej, rażąco nieetycznej, pochwalającej terroryzm, nawołującej do waśni i nienawiści a także za eksponowanie napisów i znaków o tej treści.

Zatwierdzono wraz z załącznikami przez GKSS PZM w dniu 21 lutego 2019 r.

Załącznik nr 1 Kryteria do listy kierowców priorytetowych PZM w rajdach terenowych

- 1.** Organizator każdego rajdu zgłoszonego do kalendarza sportowego PZM musi uwzględnić przy ustalaniu listy startowej i listy zgłoszeń aktualną listę kierowców priorytetowych PZM w rajdach terenowych oraz listę kierowców priorytetowych FIA w rajdach terenowych oraz listy kierowców priorytetowych innych ASN-ów w rajdach terenowych.
- 2.** Na liście kierowców priorytetowych PZM w rajdach terenowych na sezon 2019 znajdują się kierowcy legitymujący się licencją kierowcy wydaną przez PZM, którzy spełnili co najmniej jedno z podanych niżej kryteriów:
 - kierowcy z trzech pierwszych miejsc w klasyfikacji generalnej RMPST 2018.
 - kierowca, który zajął pierwsze miejsce w klasyfikacji generalnej w rajdzie RMPST w sezonie 2018.
 - kierowca który zajął pierwsze miejsce w klasyfikacji generalnej w rajdzie RMPST w aktualnym sezonie.
- 3.** Wyłącznie kierowcy korzystający z pojazdów Grupy T1 będą uznawani za posiadających priorytet. Zgodnie z postanowieniami art. 18.4 Przepisów Ogólnych FIA, Mistrzom RMPST z sezonu 2018 odpowiednio z grupy T2, T3, T4 National, TH, OPEN i UTV, będzie przyznawany priorytet tylko w przypadku zgłoszenia się w tej grupie do rajdu w sezonie 2019.
- 4.** Kierowcom znajdującym się na liście kierowców priorytetowych FIA w rajdach terenowych z racji posiadania wyższego priorytetu FIA nie jest przyznawany priorytet PZM.
- 5.** Lista kierowców priorytetowych PZM w sezonie 2019 (stan na dzień 21.02.2019):
 - Michał Małuszyński
- 6.** Lista kierowców priorytetowych PZM w sezonie 2019 w danej Grupie (stan na dzień 21.02.2019):
 - a) Grupa T2
 - Dariusz Kalisz
 - b) Grupa TH:
 - Mariusz Wiatr
 - c) Grupa UTV
 - Mirosław Stoczer
 - Marcin Sobiech

PZM zastrzega sobie prawo do dodania lub usunięcia kierowców z ww. listy.

Załącznik nr 2 Regulamin techniczny Grupy T4 National

Pojazdy zgłoszone w Grupie T4 National muszą być zgodne z postanowieniami art. 287 Zał. J i/lub regulaminu technicznego ciężarówek A.S.O (Amaury Sport Organisation) i/lub Regulaminów Krajowych danego ASN-u.

Załącznik nr 3 Regulamin techniczny Grupy TH**I. Przepisy dla pojazdów Grupy TH**

1.1. Do Grupy TH dopuszczone będą pojazdy z napędem na jedną (4x2) lub dwie osie (4x4) o zamkniętym co najmniej dwumiejscowym nadwoziu i maksymalnej masie 3500 kg. Pojazdy te muszą posiadać aktualny dowód rejestracyjny (ważny przegląd techniczny) stanowiący o dopuszczeniu do ruchu drogowego.

1.2. Obowiązuje masa pojazdu zgodna z art. 285-4. aktualnego Zał. J. Dla pojazdów wyposażonych w turbodoładowany silnik benzynowy lub turbodoładowany silnik diesla, nominalna pojemność skokowa silnika jest pomnożona przez współczynnik 1,7.

1.3. Pojazd Grupy TH musi być wyposażony w dwa lusterka zewnętrzne, po jednym z każdej strony pojazdu o minimalnej powierzchni 90 cm².

1.4. Silnik benzynowy lub wysokoprężny (Diesel) jest dowolny. Całe powietrze niezbędne do zasilania silnika musi przechodzić przez ogranicznik wlotu powietrza („zwężka” / „restryktor”), którego wewnętrzna średnica musi być zgodna z poniższą tabelą:

Silnik	Ogranicznik wlotu powietrza—średnica
Benzynowy	
Wolnossący	37
Doładowany	32
Diesel	
Jednostopniowe turbo	39
Dwustopniowe turbo	38

Pozostałe warunki dla ogranicznika oraz sposób zamontowania ogranicznika do obudowy sprężarki musi być zgodny z aktualnym art. 284-6.1. Zał. J.

1.5. Układ przeniesienia napędu jest dowolny. Skrzynia biegów musi posiadać bieg wsteczny uruchomiany przez Kierowcę zapiętego w pasy, siedzącego za kierownicą.

1.6. Zawieszenie musi być zgodne z art. 285-7. aktualnego Zał. J lub z roku 2009.

1.7. Koła i opony są dowolne, pod warunkiem, że mieszczą się w nadwoziu, tzn. że górna część (co najmniej 120°) koła kompletnego, położona powyżej osi piasty koła musi być zakryta przez nadwozie przy pomiarze pionowym. Zabronione jest stosowanie opon kołkowych typu Maxi Cross.

1.8. Układ hamulcowy musi być zgodny z art. 285-9. aktualnego Zał. J lub z roku 2009.

II. Przepisy bezpieczeństwa

1. Dwa noże do rozcinania pasów bezpieczeństwa muszą stale znajdować się w kabinie. Muszą być łatwo dostępne dla Kierowcy i pilota, którzy zajmują miejsce w swoich fotelach z zapiętymi pasami.

2. Klatka bezpieczeństwa i otuliny ochronne

2.1. Każdy pojazd biorący udział w rajdzie musi być wyposażony w klatkę bezpieczeństwa, której konstrukcja musi być zgodna z art. 283-8. Zał. J.

2.2. Wszystkie rury klatki bezpieczeństwa na poziomie / w płaszczyźnie dachu, muszą być osłonięte otuliną ochronną. Otuliny ochronne i ich mocowania muszą być zgodne z art. 283-8.4 Zał. J.

3. Gaśnice i systemy gaśnicze

3.1. Obowiązkowe jest stosowanie systemów gaśniczych homologowanych przez FIA, zgodnych z listą tech. FIA nr 16 lub 52.

3.2. Gaśnice i systemy gaśnicze muszą być stosowane wg art. 283-7 Zał. J.

3.3. Butla systemu gaśniczego oraz gaśnica ręczna muszą być zamocowane w sposób uniemożliwiający wysunięcie się z mocowania w wyniku wypadku (system "anti-torpedo").

3.4. Kierowca i pilot muszą być w stanie ręcznie uruchomić system gaśniczy gdy zapięci w pasy siedzą w swoich fotelach.

3.5. Dysze systemu gaśniczego muszą być trwale zamocowane zgodnie z instrukcją montażu właściwą dla danego numeru „Ex” systemu gaśniczego.

4. Fotele

Homologowane fotele (lista techniczna FIA Nr 12 lub 40) muszą być zamocowane zgodnie

z art. 283-20. Zał. J. Dopuszcza się stosowanie foteli (norma 8855/1999) przez okres 5 lat od daty produkcji bez dodatkowego przeglądu producenta.

5. Uszy holownicze

5.1. Każdy pojazd musi mieć trwale zamocowane ucho holownicze, o wewnętrznej średnicy 50 mm, z przodu i z tyłu pojazdu.

5.2. Ucho musi być dobrze widoczne i pomalowane na kolor żółty, czerwony lub pomarańczowy.

6. Szyby i siatki

6.1. We wszystkich pojazdach szyba przednia musi być wykonana ze szkła warstwowego klejonego.

6.2. Dozwolony jest pas przeciwsłoneczny na szybie przedniej, pod warunkiem, że umożliwi on załodze widzenie sygnalizacji drogowej (światła, znaki, itp.).

6.3. Szyby boczne i szyba tylna mogą być wykonane z poliwęglanu, którego minimalna grubość wynosi 4 mm (zalecany jest Lexan 400).

6.4. Wszystkie pojazdy, których drzwi wyposażone są w opuszczane szyby lub szyby ze szkła, muszą posiadać siatki ochronne zamocowane na drzwiach lub klatce bezpieczeństwa przy pomocy szybkozłącza znajdującego w dolnej części i muszą rozciągać się, patrząc z boku, od środka kierownicy do punktu najbardziej oddalonego do tyłu fotela z danej strony.

6.5. Jeżeli przednia szyba jest wklejona, a szyby boczne wykonane z poliwęglanu są nieruchome, to musi być możliwe usunięcie przednich drzwi lub szyb w przednich drzwiach, od wewnątrz kabiny bez użycia żadnych narzędzi.

7. Główny wyłącznik prądu

7.1. Każdy pojazd musi być wyposażony w zewnętrzny i wewnętrzny główny wyłącznik prądu. Wyłącznik ten musi być typu nieiskrzącego. Wyłącznik zewnętrzny musi być usytuowany u dołu słupka przedniej szyby, po stronie Kierowcy oraz wyraźnie oznaczony: czerwoną błyskawicą na niebieskim trójkącie z białą obwódką (długość podstawy trójkąta, co najmniej 12 cm). Od sezonu 2020 będą wymagane dwa główne wyłączniki prądu, zgodnie z Art.283-13 Zał. J.

Wyłącznik wewnętrzny musi być dostępny dla Kierowcy i pilota, którzy zajmują miejsca w swoich fotelach i są zapięci w pasach bezpieczeństwa.

Główny wyłącznik prądu musi wyłączać wszystkie obwody instalacji elektrycznej (akumulator, alternator lub prądnica, światła, sygnały dźwiękowe, zapłon, odbiorniki elektryczne, itp.), musi również unieruchamiać silnik.

8. Dodatkowe zamocowania

8.1. Pojazdy muszą być wyposażone w dodatkowe zabezpieczenia pokrywy silnika i bagażnika przed ich otwarciem, za pomocą dwóch dodatkowych zamocowań. Zamocowania muszą być typu "amerykańskiego" (kołek przechodzący przez pokrywę, blokowany zawleczką mocowaną do tej pokrywy).

8.2. Otwory w pokrywie do mocowania zabezpieczeń muszą być wzmocnione dodatkowymi płytkami.

8.3. W przypadku użycia części plastikowych, należy zastosować metalowe wzmocnienia, aby zapobiec możliwości uszkodzenia mechanicznego.

8.4. Duże przedmioty przewożone w pojeździe (takie jak koło zapasowe, zestaw narzędzi, itp.), muszą być solidnie umocowane.

9. Układ paliwowy

9.1. Zgodnie z przepisami FIA, w sporcie samochodowym paliwem zasilającym silniki jest benzyna lub olej napędowy, zgodnie z art. 282-9 Zał. J.

9.2. Połączenia elastycznych przewodów paliwowych muszą być na wszystkich końcach skutecznie zaciśnięte.

9.3. Układ odpowietrzania zbiornika paliwa musi być wyposażony w mechanizm samoczynnie zabezpieczający przed wyciekami paliwa w przypadku przewrócenia się pojazdu - patrz art. 283-3. Zał. J.

9.4. Końcówka wlewu paliwa nie może być wyprowadzona poza obrys nadwozia. Zamknięcie wlewu musi zapewniać wymaganą przez producenta szczelność i odporność na uszkodzenia. W przypadku, gdy wlew paliwa wystaje poza ścianę nadwozia musi być dodatkowo zabezpieczony przed zerwaniem / otwarciem.

9.5. W sezonie 2019 dopuszcza się stosowanie metalowych zbiorników paliwa wykonanych we własnym zakresie. Takie rozwiązanie każdorazowo musi być uzgodnione z Delegatem

Technicznym PZM i musi być odnotowane w KSS.

10. Pozostałe wyposażenie

Wszystkie pojazdy muszą być wyposażone w:

- trójkąt odblaskowy;
- apteczkę;
- układ świateł awaryjnych;
- dwa noże ratownicze do cięcia pasów (łatwo dostępne dla członków załogi zajmujących miejsce w swoich fotelach z zapiętymi pasami).

11. Inne postanowienia

11.1. Wprowadza się obowiązek instalacji ścianek działowych między chłodnicą, a przedziałem załogi, i między akumulatorem, a przedziałem załogi, w taki sposób, żeby w przypadku rozszczelnienia układu chłodzenia lub uszkodzenia („wylania”) akumulatora załoga nie uległa poparzeniom. Przewody układu chłodzenia w przedziale załogi muszą być metalowe. Przewody i połączenia elastyczne muszą być ekranowane.

11.2. Akumulator – patrz art. 255-5.8.3 Zał. J.

11.3. Fartuchy przeciwbłotne – patrz art. 283-19 Zał. J.

11.4. Sędziowie techniczni w przypadku wystąpienia wątpliwości dotyczących sprawności technicznej pojazdu podczas badania kontrolnego BK 1 zastrzega sobie możliwość skierowania samochodu na dodatkowe badanie diagnostyczne. Badanie to będzie przeprowadzone we wskazanej przez organizatora Stacji Kontroli Pojazdów w obecności sędziego technicznego i upoważnionego diagnosty w dodatkowym czasie wyznaczonym przez kierownika BK 1. W przypadku negatywnego wyniku badania zostanie sporządzony protokół do ZSS z wnioskiem o niedopuszczenie pojazdu do startu w rajdzie.

Załącznik nr 4 Regulamin techniczny Grupy OPEN

I. Przepisy dla pojazdów Grupy OPEN

1.1. Do Grupy OPEN dopuszczone będą pojazdy z napędem na jedną (4x2) lub dwie osie (4x4) o zamkniętym nadwoziu i maksymalnej masie 3500 kg. Pojazdy te muszą posiadać aktualny dowód rejestracyjny (ważny przegląd techniczny) stanowiący o dopuszczeniu do ruchu drogowego.

1.2. Pojazd Grupy OPEN musi być wyposażony w dwa lusterka zewnętrzne, po jednym z każdej strony pojazdu o minimalnej powierzchni 90 cm².

1.3. Dozwolone są następujące silniki:

- seryjne silniki diesla i benzynowe wolnossące;
- seryjne silniki diesla i benzynowe doładowane;
- prototypowe silniki diesla doładowane o maksymalnej nominalnej pojemności skokowej cylindrów nie większej niż 3000cm³
- prototypowe silniki benzynowe doładowane o maksymalnej nominalnej pojemności skokowej cylindrów nie większej niż 3000 cm³.

1.4. Układ przeniesienia napędu jest dowolny. Skrzynia biegów musi posiadać bieg wsteczny, uruchamiany przez kierowcę zapiętego w pasy bezpieczeństwa i siedzącego za kierownicą.

1.5. Zawieszenie jest dowolne.

1.6. Koła i opony są dowolne, pod warunkiem, że mieszczą się w nadwoziu, tzn. że górna część (co najmniej 120°) koła kompletnego, położona powyżej osi piasty koła musi być zakryta przez nadwozie przy pomiarze pionowym. Zabronione jest stosowanie opon kołkowych typu maxi cross.

1.7. Układ hamulcowy musi być zgodny z art. 285-9. aktualnego Zał. J lub z roku 2009.

II. Przepisy bezpieczeństwa

1. Dwa noże do rozcinania pasów bezpieczeństwa muszą stale znajdować się w kabinie. Muszą być łatwo dostępne dla Kierowcy i pilota, którzy zajmują miejsce w swoich fotelach z zapiętymi pasami.

2. Klatka bezpieczeństwa i otuliny ochronne

2.1. Każdy pojazd biorący udział w rajdzie musi być wyposażony w klatkę bezpieczeństwa, której konstrukcja musi być zgodna z art. 283-8. Zał. J.

2.2. Wszystkie rury klatki bezpieczeństwa na poziomie / w płaszczyźnie dachu, muszą być osłonięte otuliną ochronną. Otuliny ochronne i ich mocowania muszą być zgodne z art. 283-8.4 Zał. J.

3. Gaśnice i systemy gaśnicze

3.1. Obowiązkowe jest stosowanie systemów gaśniczych homologowanych przez FIA, zgodnych z listą tech. FIA nr 16 lub 52.

3.2. Gaśnice i systemy gaśnicze muszą być stosowane wg art. 283-7 Zał. J

3.3. Butla systemu gaśniczego oraz gaśnica ręczna muszą być zamocowane w sposób uniemożliwiający wysunięcie się z mocowania w wyniku wypadku (system "anti-torpedo").

3.4. Kierowca i pilot muszą być w stanie ręcznie uruchomić system gaśniczy gdy zapięci w pasy siedzą w swoich fotelach.

3.5. Dysze systemu gaśniczego muszą być trwale zamocowane zgodnie z instrukcją montażu właściwą dla danego numeru „Ex” systemu gaśniczego.

4. Fotele

Homologowane fotele (lista techniczna FIA Nr 12 lub 40) muszą być zamocowane zgodnie z art. 283-20. Zał. J. Dopuszcza się stosowanie foteli zgodnych z normą 8855/1999 przez okres 5 lat od daty produkcji bez dodatkowego przeglądu producenta.

5. Uszy holownicze

5.1. Każdy pojazd musi mieć trwale zamocowane ucho holownicze, o wewnętrznej średnicy 50 mm, z przodu i z tyłu pojazdu.

5.2. Ucho musi być dobrze widoczne i pomalowane na kolor żółty, czerwony lub pomarańczowy.

6. Szyby i siatki

6.1. We wszystkich pojazdach szyba przednia musi być wykonana ze szkła warstwowego klejonego.

6.2. Dozwolony jest pas przeciwsłoneczny na szybie przedniej, pod warunkiem, że

umożliwia on załodze widzenie sygnalizacji drogowej (światła, znaki, itp.).

6.3. Szyby boczne i szyba tylna mogą być wykonane z poliwęglanu, którego minimalna grubość wynosi 4 mm (zalecany jest Lexan 400).

6.4. Wszystkie pojazdy, których drzwi wyposażone są w opuszczane szyby lub szyby ze szkła, muszą posiadać siatki ochronne zamocowane na drzwiach lub klatce bezpieczeństwa przy pomocy szybkozłącza znajdującego w dolnej części i muszą rozciągać się, patrząc z boku, od środka kierownicy do punktu najbardziej oddalonego do tyłu fotela z danej strony.

6.5. Jeżeli przednia szyba jest wklejona, a szyby boczne wykonane z poliwęglanu są nieruchome, to musi być możliwe usunięcie przednich drzwi lub szyb w przednich drzwiach, od wewnątrz kabiny bez użycia żadnych narzędzi.

7. Główny wyłącznik prądu

7.1. Każdy pojazd musi być wyposażony w zewnętrzny i wewnętrzny główny wyłącznik prądu. Wyłącznik ten musi być typu nieiskrzącego. Wyłącznik zewnętrzny musi być usytuowany u dołu słupka przedniej szyby, po stronie Kierowcy oraz wyraźnie oznaczony: czerwoną błyskawicą na niebieskim trójkącie z białą obwódką (długość podstawy trójkąta, co najmniej 12 cm). Od sezonu 2020 będą wymagane dwa główne wyłączniki prądu, zgodnie z Art.283-13 Zał. J.

Wyłącznik wewnętrzny musi być dostępny dla Kierowcy i pilota, którzy zajmują miejsca w swoich fotelach i są zapięci w pasach bezpieczeństwa.

Główny wyłącznik prądu musi wyłączać wszystkie obwody instalacji elektrycznej (akumulator, alternator lub prądnica, światła, sygnały dźwiękowe, zapłon, odbiorniki elektryczne, itp.), musi również unieruchamiać silnik.

8. Dodatkowe zamocowania

8.1. Pojazdy muszą być wyposażone w dodatkowe zabezpieczenia pokrywy silnika i bagażnika przed jej ich otwarciem, za pomocą dwóch dodatkowych zamocowań.

8.2. Otwory w pokrywie do mocowania zabezpieczeń muszą być wzmocnione dodatkowymi płytkami.

8.3. W przypadku użycia części plastikowych, należy zastosować metalowe wzmocnienia, aby zapobiec możliwości uszkodzenia mechanicznego.

8.4. Duże przedmioty przewożone w pojeździe (takie jak koło zapasowe, zestaw narzędzi, itp.), muszą być solidnie umocowane.

9. Układ paliwowy

9.1. Zgodnie z przepisami FIA w sporcie samochodowym paliwem zasilającym silniki jest benzyna lub olej napędowy, zgodnie z art. 282-9 Zał. J.

9.2. Połączenia elastycznych przewodów paliwowych muszą być na wszystkich końcach skutecznie zaciśnięte.

9.3. Układ odpowietrzania zbiornika paliwa musi być wyposażony w mechanizm samoczynnie zabezpieczający przed wyciekami paliwa w przypadku przewrócenia się pojazdu - patrz art. 283-3 Zał. J.

9.4. Końcówka wlewu paliwa nie może być wyprowadzona poza obrys nadwozia. Zamknięcie wlewu musi zapewniać wymaganą przez producenta szczelność i odporność na uszkodzenia. W przypadku, gdy wlew paliwa wystaje poza ścianę nadwozia musi być dodatkowo zabezpieczony przed zerwaniem / otwarciem.

9.5. W sezonie 2019 dopuszcza się stosowanie metalowych zbiorników paliwa wykonanych we własnym zakresie. Takie rozwiązanie każdorazowo musi być uzgodnione z Delegatem Technicznym PZM i musi być odnotowane w KSS.

10. Pozostałe wyposażenie

Wszystkie pojazdy muszą być wyposażone w:

- trójkąt odblaskowy;
- apteczkę;
- układ świateł awaryjnych;
- dwa noże ratownicze do cięcia pasów (łatwo dostępne dla członków załogi zajmujących miejsce w swoich fotelach z zapiętymi pasami).

11. Inne postanowienia

11.1. Wprowadza się obowiązek instalacji ścianek działowych między chłodnicą, a przedziałem załogi, i między akumulatorem, a przedziałem załogi, w taki sposób, żeby w przypadku rozszczelnienia układu chłodzenia lub uszkodzenia („wylania”) akumulatora załoga nie uległa poparzeniom. Przewody układu chłodzenia w przedziale załogi muszą być

metalowe. Przewody i połączenia elastyczne muszą być ekranowane.

11.2. Akumulator – patrz art. 255-5.8.3. Zał. J.

11.3. Fartuchy przeciwbłotne – patrz art. 283-19. Zał. J.

11.4. Sędziowie techniczni w przypadku wystąpienia wątpliwości dotyczących sprawności technicznej pojazdu podczas badania kontrolnego BK 1 zastrzega sobie możliwość skierowania pojazdu na dodatkowe badanie diagnostyczne. Badanie to będzie przeprowadzone we wskazanej przez organizatora Stacji Kontroli Pojazdów w obecności sędziego technicznego i upoważnionego diagnosty w dodatkowym czasie wyznaczonym przez kierownika BK 1. W przypadku negatywnego wyniku badania zostanie sporządzony protokół do ZSS z wnioskiem o niedopuszczenie pojazdu do startu w rajdzie.

Załącznik nr 5 Regulamin techniczny Grupy UTV

Wstęp:

Grupa pojazdów UTV to grupa pojazdów wielkoseryjnej produkcji (minimum 500 szt. wyprodukowanych w ciągu 12 miesięcy), o maksymalnej pojemności silnika 1050 cm³ (nie stosuje się przelicznika) oraz posiadających napęd 4x4. Pojazdy te muszą być zarejestrowane i muszą być zgodne z Międzynarodową Konwencją o Ruchu Drogowym.

Pojazdy UTV muszą być zgodne z poniższymi kryteriami:

1. Masy i wymiary

Minimalna masa wynosi 850 kg, bez paliwa z jednym kołem zapasowym. Maksymalna długość całkowita wynosi 3550 mm. Maksymalna szerokość nadwozia wynosi 2100 mm, bez lusterek wstecznych.

2. Silnik i układ przeniesienia napędu

Silnik musi pozostać w miejscu oryginalnego montażu. Cały zespół silnik-przeniesienie napędu musi pochodzić z pojazdu dostępnego w ogólnodostępnej komercyjnej sprzedaży. Mocowanie silnika jest dowolne. Od sezonu 2020 silniki doładowane będą musiały być wyposażone w ogranicznik wlotu powietrza do silnika o maksymalnej średnicy 25 mm. Dyferencjały także muszą pochodzić z ogólnodostępnej sieci handlowej. Dozwolone są wyłącznie skrzynie biegów manualne lub bezstopniowe (CVT). Skrzynia biegów musi posiadać działający bieg wsteczny, uruchomiany przez Kierowcę siedzącego normalnie za kierownicą i zapiętego w pasy bezpieczeństwa.

Przekładnia CVT: pas napędowy jest dowolny, ale pod warunkiem, że występuje w ogólnodostępnej sieci handlowej (może być wzmocniony). Dopuszcza się system dodatkowego chłodzenia pasa za pomocą powietrza.

Przekładnia manualna: Skrzynia biegów musi być połączona z silnikiem w taki sam sposób jak w trakcie produkcji pojazdu. Obudowa skrzyni biegów musi być standardowa. Dozwolone są tylko modyfikacje otworów wlewowych oleju. Liczba biegów może być zmniejszona aby umożliwić montaż szerszych kół zębatych. Mechanizm zmiany biegów musi być manualny. Zmiana biegów może odbywać się mechanicznie za pomocą linek lub cięgieł lub elektronicznie przy pomocy seryjnych sterowników.

Wały napędowe mogą być dowolne, ale muszą być wykonane ze stali.

Dodatkowe urządzenia chłodzące i smarujące są dopuszczalne (pompy obiegowe oleju, chłodnice oleju i dodatkowe wloty powietrza), ale oryginalna zasada smarowania musi zostać zachowana.

Aby zamontować dodatkowe urządzenia smarujące i chłodzące dopuszcza się miejscowe modyfikacje skrzyni biegów.

3. Zawieszenie

Zabronione jest stosowanie zawieszenia aktywnego (kontrolującego lub zmieniającego nastawy podczas jazdy).

Na jedno koło jest dopuszczalny jeden amortyzator. Regulacja napięcia sprężyn i twardości amortyzatorów jest zabroniona z kokpitu pojazdu i możliwa wyłącznie po zatrzymaniu pojazdu, przy użyciu narzędzi. Mechanizm regulacji amortyzatora musi znajdować się na nim (amortyzator) lub na zbiorniku gazu. Jakikolwiek połączenia między amortyzatorami są zabronione. Zezwala się na połączenie amortyzatora skrętu z ramą, to łączenie nie może spełniać żadnej innej funkcji.

Na jedną oś dopuszczalny jest jeden drążek stabilizatora.

Zmianie ustawień stabilizatorów z kokpitu pojazdu jest zabronione.

Stabilizatory muszą być typu mechanicznego bez możliwości ich rozłączania.

Przedni i tylny stabilizator nie może być z sobą połączony.

4. Koła i opony

Maksymalna średnica felg wynosi 15 cali.

Maksymalna szerokość opony wynosi 400 mm.

Zabrania się stosowania centralnej nakrętki mocującej koło.

Obowiązkowe jest minimum jedno koło zapasowe. Koło zapasowe może być umieszczone na zewnątrz kabiny po lewej lub prawej stronie i nie może utrudniać kierowcy i pilotowi wchodzenia i wychodzenia z kabiny.

Dozwolone jest stosowanie systemu zapobiegającemu przebiciu opony zatwierdzonego przez Grupę Roboczą ds. Technicznych GKSS PZM.

5. Układ hamulcowy

Układ hamulcowy jest dowolny, pod warunkiem, że:

- jest uruchamiany i kontrolowany wyłącznie przez Kierowcę;
 - składa się przynajmniej z dwóch niezależnych obwodów, obsługiwanych tych samym pedałem (pomiędzy pedałem hamulca a zaciskami, muszą być identyfikowalne dwa osobne obwody, bez jakichkolwiek połączeń poza zespołem regulatora siły hamowania);
 - ciśnienie w układzie hamulcowym jest jednakowe dla kół znajdujących się na tej samej osi, poza wyjątkiem ciśnienia wytwarzanego przez hamulec ręczny;
 - zaciski hamulcowe muszą pochodzić z pojazdu seryjnego lub katalogu części producenta i posiadać maksymalnie 4 tłoczki;
 - tarcze hamulcowe muszą pochodzić z pojazdu seryjnego lub katalogu części producenta.
- Układ hamulcowy może być wyposażony w hamulec ręczny aktywujący hamulce jednej i tej samej osi, mechanicznie niezależny od głównego układu hamulcowego (hydraulicznego lub mechanicznego).

Od sezonu 2020 maksymalna średnica tarcz będzie wynosić 330 mm.

6. Uszy holownicze

6.2. Każdy pojazd musi mieć trwale zamocowane ucho holownicze, o wewnętrznej średnicy 50 mm, z przodu i z tyłu pojazdu.

6.3. Ucho musi być dobrze widoczne i pomalowane na kolor żółty, czerwony lub pomarańczowy.

7. Szyby i siatki

7.1. We wszystkich pojazdach UTV w których seryjnie zamontowana jest szyba przednia (cała lub częściowa) musi ona być zachowana lub może być zastąpiona szybą wykonaną ze szkła warstwowego klejonego o minimalnej grubości 5 mm lub poliwęglanu o minimalnej grubości 4mm. Jeżeli przednia szyba jest wklejona, to musi być możliwe usunięcie przednich drzwi lub szyb w przednich drzwiach, od wewnątrz kabiny bez użycia żadnych narzędzi.

7.2. Dozwolony jest pas przeciwsłoneczny na szybie przedniej, pod warunkiem, że umożliwi on załodze widzenie sygnalizacji drogowej (światła, znaki, itp.). Pas ten musi być naklejonny od wewnętrznej strony szyby i posiadać przynajmniej 10% przepuszczalności światła.

7.3. Szyby boczne i szyba tylna (jeżeli występują) mogą być wykonane z poliwęglanu, którego minimalna grubość wynosi 4 mm, (zalecany jest Lexan 400).

7.4. Wszystkie pojazdy, których drzwi wyposażone są w opuszczane szyby lub szyby ze szkła oraz pojazdy bez szyb w drzwiach, muszą posiadać siatki ochronne zamocowane na stałe dolną krawędzią do drzwi, a górną przy pomocy szybkozłączy do konstrukcji bezpieczeństwa lub drzwi i pokrywać cały otwór patrząc z boku, od środka kierownicy do punktu najbardziej oddalonego do tyłu fotela z danej strony.

7.5. Drzwi boczne są obowiązkowe i muszą być wykonane z twardego nie przezroczystego materiału. Wysokość drzwi – górna krawędź drzwi nie może być niżej niż na wysokości 450 cm od krawędzi dolnej otworu drzwiowego (progu) w połowie szerokości tego otworu.

7.6. Dach musi być typu zamkniętego, wykonany z tworzywa sztucznego lub metalowy, na całym obrysie górnym klatki bezpieczeństwa.

8. Główny wyłącznik prądu

Każdy pojazd musi być wyposażony w zewnętrzny i wewnętrzny główny wyłącznik prądu. Wyłącznik ten musi być typu nieiskrzącego. Wyłącznik zewnętrzny musi być usytuowany u dołu słupka przedniej szyby, po stronie Kierowcy oraz wyraźnie oznaczony: czerwoną błyskawicą na niebieskim trójkącie z białą obwódką (długość podstawy trójkąta, co najmniej 12 cm).

Wyłącznik wewnętrzny musi być dostępny dla Kierowcy i pilota, którzy zajmują miejsca w swoich fotelach i są zapięci w pasach bezpieczeństwa

Główny wyłącznik prądu musi wyłączać wszystkie obwody instalacji elektrycznej (akumulator, alternator lub prądnica, światła, sygnały dźwiękowe, zapłon, odbiorniki elektryczne, itp.), musi również unieruchamiać silnik.

9. Dodatkowe zamocowania

9.1. Pojazdy muszą być wyposażone w dodatkowe zabezpieczenia pokrywy silnika i bagażnika (jeżeli występuje) przed ich otwarciem, za pomocą dwóch dodatkowych zamocowań na jedną pokrywę.

9.2. Otwory zlokalizowane w pokrywie, przeznaczone do mocowania zabezpieczeń muszą być wzmocnione dodatkowymi płytkami.

9.3. W przypadku użycia części plastikowych, należy zastosować metalowe wzmocnienia, aby zapobiec możliwości uszkodzenia mechanicznego.

9.4. Duże przedmioty przewożone w pojeździe (takie jak koło zapasowe, zestaw narzędzi, itp.), muszą być solidnie umocowane i umieszczone za fotelami załogi. Koła zapasowe mogą być zamocowane na zewnątrz kabiny.

10. Układ paliwowy

10.1. Paliwem zasilającym silniki może być wyłącznie benzyna, której charakterystyka jest zgodna z Art. 252-9.1 Zał. J.

10.2. Seryjne zbiorniki paliwa wraz z seryjnymi instalacjami przewodów paliwowych mogą być zachowane. Połączenia elastycznych przewodów paliwowych muszą być na wszystkich końcach skutecznie zaciśnięte. W przypadku zachowania seryjnego zbiornika paliwa, może być zachowane seryjne odpowietrzenie zbiornika paliwa.

10.3. Dozwolone jest zastąpienie seryjnego zbiornika paliwa, jednym bezpiecznym zbiornikiem paliwa, homologowanym przez FIA (zgodnie ze standardem FT3-1999, FT3.5-1999 lub FT5-1999) lub innym zbiornikiem paliwa posiadający certyfikat CE, dedykowanym dla danego pojazdu. Zbiornik taki musi być zamontowany w miejscu oryginalnego zbiornika paliwa lub pod fotelami załogi, w przód od pałąka głównego i w odległości nie mniejszej niż 800 mm w tył od środka osi przedniej. Zbiornik taki musi znajdować się wewnątrz głównej konstrukcji pojazdu i musi znajdować się w płynoszczelnej obudowie przymocowanej do podwozia lub klatki bezpieczeństwa. Obudowa ta powinna mieć minimalną grubość 3 mm dla aluminium lub 10 mm dla materiałów kompozytowych. Żadna część obudowy ze zbiornikiem paliwa nie może być usytuowana poniżej powierzchni odniesienia.

Powierzchnia odniesienia:

Płaszczyzna wyznaczona przez dolną powierzchnię najniższych rur podwozia, które znajdują się w rzucie pionowym zbiornika paliwa.

10.4. Dozwolone jest też zastosowanie kombinacji zbiorników homologowanych przez producenta i dedykowanych do danego modelu pojazdu UTV (łącznie z seryjnym zbiornikiem paliwa) oraz dodatkowych bezpiecznych zbiorników paliwa FT3-1999, Ft3,5-1999 lub FT5-1999. W takim przypadku liczba zbiorników jest dowolna. Zbiorniki dodatkowe powinny być połączone odpowiednim złączem z oryginalną rurą wlewową seryjnego lub homologowanego zbiornika paliwa. W takim przypadku przewód odpowietrzający zbiornika seryjnego lub homologowanego musi być podłączony do dodatkowego zbiornika paliwa. Odpowietrzenie takiego układu zbiorników musi być wyposażone w mechanizm uruchamiany grawitacyjnie, zabezpieczający przed wyciekami paliwa w przypadku wywrócenia pojazdu. Przewody paliwowe od seryjnego zbiornika paliwa mogą pozostać oryginalne, a nowo zastosowane przewody oraz osprzęt dodatkowych zbiorników paliwa musi odpowiadać wymogom Art.283-3.1 i Art.283-3.3.1 Zał.J.

Dodatkowe zbiorniki paliwa muszą być umieszczone w głównej strukturze pojazdu lub pomiędzy elementami konstrukcji klatki bezpieczeństwa. Zbiorniki te muszą być solidnie zamocowane do nadwozia (ramoklatka) lub klatki bezpieczeństwa, muszą być osłonięte trudnopalną i płynoszczelną obudową oraz muszą być zamontowane za głównym pałąkiem bezpieczeństwa. Musi też być zainstalowana dodatkowa przegroda pomiędzy kabiną i miejscem usytuowania zbiornika, chroniąca przed pożarem oraz rozbryzgami paliwa.

10.5. Wszystkie pojazdy muszą mieć zamontowaną osłonę (płyta ze stopu aluminium o minimalnej grubości 6 mm lub stalową o minimalnej grubości 3 mm) zamontowaną bezpośrednio do podwozia, znajdującą się pod każdą częścią zbiornika/ów paliwa, umieszczonych mniej niż 200 mm nad powierzchnią odniesienia.

10.6. Pompy i zawory paliwa oraz dodatkowe filtry paliwa (z wyjątkiem seryjnych instalacji) jeżeli są na zewnątrz zbiornika paliwa, muszą być poza kabiną i muszą być osłonięte trudnopalną i płynoszczelną obudową.

10.7. Wszystkie pompy paliwa mogą działać wyłącznie gdy silnik pracuje lub gdy jest uruchamiany.

10.8. Usytuowanie i wymiary wlewu paliwa oraz jego zamknięcia (korka) mogą być zmienione, pod warunkiem, że nowe rozwiązanie nie wystaje poza nadwozie, a jego konstrukcja całkowicie gwarantuje, że paliwo nie będzie wyciekać do wnętrza samochodu.

Wlew paliwa i odpowietrznik (z wyjątkiem oryginalnej konstrukcji) powinny być usytuowane poza kabiną i muszą być zamocowane do części metalowej. Jeżeli wlew paliwa znajduje się wewnątrz nadwozia, dookoła rury pod wlewem musi znajdować się odpowiednio ukształtowany zbieracz rozlanego paliwa z odpływem na zewnątrz.

10.9. W sezonie 2019 dopuszcza się stosowanie niehomologowanych zbiorników paliwa wykonanych we własnym zakresie lub dostępnych w komercyjnej sieci sprzedaży, w połączeniu ze zbiornikami seryjnymi lub w ich miejsce. Warunki montażu zgodne z niniejszym regulaminem. Takie rozwiązanie każdorazowo musi być uzgodnione i zatwierdzone przez Delegata Technicznego PZM w uzgodnieniu z GKSS PZM.

11. Układ wydechowy

Zastąpienie oryginalnego tłumika jest dozwolone, jednakże w przypadku gdy pojazdy muszą się w trakcie rajdu przemieszczać się po drogach publicznych muszą być wyposażone w tłumik wydechu zgodny z przepisami ruchu drogowego. Układ wydechowy nie może przechodzić przez kabinę. Wyloty układu wydechowego muszą być widoczne z zewnątrz. Układ wydechowy nie może być prowizoryczny i musi być szczelny. Części konstrukcyjne pojazdu nie mogą być użyte do usuwania spalin z silnika.

12. Akumulator – patrz Art. 255-5.8.3. Zał. J.

13. Oświetlenie

13.1. Oświetlenie pojazdu musi być całkowicie zgodne z Międzynarodową Konwencją o Ruchu Drogowym. Wyposażenie oświetleniowe pojazdu musi być utrzymane w idealnej sprawności podczas całego czasu trwania zawodów.

13.2. Każdy pojazd musi być wyposażony w dwie dodatkowe czerwone tylne lampy typu przeciwmgielnego. Lampy te muszą być umieszczone minimum 1,25 m nad ziemią, być widoczne z tyłu i zamocowane na zewnątrz pojazdu, po obu jego stronach. Mogą one być zespolone z dodatkowymi światłami „stop” lub umieszczone obok nich. Światła te będą musiały być stale włączone podczas poruszania się po trasie odcinków specjalnych.

14. Sygnał dźwiękowy

Każdy pojazd musi być wyposażony w mocne urządzenie do ostrzegania dźwiękiem, sprawne przez cały czas trwania rajdu.

15. Fartuchy przeciw błotne – patrz Art. 283-19. Zał. J.

16. Lusterka wsteczne - każdy pojazd musi być wyposażony w min. dwa lusterka wsteczne (po jednym z każdej strony pojazdu), o minimalnej powierzchni min. 90 cm².

17. Ekran przewodów chłodniczych

Przewody układu chłodzenia w przedziale załogi muszą być metalowe. Przewody i połączenia elastyczne układu chłodzenia muszą być ekranowane.

18. Wyposażenie bezpieczeństwa

18.1. Wszystkie pojazdy UTV muszą być wyposażone w:

- Trójkąt odblaskowy;
- Apteczkę;
- Układ świateł awaryjnych;
- dwa noże ratownicze do cięcia pasów (łatwo dostępne dla członków załogi zajmujących miejsce w swoich fotelach z zapiętymi pasami).

18.2. System bezpieczeństwa ograniczający ruch głowy do przodu FHR jest stanowczo zalecany.

18.3. Kombinezon - dopuszczone jest stosowanie wyłącznie homologowanych przez FIA kombinezonów. W 2019 roku dopuszczone będzie używanie kombinezonów z utraconą homologacją FIA Standard 1986 oraz innych trudnopalnych kombinezonów (np. mechanika).

18.4. Bielizna - (długa), balakława, skarpety – są stanowczo zalecane, dopuszczone jest używanie ww. wyposażenia osobistego z utraconą normą ISO 6940 oraz niehomologowanego wykonanego z włókien naturalnych. Od sezonu 2020 dopuszczone będzie stosowanie wyłącznie kompletnej (balakława, kalesony, koszula, skarpety) bielizny, homologowanej przez FIA.

18.5. Konstrukcja bezpieczeństwa – Minimalna odległość między kaskami członków załogi, a rurami klatki powinna być nie mniejsza niż 50 mm. Wszystkie rury klatki bezpieczeństwa na poziomie dachu muszą być osłonięte otuliną ochronną według standardu FIA 8857-2001, typ A (lista tech. nr 23). Zalecane jest stosowanie wyłącznie klatek bezpieczeństwa zgodnych z Art. 283-8 Zał. J lub homologowanych lub

certyfikowanych przez FIA lub ASN według przepisów homologacyjnych dla klasek bezpieczeństwa. W przypadku zachowania seryjnej konstrukcji bezpieczeństwa, jako minimum obowiązkowe jest zastosowanie wzmocnienia słupka przedniego zgodnie z schematem 253-15 zamieszczonym w Art.283-8.3.2.1.5. Zał. J oraz wzmocnień otworów drzwiowych zgodnie z Art.283-8.3.2.1.2. Zał. J. Dozwolony jest montaż pałaka do ramoklatki w konstrukcji seryjnego pałaka głównego, na wysokości ramion za fotelami załogi, służący do montażu pasów ramieniowych. Zaleca się montaż dodatkowych elementów (rur/zastrzałów) klatki bezpieczeństwa innych niż w Art.283-8 Zał. J, mających na celu podwyższenie bezpieczeństwa załogi. Takie rozwiązanie każdorazowo musi być uzgodnione i zatwierdzone przez Delegata Technicznego PZM.

18.6. Pasy bezpieczeństwa - Montaż pasów zgodny z Art. 283-6.2 Zał. J. Zabrania się mocowania pasów do foteli. Pasy bezpieczeństwa muszą być stosowane w konfiguracji homologacyjnej, bez żadnych modyfikacji lub usuwania części, oraz zgodnie z zaleceniami producenta. Pasy muszą być wymienione na nowe po każdym poważniejszym wypadku, a także w razie jakiegokolwiek uszkodzenia, przetarcia lub osłabienia taśmy pasa, np. wskutek działania środków chemicznych lub światła słonecznego. Muszą być wymienione także wtedy, gdy metalowe części uległy wygięciu, deformacji lub korozji. Każdy pas, który nie działa w sposób idealny, musi być wymieniony. Zabroniona jest kombinacja elementów pochodzących z różnych kompletów pasów. Dozwolone są wyłącznie kompletne pasy, tak jak są dostarczane przez producenta.

Dopuszczone są wyłącznie homologowane przez FIA pasy bezpieczeństwa. W sezonie 2019 zezwala się na stosowanie pasów bezpieczeństwa z przekroczoną datą ważności do użycia (Not Valid) o 5 lat oraz pasów bezpieczeństwa zgodnych ze standardem 8854/98.

18.7. Fotele - Odległość między fotelem a podłogą pojazdu nie może być mniejsza jak 100 mm. Jeżeli w pojeździe zostały zmienione oryginalne mocowania foteli, to zastosowane części muszą pochodzić od producenta zatwierdzonego przez FIA albo odpowiadać poniższym kryteriom:

- Wsporniki muszą być zamontowane do podwozia/nadwozia w co najmniej 4 punktach na jeden fotel, przy użyciu śrub o średnicy minimum 8 mm i płytek wzmacniających. Minimalne pole kontaktu pomiędzy wspornikiem, nadwoziem/podwoziem i płytką wzmacniającą wynosi 40 cm² dla każdego punktu mocowania.

- Fotel musi być zamocowany do wsporników w czterech punktach, dwóch w przedniej i dwóch w tylnej części fotela, przy użyciu śrub o średnicy minimum 8 mm i wzmocnień stanowiących integralną część fotela. Każdy punkt zamocowania musi być w stanie wytrzymać obciążenie o wartości 15.000 N przyłożone w dowolnym kierunku.

- Minimalna grubość wsporników i płytek wzmacniających wynosi 3 mm w przypadku zastosowania stali i 5 mm w przypadku stopów metali lekkich.

- Minimalna długość każdego wspornika wynosi 6 cm.

Dopuszczone jest stosowanie wyłącznie foteli homologowanych przez FIA, zgodnych ze standardem 8855/1999 lub 8862/2009. W sezonie 2019 zezwala się na stosowanie foteli zgodnych ze standardem FIA 8855/1999 przez okres 5 lat od daty produkcji bez dodatkowego przeglądu producenta.

18.8. Gańnice i systemy gańnicze – Wszystkie pojazdy muszą być wyposażone w system gaśniczy i gaśnicę ręczną o masie środka gaśniczego min. 2 kg. W sezonie 2019 jako minimum, dopuszcza się wyposażenie pojazdu tylko w dwie gańnice ręczne o masie środka gaśniczego min. 2 kg każda gaśnica.

18.8.1. Systemów gaśnicze (jeżeli są zamontowane) muszą być zgodne z listą tech. FIA nr 16 lub 52.

18.8.2. Gańnice i systemy gaśnicze muszą być stosowane wg art. 283-7 Zał. J

18.8.3. Butla systemu gaśniczego oraz gaśnica ręczna muszą być zamocowane w sposób uniemożliwiający wysunięcie się z mocowania w wyniku wypadku (system "anti-torpedo").

18.8.4. Dysze systemu gaśniczego muszą być trwale zamocowane zgodnie z instrukcją montażu właściwą dla danego numeru „Ex” systemu gaśniczego.

19. Inne postanowienia

Sędziowie techniczni w przypadku wystąpienia wątpliwości dotyczących sprawności technicznej pojazdu podczas badania kontrolnego BK 1 zastrzegają sobie możliwość skierowania pojazdu na dodatkowe badanie diagnostyczne. Badanie to będzie przeprowadzone we wskazanej przez organizatora Stacji Kontroli Pojazdów w obecności

sędziego technicznego i upoważnionego diagnosty w dodatkowym czasie wyznaczonym przez Kierownika BK 1. W przypadku negatywnego wyniku badania zostanie sporządzony protokół do ZSS z wnioskiem o niedopuszczenie pojazdu do startu w zawodach.