

REGULAMIN AMATORSKICH IMPREZ SAMOCHODOWYCH

2025



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

WSTĘP

Z dniem 1 czerwca 2024 roku weszła w życie ustawa z dnia 16 czerwca 2023 roku (Dz.U.2023.1720) zmieniająca ustawę z dnia 20 czerwca 1997 roku Prawo o Ruchu Drogowym. Zmiana ta dotyczy wprowadzenia do porządku prawnego pojęcia „samochodu osobowego przeznaczonego do zawodów sportowych”, z użytkowaniem, którego wiążą się nowe prawa i obowiązki dla właścicieli/użytkowników.

Zachęcamy do zapoznania się z przepisami dotyczącymi wprowadzonego pojęcia „samochodu osobowego przeznaczonego do zawodów sportowych” i oceny swojej indywidualnej sytuacji, w świetle nowych przepisów oraz prezentowanego Regulaminu Amatorskich Imprez Samochodowych 2025.

W tym miejscu zachęcamy również do zapoznania się z możliwościami rozpoczęcia rywalizacji sportowej podczas rajdów samochodowych w gronie licencjonowanych zawodników, co jest warunkiem koniecznym do poruszania się „samochodem osobowym przeznaczonym do zawodów sportowych”.

Niniejszy wstęp nie stanowi podstawy do interpretacji niniejszego regulaminu i nie jest jego integralną częścią. Nie jest on również poradą prawną.

SPIS TREŚCI:

1. Postanowienia ogólne	4
2. Podział Amatorskich Imprez Samochodowych.....	4
3. Warunki określające poszczególne Amatorskie Imprezy Samochodowe.....	4
4. Dopuszczone samochody - podział i klasy oraz warunki techniczne.....	7
5. Dodatkowe warunki organizacyjne Amatorskich Imprez Samochodowych.....	8
6. Władze Amatorskiej Imprezy Samochodowej.....	9
7. Zgłoszenia i ich forma.....	9
8. Obowiązki załogi/uczestników	9
9. Badanie Kontrolne (BK1)	10
10. Porządek i bezpieczeństwo w czasie Amatorskiej Imprezy Samochodowej	10
11. Ubezpieczenie.....	11
12. Kary.....	11
13. Odpowiedzialność organizatora	12
14. Dyscyplina podczas trwania Amatorskiej Imprezy Samochodowej.....	12
15. Klasyfikacja i nagrody.....	12
16. Protesty.....	12
17. Przepisy końcowe	12

W - WARIANTY I PRZEPISY DODATKOWE

W1 - AUTOSLALOM

Załączniki do niniejszego regulaminu:

- Załącznik nr 1 - Wykaz kar regulaminowych
- Załącznik nr 2 - Harmonogram czasowy
- Załącznik nr 3 - Badanie kontrolne
 - Załącznik nr 3a - Wyposażenie pojazdów w Super Sprincie oraz Super Slalomie
 - Załącznik nr 3b - Schemat zamocowania pasów szelkowych do fotela seryjnego
 - Załącznik nr 3c - Zasady mocowania kamer w samochodach sportowych
 - Załącznik nr 3d - Rekomendacje odnośnie podziału na klasy w AIS
- Załącznik nr 4 - Wzory regulaminów uzupełniających różnych imprez AIS
 - Załącznik nr 4a - wzór regulaminu uzupełniającego KJS*
 - Załącznik nr 4b - wzór regulaminu uzupełniającego Sprintu*
 - Załącznik nr 4c - wzór regulaminu uzupełniającego Super Sprintu*
 - Załącznik nr 4d - wzór regulaminu uzupełniającego Slalomu*
 - Załącznik nr 4e - wzór regulaminu uzupełniającego Super Slalomu*
 - Załącznik nr 4f - wzór regulaminu uzupełniającego Wyścigu Równoległego*
- Załącznik nr 5 - Wzór zaświadczenia dla uczestników Super Sprint*
- Załącznik nr 6 - Wzór protokołu odbioru administracyjnego*
- Załącznik nr 7 - Wzór karty Odbioru Administracyjnego i Badania Kontrolnego*
- Załącznik nr 8 - Wzór oświadczenia organizatora o zgodności przygotowanej dokumentacji imprezy z obowiązującymi przepisami *

*załączniki w formacie WORD dostępne są na stronie www.pzm.pl

1. Postanowienia ogólne

1.1. Amatorskie Imprezy Samochodowe to imprezy samochodowe z próbami sprawnościowymi (PS), o charakterze otwartym, dla kierujących samochodem, którzy:

- nie posiadają żadnych licencji kierowcy sportu samochodowego,
- posiadają aktualną (wznowioną) licencję „N-Drift”, „N-DR” (nie dotyczy amatorskiego wyścigu równoległego) lub licencję kartingową,
- posiadają nieaktualną dowolną licencję sportu samochodowego, która nie została również wznowiona w sezonie **2024**.

1.2. Kierowca, posiadacz aktualnej (wznowionej) w roku ubiegłym lub w roku bieżącym licencji stopnia „ND-R”, ITD-R”, ITC-R”, „NDJ-C”, „ND-C”, „ITD-C”, „ITC-C”, „ITB”, „ITA”, w czasie imprezy AIS, w której planuje wziąć udział, może zgłosić się jedynie do odrębnej klasyfikacji **PRO**. W przypadku stwierdzenia faktu zgłoszenia się i udziału w imprezie takiego kierowcy poza klasyfikacją **PRO**, organizator imprezy zobowiązany jest poinformować o tym fakcie właściwy dla imprezy Zarząd Okręgowy PZM.

1.3. Regulamin uzupełniający imprezy należy złożyć do zatwierdzenia (nadania wizej Zarządu Okręgowego PZM) przez Okręgową Komisję Sportu Samochodowego PZM (OKSS) nie później niż na 14 dni przed rozpoczęciem terminu zgłoszeń. W przypadku organizacji jakiegokolwiek próby sprawnościowej na wyłączonej z ruchu drodze publicznej, regulamin uzupełniający, składany do organów odpowiadających za wydanie zgody na wykorzystanie drogi w sposób szczególny, musi posiadać wizę PZM. W takim przypadku regulamin uzupełniający, wraz z oświadczeniem o zgodności przygotowanej dokumentacji imprezy z obowiązującymi przepisami, stanowiący załącznik nr 8 do niniejszego regulaminu, musi być złożony do OKSS nie później niż na 45 dni przed BK1.

1.4. W przypadku organizacji Amatorskiej Imprezy Samochodowej na terenie innego okręgu, organizator zobligowany jest powiadomić na piśmie właściwą terytorialnie OKSS o terminie rozgrywania imprezy, nie później niż 45 dni przed OA/BK1 i uzyskać jej zgodę. Przynajmniej jeden z sędziów ZSS lub Sędzia Główny będzie wyznaczony przez OKSS, na którego terenie rozgrywane są zawody. Regulamin uzupełniający zatwierdzany jest wraz z nadaniem wizej ZO PZM przez OKSS właściwą dla organizatora.

1.5. Poszczególne Amatorskie Imprezy Samochodowe mogą być ujęte w cykl rozgrywek.

1.6. Organizator pojedynczej imprezy lub cyklu rozgrywek (klub lub Zarząd Okręgowy PZM) może określić warunki udziału licencjonowanych kierowców odbiegające od zasad opisanych w art. 1.1. (dopuszcza się jedynie zmiany wykluczające posiadaczy licencji opisanych w art. 1.1 z rywalizacji z amatorami).

2. Podział Amatorskich Imprez Samochodowych

2.1. Amatorskie Imprezy Samochodowe, składające się obowiązkowo z jazdy okrężnej w oparciu o książkę drogową, punktów kontroli czasu (PKC), prób sprawnościowych (PS), czyli stałych elementów rajdów samochodowych. Ich ukończenie daje prawo do ubiegania się o licencję kierowcy stopnia „ND-R”, bez konieczności uczestniczenia w obowiązkowym szkoleniu praktycznym. Wśród nich wyróżniamy:

2.1.1. Konkursową Jazdę Samochodem (KJS)

2.2. Amatorskie Imprezy Samochodowe, w których organizacja trasy okrężnej i PKC nie jest wymagana. Ich ukończenie nie daje prawa do ubiegania się o licencję kierowcy stopnia ND-R, bez konieczności uczestniczenia w obowiązkowym szkoleniu praktycznym. Wszelkie spory dotyczące końcowego wyniku rozstrzygane są w czasie imprezy i nie podlegają odwołaniu do OKSS, a w dalszym kroku do GKSS (nie dotyczy to imprez, które stanowią rundy Mistrzostw Okręgu i w przypadku których dozwolone jest odwołanie jedynie do OKSS). Wśród nich wyróżniamy:

2.2.1. Autosprint, w tym: Sprint i Super Sprint

2.2.2. Autosłalom, w tym: Słalom i Super Słalom

2.2.3. Wyścig równoległy

2.2.4. Imprezy klubowe

3. Warunki określające poszczególne Amatorskie Imprezy Samochodowe

3.1. KJS

3.1.1 Załoga składa się z dwóch osób, gdzie kierowca jest pełnoletni (ukończone 18 lat) i posiada ważne uprawnienia do kierowania samochodem (prawo jazdy kategorii „B”). Pilot musi mieć ukończone 17 lat. W przypadku gdy pilot jest niepełnoletni musi przedstawić organizatorowi zgodę opiekunów prawnych na udział w KJS. Pilot może, ale nie musi posiadać licencji kierowcy sportu samochodowego.

3.1.2. Należy zaplanować jazdę okrężną po drogach publicznych, odbywającą się zgodnie z obowiązującymi przepisami o ruchu drogowym.

3.1.3. Przeciętne prędkości przejazdu, na poszczególnych odcinkach drogowych, nie mogą przekroczyć 45 km/h.

3.1.4. Organizator musi zorganizować minimum **4** PS w minimum dwóch różnych lokalizacjach, a każda próba musi być poprzedzona PKC. Całkowita łączna długość PS nie może przekroczyć 25 km, a maksymalna długość próby sprawnościowej w KJS nie może przekroczyć 2 km. Przynajmniej **2** próby muszą być zakończone metą lotną. W takim przypadku odległość pomiędzy metą lotną, a metą stop musi wynosić co najmniej 200 m. Dopuszcza się zorganizowanie próby sprawnościowej dłuższej niż 2 km wyłącznie na torach posiadających aktualną licencję PZM oraz wybranych torach okazjonalnych, które muszą być sprawdzone i zaakceptowane przez właściwą OKSS, jednak w takim przypadku próby te nie mogą być dłuższe niż 4,2 km, a organizator zobowiązany jest do wypełnienia wszystkich zapisów

zawartych w art. 3.1.5.

3.1.5. Jeżeli próba jest organizowana na wyłączonej z ruchu drodze publicznej lub drodze prywatnej o charakterze odcinka specjalnego, wymagane jest jej zabezpieczenie m.in. w samochód ratownictwa drogowego oraz karetkę z dwoma ratownikami medycznymi. Organizator musi również spełnić wszelkie wymagania wynikające z art. 65 Ustawy „Prawo o ruchu drogowym”. Jeżeli próba sprawnościowa organizowana jest na drodze publicznej musi zostać sporządzony przez organizatora plan bezpieczeństwa.

3.1.6. W czasie trwania KJS zaleca się zorganizowanie przegrupowania i parku serwisowego.

3.1.7. Do udziału w KJS dopuszcza się samochody zgodnie z art. 4.2. niniejszego regulaminu.

3.1.8. Zgodnie z art. 4.5. niniejszego regulaminu, podział na klasy w KJS leży w gestii Organizatora, jednakże kierowcy rajdowych samochodów sportowych (zdefiniowane w art. 4.1. niniejszego regulaminu) muszą posiadać aktualne w roku bieżącym licencje sportu samochodowego wymienione w art. 1.2. niniejszego regulaminu.

3.2. Sprint

Sprinty to imprezy stacjonarne, odbywające się najczęściej na jednej PS przejeżdżanej kilkakrotnie w obu kierunkach.

3.2.1. W Sprincie załogę stanowią:

- dwie osoby, gdzie kierowca jest pełnoletni (ukończone 18 lat) i posiada ważne uprawnienia do kierowania samochodem (prawo jazdy kategorii „B”). Zapis ten nie dotyczy posiadaczy aktualnej licencji kierowcy stopnia „NDJ-C”, biorących udział w imprezie organizowanej na torze posiadającym aktualną licencję PZM i która nie posiada odcinków dojazdowych po drodze publicznej, pod warunkiem zgody opiekunów prawnych. Pilot musi mieć ukończone 17 lat. W przypadku gdy pilot jest niepełnoletni musi przedstawić organizatorowi zgodę opiekunów prawnych na udział w Sprincie, lub
- wyłącznie kierowca na zasadach opisanych powyżej.

3.2.2. Całkowita łączna długość PS nie może przekroczyć 25 km, a maksymalna długość próby sprawnościowej w Sprincie nie może przekroczyć 2 km. W przypadku organizacji PS zakończonej metą lotną odległość pomiędzy metą lotną, a metą stop musi wynosić co najmniej 200 m. Dopuszcza się zorganizowanie próby sprawnościowej dłuższej niż 2 km wyłącznie na torach posiadających aktualną licencję PZM oraz wybranych torach okazjonalnych, które muszą być sprawdzone i zaakceptowane przez właściwą OKSS, jednak w takim przypadku próby te nie mogą być dłuższe niż 4,2 km, a organizator zobowiązany jest do wypełnienia wszystkich zapisów zawartych w art. 3.2.3.

3.2.3. Jeżeli próba jest organizowana na wyłączonej z ruchu drodze publicznej lub drodze prywatnej o charakterze odcinka specjalnego, wymagane jest jej zabezpieczenie m.in. w samochód ratownictwa drogowego oraz karetkę z dwoma ratownikami medycznymi. Organizator musi również spełnić wszelkie wymagania wynikające z art. 65 Ustawy „Prawo o ruchu drogowym”. Jeżeli próba sprawnościowa organizowana jest na drodze publicznej musi zostać sporządzony przez organizatora plan bezpieczeństwa.

3.2.4. Do udziału w Sprincie dopuszcza się samochody zgodnie z art. 4.2.

3.2.5. Zgodnie z art. 4.5. niniejszego regulaminu, podział na klasy w Sprincie leży w gestii Organizatora, niemniej w przypadku Sprintu z odcinkami dojazdowymi po drogach publicznych, kierowcy rajdowych samochodów sportowych (zdefiniowane w art. 4.1. niniejszego regulaminu) muszą posiadać aktualne w roku bieżącym licencje sportu samochodowego wymienione w art. 1.2. niniejszego regulaminu.

3.3. Super Sprint

3.3.1. Super Sprinty to imprezy stacjonarne, odbywające się tylko na jednej PS przejeżdżanej kilkakrotnie w obu kierunkach, które nie zawierają w trasie odcinków dojazdowych po drogach publicznych.

3.3.2. W Super Sprincie załogę stanowią dwie osoby, gdzie kierowca jest pełnoletni (ukończone 18 lat) i posiada ważne uprawnienia do kierowania samochodem (prawo jazdy kategorii „B”). Zapis ten nie dotyczy posiadaczy aktualnej licencji kierowcy stopnia „NDJ-C”, biorących udział w imprezie organizowanej na torze posiadającym aktualną licencję PZM, pod warunkiem zgody opiekunów prawnych. Pilot jest pełnoletni (ukończone 18 lat).

3.3.4. Całkowita łączna długość PS nie może przekroczyć 25 km, a maksymalna długość próby sprawnościowej w Super Sprincie nie może przekroczyć 5 km. W przypadku organizacji PS zakończonej metą lotną odległość pomiędzy metą lotną, a metą stop musi wynosić co najmniej 200 m.

3.3.5. Jeżeli próba jest organizowana na wyłączonej z ruchu drodze publicznej lub drodze prywatnej o charakterze odcinka specjalnego, wymagane jest jej zabezpieczenie wymagane jest jej zabezpieczenie zgodne z załącznikiem H do MKS FIA (Zał. H) - m.in. samochód ratownictwa drogowego, karetka z lekarzem. Organizator musi również spełnić wszelkie wymagania wynikające z art. 65 Ustawy „Prawo o ruchu drogowym”. Jeżeli próba sprawnościowa organizowana jest na drodze publicznej musi zostać sporządzony przez organizatora plan bezpieczeństwa.

3.3.6. Do udziału w Super Sprincie dopuszcza się samochody zgodnie z art. 4.2. do 2000 cm³ pojemności przeliczeniowej wyposażone m.in. w klatkę bezpieczeństwa.

3.3.7. Warunkiem dopuszczenia do startu jest ukończenie przez kierowcę i pilota (jeśli występuje) szkolenia z obowiązujących procedur bezpieczeństwa w rajdach samochodowych. Organizator takiego Super Sprintu musi w programie imprezy zaplanować i przeprowadzić ww. szkolenie. Po odbytych szkoleniu jego uczestnik otrzyma dokument (zał. nr 5 do niniejszego regulaminu) potwierdzający znajomość procedur bezpieczeństwa. Dokument ten zachowa ważność do końca danego sezonu.

3.4. Autosłalom

3.4.1. Autosłalomy to imprezy stacjonarne, odbywające się na zamkniętej, wyłączonej z ruchu drogowego trasie, wytyczonej na utwardzonej, płaskiej (bez znacznych różnic w wysokości lub nachyleniu), równej nawierzchni, takiej jak asfalt, beton i/lub kostka betonowa/brukowa. Niedozwolone jest organizowanie Autosłalomu na drogach publicznych, także tych wyłączonych z ruchu, oraz drogach prywatnych o charakterze odcinka specjalnego. Trasa nie może zawierać odcinków dojazdowych po drogach publicznych.

3.4.2. W Autosłalomie startują wyłącznie kierowcy. Dopuszcza się udział osoby towarzyszącej, jedynie w przejazdach treningowych, pod warunkiem, że pojazd, którym startuje jest przystosowany do przewożenia pasażerów, oraz że przewożona osoba podpisze formularz zrzeczenia się odpowiedzialności organizatora. Osobę towarzyszącą obowiązuje takie samo wyposażenie bezpieczeństwa osobistego jak kierowcę. Osobą towarzyszącą nie może być inny kierowca zgłoszony do danej imprezy. W Autosłalomie dopuszcza się udział kierowców pełnoletnich (ukończone 18 lat), posiadających ważne uprawnienia do kierowania samochodem (prawo jazdy kategorii „B”), i/lub niepełnoletnich, którzy ukończyli 16 lat i posiadają aktualną licencję kierowcy stopnia „ND-C”, pod warunkiem wyrażonej na piśmie zgody opiekuna prawnego i jego obecności na imprezie.

3.4.3. Autosłalom może być zorganizowany jako:

- Słalom,
- Super Słalom.

3.4.4. Każdy Autosłalom musi odbywać się na jednej próbie sprawnościowej i składa się z 1 lub 2 przejazdów treningowych z pomiarem czasu oraz od 3 do 6 przejazdów na czas. Długość PS w Słalomie musi zawierać się w przedziale od 1,0 do 2,0 km, natomiast w Super Słalomie w przedziale powyżej 2,0 do 5 km. PS musi być zakończona metą lotną.

3.4.5. W czasie trwania Autosłalomu należy zorganizować park serwisowy.

3.4.6. Do udziału w Autosłalomie dopuszcza się samochody zgodnie z art. 4.2.

3.4.7. Szczegółowe warunki organizacji Autosłalomu, w tym warunki bezpieczeństwa oraz regulamin sportowy zawarte są w wariantcie W1 niniejszego regulaminu.

3.5 Wyścig Równoległy

3.5.1. Wyścigi równoległe to imprezy stacjonarne, odbywające się na obiektach zamkniętych lub wyłączonych z ruchu drogach publicznych, które nie zawierają w trasie odcinków dojazdowych po drogach publicznych. W drodze wyjątku w imprezach tych nie tworzy się klasyfikacji PRO, mogą w nich uczestniczyć i być klasyfikowani posiadacze dowolnych licencji sportu samochodowego.

3.5.2. Wyścig równoległy rozgrywany jest na dystansie 1/4 mili tj. 402,336 m i polega na przejechaniu, w jak najkrótszym czasie, trasy wyznaczonej pomiędzy linią „Start” i linią „Meta”.

3.5.3. Każdy wyścig równoległy składa się z przejazdów eliminacyjnych, półfinałowych i finałowych.

3.5.4. Organizator imprezy zobowiązany jest opublikować Regulamin Uzupełniający, w którym określi między innymi:

- zasady przeprowadzenia eliminacji, półfinałów i finałów - w tym zasady ustalania składu poszczególnych biegów,
- ilość przejazdów eliminacyjnych,
- sposób podziału samochodów na klasy,
- procedurę startu.

3.5.5. Wyścig Równoległy musi być przygotowany zgodnie z wcześniej opracowanym planem bezpieczeństwa - wymagany jest samochód ratownictwa drogowego oraz karetka z dwoma ratownikami medycznymi.

3.5.6. W przypadku imprezy organizowanej na wyłączonej z ruchu drodze publicznej organizator musi spełnić wszelkie wymagania wynikające z art. 65 Ustawy „Prawo o ruchu drogowym”.

3.5.7. Do udziału w Wyścigu Równoległym będą dopuszczeni kierowcy, posiadający ważne uprawnienia do kierowania samochodem (prawo jazdy kategorii „B”).

3.5.8. Do udziału w Wyścigu Równoległym dopuszcza się samochody zgodnie z art. 4.2.

3.5.9. Dany uczestnik może zgłosić się do imprezy jednym samochodem. Nie dopuszcza się przestania większej ilości zgłoszeń różnymi samochodami lub kilkukrotnego zgłaszania tego samego samochodu.

3.5.10. Przed linią startu wyznacza się „strefę przedstartową”, w której mogą znajdować się wyłącznie aktualnie startujący uczestnicy i obsługa startu.

3.5.11. Wjeżdżając na pole startowe kierowca musi posiadać zapięte kask i pasy bezpieczeństwa, a w samochodzie muszą być zamknięte wszystkie szyby. Kierowca, który się nie zastosuje do tych wymagań zostanie wycofany z linii startu.

3.6. Imprezy klubowe

3.6.1. Przyjmuje się, że imprezy tzw. „Klubowe” są imprezami zamkniętymi, na zaproszenia, przygotowanymi na zlecenie innych podmiotów niż PZM, a wpisowe na takie imprezy nie może być pobierane.

3.6.2. W imprezach tych należy zachować zasady opisujące imprezę Sprint, albo Super Sprint, a zawarte w art. 3.2., albo art. 3.3. niniejszego regulaminu.

3.6.3. W imprezach klubowych można stosować inne niż standardowe dokumenty, nie wolno jednak przekraczać dopuszczalnych długości prób.

4. Dopuszczone samochody - podział i klasy oraz warunki techniczne

4.1. Do AIS dopuszczone będą niżej wymienione samochody odpowiadające postanowieniom określonych regulaminów technicznych FIA lub PZM:

<u>Grupa samochodu</u>	<u>Warunki techniczne</u>	<u>Wymagane dokumenty</u>
<u>Samochody seryjne (do końca sezonu 2025)</u>	– <u>Załącznik 3 do niniejszego regulaminu</u>	– <u>Dowód rejestracyjny z wpisem o ważnym badaniu technicznym,</u> – <u>Ubezpieczenie OC.</u>
<u>Samochody seryjne (od sezonu 2026)</u>	– <u>Przepisy szczegółowe dla Samochodów Seryjnych w AIS¹</u>	– <u>Dowód rejestracyjny z wpisem o ważnym badaniu technicznym,</u> – <u>Ubezpieczenie OC.</u>
<u>Amatorskie samochody sportowe (do końca sezonu 2025)</u>	– <u>Załącznik 3 i 3a do niniejszego regulaminu w przypadku Super Sprintów i Super Słalomów.</u>	– <u>Dowód rejestracyjny z wpisem o ważnym badaniu technicznym,</u> – <u>Ubezpieczenie OC.</u>
<u>Amatorskie samochody sportowe (opcjonalnie po wprowadzeniu Mini KSS² i od sezonu 2026)¹</u>	– <u>Przepisy szczegółowe dla Amatorskich Samochodów Sportowych w AIS¹</u>	– <u>Mini Książka Samochodu Sportowego PZM²,</u> – <u>Ubezpieczenie OC.</u>
<u>Samochody sportowe</u>	– <u>Regulamin danej konkurencji sportu samochodowego</u> <u>Uwaga! Samochody muszą spełniać również minimalne wymagania określone w Załączniku 3 i 3a do niniejszego regulaminu lub w Przepisach szczegółowych dla Amatorskich Samochodów Sportowych w AIS (od momentu ich publikacji).</u>	– <u>Książka Samochodu Sportowego PZM,</u> – <u>Ubezpieczenie OC.</u>
<u>Rajdowe samochody sportowe</u>	– <u>Regulamin Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski</u> – <u>Regulamin Historycznych Rajdowych Mistrzostw Polski</u> – <u>Regulamin Rajdów Okręgowych</u>	– <u>Książka Samochodu Sportowego PZM dla konkurencji Rajdy Samochodowe, dwuczęściowa,</u> – <u>Pozwolenie czasowe wydane na podstawie art. 74 ust. 2ca ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym,</u> – <u>Ubezpieczenie OC.</u>

¹Przepisy szczegółowe dla Samochodów Seryjnych w AIS i Amatorskich Samochodów Sportowych zostaną opublikowane w kwietniu 2025 r.

²Mini Książki Samochodu Sportowego PZM będą wydawane od drugiej połowy sezonu 2025.

4.2. Samochody dopuszczone do poszczególnych AIS

Legenda:

● - samochód dopuszczony w danej AIS

○ - samochód dopuszczony w danej AIS pod określonymi warunkami (wymienione pod tabelą)

X - samochód niedopuszczony w danej AIS

	<u>Samochody seryjne</u>	<u>Amatorskie samochody sportowe</u>	<u>Samochody sportowe</u>	<u>Rajdowe samochody sportowe</u>
<u>KJS</u>	●	X	X	○ ¹
<u>Sprint</u>	●	○ ²	○ ²	○ ³
<u>Super Sprint</u>	X	○ ⁴	○ ⁴	○ ⁴
<u>Słalom</u>	●	●	●	●
<u>Supersłalom</u>	X	●	●	●
<u>Wyścig Równoległy</u>	●	●	●	●

¹Wyłącznie w klasie PRO i kierowcy muszą posiadać aktualne w roku bieżącym licencje sportu samochodowego wymienione w art. 1.2. niniejszego regulaminu.

²Wyłącznie w przypadku Sprintów, które nie posiadają odcinków dojazdowych po drogach publicznych.

³W przypadku Sprintów, które posiadają odcinki dojazdowe po drogach publicznych wyłącznie w klasie PRO, kierowcy muszą posiadać aktualne w roku bieżącym licencje sportu samochodowego wymienione w art. 1.2. niniejszego regulaminu.

⁴Wyłącznie samochody do 2000 cm³ pojemności przeliczeniowej.

4.3. Warunki techniczne:

- Wszystkie samochody muszą spełniać normy głośności określone w przepisach szczegółowych dla danej grupy samochodów. Organizator ma prawo określić w regulaminie uzupełniającym niższe limity głośności niż określone w ww. przepisach.
- Współczynniki przeliczeniowe należy stosować zgodnie z art. 252 Zał. J do MKS FIA, tj.:
 - dla silników benzynowych doładowanych - 1.7,
 - dla silników wysokoprężnych doładowanych - 1.5,
 - dla silników dwusuwowych - 1.9,
 - dla silników rotacyjnych (NSU Wankel) - 1.8.
- Po przemnożeniu nominalnej pojemności skokowej silnika przez współczynnik przeliczeniowy otrzymuje się jako wynik pojemność przeliczeniową silnika.

4.4. Opony

4.4.1. W AIS, które nie zawierają w trasie odcinków dojazdowych po drogach publicznych dopuszcza się używanie dowolnych opon. Organizator całorocznego cyklu imprez może zmienić postanowienia niniejszego art. dotyczące opon, jednakże regulamin ramowy cyklu musi zawierać te informacje. Dodatkowo zasady te będą miały zastosowanie w czasie trwania wszystkich imprez cyklu w sezonie.

4.4.2. W AIS, które zawierają w trasie odcinki dojazdowe po drogach publicznych dopuszcza się stosowanie:

- opon handlowych, posiadających znak homologacji E,
- opon sportowych wyszczególnionych na listach FIA opublikowanych na stronie www.fia.com, wyłącznie w klasyfikacji PRO.

4.5. Podział na klasy - samochody, dopuszczone do AIS zgodnie z art. 4.1 i 4.2 niniejszego regulaminu, mogą zostać podzielone na klasy wg uznania organizatora imprezy/cyklu (z zachowaniem postanowień art. 1.1. i 1.2. niniejszego regulaminu), co zostanie opisane w regulaminie uzupełniającym imprezy/regulaminie ramowym cyklu.

4.5.1. Zezwala się organizatorom na tworzenie klas markowych, pucharowych lub innych jednakże nie mogą one naruszać postanowień art. 1.2. niniejszego regulaminu. W przypadku imprez cyklicznych taka klasa musi być prowadzona przez cały cykl rozgrywek. W sytuacji, kiedy w kolejnej imprezie rozgrywanej w ramach cyklu taka klasa nie zostanie skompletowana, załoga/kierowca do niej zgłoszona/-y może być klasyfikowana/-y jedynie w klasie wynikającej z pojemności silnika.

4.5.2. Rekomendacje odnośnie podziału na klasy w AIS znajdują się w zał. nr 3d do niniejszego regulaminu.

5. Dodatkowe warunki organizacyjne Amatorskich Imprez Samochodowych

5.1. Dodatkowo, w przypadku Amatorskich Imprez Samochodowych zaleca się, aby:

5.1.1. organizator przewidział „dodatkowe szykany” (wygodzenia) w celu redukcji prędkości i podniesienia bezpieczeństwa uczestników na kolejnych przejazdach (drugich, trzecich itd.) prób sprawnościowych. Kierownik próby sprawnościowej może skorzystać z nich w przypadku osiągnięcia przez załogi/kierowców zbyt dużych prędkości lub niebezpiecznych sytuacji. Dyrektor musi wydać stosowny komunikat informujący uczestników przed kolejnym przejazdem próby sprawnościowej, na której kierownik próby skorzysta z powyższego zapisu. Organizator musi obowiązkowo ustawić „dodatkowe szykany” na trasie próby sprawnościowej podczas zapoznania z trasą oraz zaznaczyć na rysunkach prób lub w książce drogowej tak, aby załogi mogły oznaczyć je w notatkach. Na odprawie z uczestnikami Dyrektor omówi procedurę ewentualnego zastosowania „dodatkowych szykan”. Powyższe stanowczo zaleca się przy organizowaniu prób sprawnościowych na nowych, nie wykorzystywanych fragmentach dróg,

5.1.2. organizator umożliwił uczestnikom zapoznanie z trasą prób. Organizator obowiązkowo musi dostarczyć rysunek poglądowy trasy przejazdu, odzwierciedlający stan faktyczny próby. Jeżeli próby występują w kilku miejscach organizator może w pierwszej pętli przeprowadzić zapoznanie z trasą prób,

5.1.3. pomiar czasu na próbach był dokonywany z dokładnością do 0,1 sekundy. OKSS może alternatywnie zatwierdzić w regulaminie uzupełniającym imprezy pomiar czasu z dokładnością do 0,01 sekundy,

5.1.4. na każdej próbie znajdowały się punkty obserwacyjne z czerwoną flagą. Zaleca się wyposażenie tych punktów w środki łączności radiowej,

5.2. Przed rozpoczęciem Amatorskiej Imprezy Samochodowej jeden z sędziów ZSS lub Sędzia Główny musi dokonać sprawdzenia przygotowania wszystkich PS.

5.3. Zezwala się na przeprowadzenie w ramach jednej imprezy: rajdu RO, [Rajdu Mini RO](#) i KJS, jednakże każdy z nich musi opierać się o osobne, zatwierdzone przez OKSS, regulaminy uzupełniające, które muszą być zgodne z postanowieniami odpowiednich regulaminów ramowych.

5.4. Maksymalna wysokość wpisowego w Amatorskiej Imprezie Samochodowej nie jest określona, jednakże organizator całorocznego cyklu musi określić wysokość wpisowego na poszczególne imprezy zaliczane do cyklu w momencie publikacji regulaminu ramowego cyklu.

5.5. Jedynie zgłoszony kierowca może prowadzić samochód podczas trwania Amatorskiej Imprezy Samochodowej.

5.6. Jeżeli próba jest organizowana na wyłącznej z ruchu drodze publicznej lub drodze prywatnej o charakterze odcinka specjalnego, to organizator musi:

- obliczyć czas przejazdu każdej takiej PS dla prędkości przejazdu 100 km/h,
- obliczone czasy przejazdów dla PS zamieścić w Regulaminie Uzupelniającym imprezy,
- w przypadku osiągnięcia przez uczestnika/uczestników wyniku na danej PS niższego niż określony w Regulaminie Uzupelniającym imprezy obliczony czas przejazdu (nie dotyczy klas PRO), to zostanie mu nadany obliczony czas przejazdu dla danej PS.

5.7. W przypadku AIS, których trasa zawiera odcinki dojazdowe po drogach publicznych:

5.7.1. Rajdowym samochodem sportowym (zdefiniowanym w art. 4.1. niniejszego regulaminu) można poruszać się wyłącznie po:

- trasie imprezy zgodnie z Książką Drogową i opublikowanymi do niej komunikatami,
- trasach dojazdowych wskazanych w informacjach Dyrektora.

5.7.2. Rajdowym samochodem sportowym (zdefiniowany w art. 4.1. niniejszego regulaminu), może kierować wyłącznie osoba posiadająca aktualną w roku bieżącym licencję sportu samochodowego wymienioną w art. 1.2. niniejszego regulaminu.

6. Władze Amatorskiej Imprezy Samochodowej

6.1. Na czele władz AIS stoi trzyosobowy Zespół Sędziów Sportowych w skład, którego wchodzi:

- Przewodniczący ZSS,
- Sędzia ZSS,
- Sędzia ZSS.

Przewodniczący i sędziowie ZSS muszą być powołani przez OKSS i muszą posiadać ważną licencję sędziego sportu samochodowego z symbolem „SP”. Przewodniczący ZSS powinien być członkiem innego klubu niż klub organizatora i musi posiadać licencję sędziego sportu samochodowego z symbolem „SP” klasy I.

6.2. Na wniosek organizatora, właściwa OKSS może wyrazić zgodę, aby na czele władz Super Sprintu / Autosłalomu / Wyścigu Równoległego stał Sędzia Główny posiadający aktualną licencję sędziego sportu samochodowego z symbolem „SP” klasy I, powołany przez OKSS. Wniosek ten musi być złożony najpóźniej w dniu, w którym organizator składa wniosek o nadanie wizy na Regulamin Uzupelniający imprezy (patrz art. 1.3-4).

6.3. Władzą wykonawczą jest Dyrektor Imprezy.

6.4. Wszyscy kierownicy punktów kontrolnych muszą posiadać aktualne licencje sędziego sportu samochodowego PZM.

6.5. Kierownik badania kontrolnego i sędziowie techniczni muszą posiadać licencję sędziego technicznego sportu samochodowego z symbolem „ST” klasy I lub II.

6.6. Władze imprezy, kierownicy służb oraz sędziowie techniczni muszą być wymienieni w regulaminie uzupełniającym imprezy wraz z ich nr. licencji sędziego sportu samochodowego o klasie i specjalności zgodnej z wymogami niniejszego regulaminu.

7. Zgłoszenia i ich forma

7.1. Zgłoszenia powinny być składane u organizatora w formie pisemnej na właściwych, kompletnie wypełnionych formularzach zgłoszenia i podpisane przez obydwu członków załogi (lub kierowcę w przypadku braku pilota w imprezie Sprint / Autosłalom / Wyścig Równoległy). Dopuszcza się zgłoszenie za pomocą poczty elektronicznej w formie kompletnie wypełnionego formularza zgłoszenia, przesłanego na adres podany w regulaminie uzupełniającym. Formularz zgłoszenia musi być udostępniony na stronie internetowej imprezy lub stronie jej organizatora. Wydrukowany, kompletnie wypełniony danymi zgodnymi ze stanem faktycznym, a następnie podpisany oryginał zgłoszenia należy złożyć w biurze imprezy podczas odbioru dokumentów.

7.2. Termin zgłoszeń i wysokość wpisowego określa organizator w regulaminie uzupełniającym imprezy.

7.3. Zwrot wpisowego nastąpi w przypadku odwołania imprezy lub w przypadku nie przyjęcia zgłoszenia.

7.4. W wyjątkowych przypadkach, a szczególnie za nieetyczne zachowanie lub za nieczytelny lub niekompletnie wypełniony oryginał zgłoszenia, organizator imprezy ma prawo odmówić przyjęcia zgłoszenia.

7.5. Przystąpienie do zgłoszeń na pojedynczą imprezę jest jednoznaczne z wyrażeniem przez uczestników zgody na przetwarzanie ich danych osobowych związanych z organizacją ww. imprezy oraz publikowaniem zdjęć i wyników na stronach internetowych PZM i organizatora imprezy. Uczestnicy mają prawo dostępu do swoich danych osobowych, ich poprawiania oraz żądania zaprzestania przetwarzania swoich danych. Żądanie zaprzestania przetwarzania swoich danych osobowych jest jednoznaczne z rezygnacją z udziału w imprezie.

8. Obowiązki załogi/uczestników

8.1. Przez podpisanie zgłoszenia do udziału w Amatorskiej Imprezie Samochodowej załoga/uczestnik zobowiązuje się do całkowitego podporządkowania przepisom niniejszego regulaminu oraz regulaminu uzupełniającego imprezy, komunikatom, poleceniom i instrukcjom wydawanym przez władze imprezy.

8.2. Pod rygorem niedopuszczenia do startu lub dyskwalifikacji, każda załoga/uczestnik zobowiązana/-y jest do:

- przystąpienia do Odbioru Administracyjnego (OA) i odebrania dokumentów w czasie podanym w regulaminie,
- obecności na odprawie uczestników,
- zgłoszenia się na BK 1,
- przejechania trasy imprezy z pobraniem wiz na wszystkich PKC, PKP (o ile występują) w podanej przez

organizatora kolejności oraz kierunku zgodnym z książką drogową,

- odbycia wszystkich prób sprawnościowych w zapiętych pasach bezpieczeństwa i kaskach ochronnych, z włączonymi światłami mijania, z zamkniętymi szybami i szyberdachem.

8.3. Dokumentem, który zawodnik ma obowiązek dostarczyć podczas OA jest oryginał zgłoszenia z podpisami uczestników. Dodatkowo podczas OA, zawodnik musi być przygotowany na okazanie wszystkich wymaganych dokumentów, tj. m.in.:

- prawo jazdy kierowcy,
- dowodu rejestracyjnego pojazdu, jeżeli jest wymagany zgodnie z art. 4.1. niniejszego regulaminu,
- polisy ubezpieczeniowej OC pojazdu,
- licencji zawodnika i licencji kierowców (jeżeli dotyczy).

Jeżeli kierowca nie jest właścicielem (lub nie jest jedynym właścicielem) wymienionym w dowodzie rejestracyjnym samochodu, to musi przedstawić oświadczenie, że właściciel/współwłaściciel wyraża zgodę na użycie tego samochodu w imprezie.

9. Badanie Kontrolne (BK1)

9.1. Zgłoszone do imprezy samochody muszą być przedstawione do BK1 w miejscu i czasie podanym przez organizatora. Zaleca się, aby:

- BK1 odbywało się w pomieszczeniach zamkniętych, dobrze oświetlonych bez obecności osób postronnych,
- liczba sędziów technicznych była dopasowana do zaplanowanej w regulaminie uzupełniającym imprezy pojemności trasy,
- harmonogram BK1 był tak zaplanowany, aby czas przeznaczony na badanie jednego samochodu wynosił przynajmniej 5 minut,

9.1.1. BK1 będzie obejmowało sprawdzenie:

- marki i modelu samochodu,
- ogólnej zgodności samochodu z grupą/klasą, w której jest zgłoszony,
- niezbędnego wyposażenia bezpieczeństwa,
- dokumentów technicznych pojazdu.

9.1.2. Zabroniona jest organizacja Przedsezonowych Badań Kontrolnych (PBK) i ich honorowanie w AIS.

9.2. Nieobecność na BK1 lub spóźnienie powyżej 30 minut od wyznaczonego czasu jest równoznaczne z niedopuszczeniem do startu.

9.3. Samochód niespełniający wymogów niniejszego regulaminu nie zostanie dopuszczony do startu.

9.4. Samochód przedstawiony do BK1 musi być oznakowany numerami startowymi oraz posiadać wymaganą reklamę organizatora zgodnie z regulaminem uzupełniającym imprezy. Jeżeli na bocznych tylnych szybach samochodu naklejone zostaną flagi i/lub imiona/nazwiska to muszą być one zgodne z danymi zawartymi w zgłoszeniu do imprezy, a ich format musi odpowiadać wymaganiom opisanym w art. 28.1 Regulaminu Sportowego Rajdów Regionalnych FIA.

9.5. Samochód musi być przygotowany zgodnie z wymogami określonymi w art. 4.1. niniejszego regulaminu.

9.6. Z samochodem na BK1 musi się stawić co najmniej jeden członek załogi. W czasie BK1 członek załogi musi przedstawić następujące dokumenty:

- Kartę badania kontrolnego BK1,
- Dowód rejestracyjny pojazdu, jeżeli jest wymagany zgodnie z art. 4.1. niniejszego regulaminu,
- Książkę Samochodu Sportowego PZM, jeżeli jest wymagana zgodnie z art. 4.1. niniejszego regulaminu.

9.7. Dodatkowe badanie kontrolne oraz identyfikacja załogi/kierowcy, może być przeprowadzone w każdym czasie podczas trwania imprezy. Każde wykroczenie będzie sygnalizowane sędziom, którzy mogą nałożyć na uczestnika kary zgodnie z przepisami MKS.

9.8. Organizator może przewidzieć w regulaminie uzupełniającym, przeprowadzenie obowiązkowego końcowego badania kontrolnego po mecie imprezy w celu identyfikacji samochodu i załogi/kierowcy, rozpatrzenia ewentualnych protestów oraz sprawdzenia obowiązkowego wyposażenia. Celem właściwego przeprowadzenia końcowego badania kontrolnego zostanie utworzony park zamknięty na terenie wydzielonym i zabezpieczonym przed dostępem osób trzecich. O rozwiązaniu parku zamkniętego decyduje Dyrektor Imprezy.

9.9. Zaleca się dokonanie pomiaru poziomu hałasu. Limit poziomu hałasu układu wydechowego w każdym momencie trwania imprezy, musi być zgodny z warunkami technicznymi pojazdu.

9.10. Samochód uczestnika przez cały czas trwania imprezy musi znajdować się w ukończeniu identycznym jak podczas BK1, poza zmianami wynikającymi z prac wykonywanych w parku serwisowym, przy czym wymiana silnika oraz skrzyni biegów są niedozwolone.

10. Porządek i bezpieczeństwo w czasie Amatorskiej Imprezy Samochodowej

10.1. Uczestnicy imprezy są normalnymi użytkownikami dróg publicznych RP i muszą przestrzegać obowiązujących na tych drogach zasad i przepisów, w szczególności dotyczących ograniczenia prędkości. Za ich naruszenie odpowiada osobiście kierujący pojazdem. Stwierdzone przez policję lub sędziów sportowych przekroczenie przepisów kodeksu drogowego będzie karane:

- za pierwsze przekroczenie - kara finansowa,

- za drugie przekroczenie - kara 5 minut,
- za trzecie przekroczenie - dyskwalifikacja.

10.2. W razie uczestniczenia w wypadku drogowym z poszkodowanymi, uczestnik imprezy kierujący pojazdem obowiązany jest niezwłocznie zatrzymać pojazd, udzielić pomocy poszkodowanym, powiadomić Policję i organizatora imprezy o zdarzeniu oraz pozostać na miejscu wypadku do czasu przybycia funkcjonariuszy Policji.

10.3. Wyposażenie bezpieczeństwa osobistego

10.3.1. W przypadku KJS, Sprint, Slalom, Wyścigu Równoległego, wyposażenie bezpieczeństwa osobistego musi być zgodne z wymaganiami minimalnymi określonymi poniżej:

- kaski ochronne dla załogi muszą posiadać homologację ECE, Snell lub FIA (zalecane są kaski ochronne zgodne ze standardem z listy technicznej FIA nr 25), a przypadku stosowania systemu FHR kask musi być zgodny z normą FIA, która dopuszcza użycie tego systemu,
- system FHR jest zalecany.

10.3.2. W przypadku Super Sprint i Super Slalom, wyposażenie bezpieczeństwa osobistego musi być zgodne z wymaganiami minimalnymi określonymi poniżej:

- kaski ochronne dla załogi muszą posiadać homologację ECE, Snell lub FIA (zalecane są kaski ochronne zgodne ze standardem z listy technicznej FIA nr 25), a przypadku stosowania systemu FHR kask musi być zgodny z normą FIA, która dopuszcza użycie tego systemu,
- system FHR jest zalecany,
- kombinezon - zgodny z listą techniczną FIA nr 27 lub 74. Dopuszczone jest używanie kombinezonów z wygasłą homologacją FIA Standard 1986 oraz innych trudnopalnych jednoczęściowych kombinezonów (np. kombinezon mechanika),
- bielizna (długa), balakława, skarpety - są stanowczo zalecane. Dopuszczone jest używanie ww. wyposażenia osobistego, wykonanego z włókien naturalnych, z utraconą normą ISO 6940 oraz nieposiadających homologacji,
- buty i rękawice - są stanowczo zalecane (norma 8856-2000 lub 8856-2018). Stosowanie rękawic nie dotyczy pilotów. Dopuszczone jest używanie ww. wyposażenia osobistego z utraconą normą ISO 6940. Dopuszcza się używanie butów skórzanych nieposiadających homologacji.

10.3.3. Każda Okręgowa Komisja Sportu Samochodowego (OKSS) w przypadku pojedynczej imprezy lub cyklu imprez może wprowadzić w oparciu o stosowny zapis w regulaminie imprezy lub cyklu, dodatkowe wymagania dotyczące wyposażenia bezpieczeństwa osobistego załogi.

11. Ubezpieczenie

Kierowca musi posiadać dokument stwierdzający zawarcie (posiadanie) umowy OC właściciela pojazdu, zawartej i ważnej zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa. Zalecane jest posiadanie polisy NNW przez uczestników.

12. Kary

12.1. Spóźnienie na start powyżej 15 minut

- dyskwalifikacja.

12.2. Za każdą rozpoczętą minutę wcześniejszego wjazdu na PKC - 1 minuta.

12.3. Za każdą rozpoczętą minutę spóźnienia na PKC - 10 sekund.

W razie wcześniejszego lub późniejszego wjazdu na PKC załoga kontynuuje imprezę w nowym czasie. Spóźnienia nie są odrabiane.

12.4. Dopuszczalny limit spóźnień:

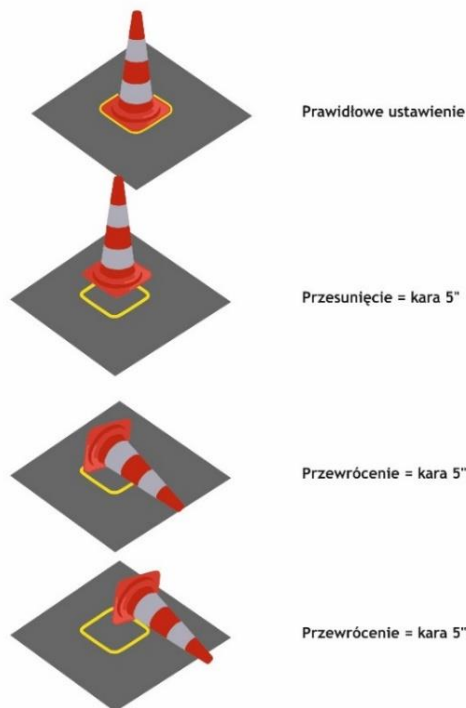
- na odcinku drogowym - 15 minut
- na całej imprezie - 30 minut

12.5. Kary za przekroczenie przepisów kodeksu drogowego jak w art. 10.1. niniejszego regulaminu.

12.6. Za przewrócenie lub przesunięcie słupka/pachotka podczas próby - 5 sekund. (patrz rysunek). Za rozbicie szykany - 10 sekund.

12.7. Za nieprawidłowe pokonanie, nieukończenie próby lub pokonanie próby w czasie gorszym niż 150% wyniku zwycięzcy w klasie:

- Taryfa - „T” - jest to 150% najlepszego wyniku kierowcy w klasie na danej próbie. Powyższą zasadę stosuje się w przypadku przejazdu próby przez zainteresowanego w czasie gorszym niż 150% wyniku zwycięzcy w klasie oraz dla uczestników, którzy pomylą próbę



sprawnościową wytyczoną przy pomocy słupków, pachotków lub innych przeszkód. Podczas prób „drogowych”, pozbawionych elementów jazdy zręcznościowej, zasada Taryfy nie ma zastosowania. W tym przypadku Organizator musi określić w Regulaminie Uzupelniającym wysokość kar za niewłaściwe objechanie elementów znajdujących się na trasie (np. becзки) oraz za nie przejechanie całej trasy, w przypadku gdy składa się ona z więcej niż jednej pętli.

- Nieukończenie próby sprawnościowej karane będzie karą czasową 5 minut doliczoną do najlepszego wyniku w klasie. Po naliczeniu kary przyjmuje się, że uczestnik ukończył daną próbę i może być klasyfikowany w imprezie. Podczas trwania danej imprezy zasada ta może być zastosowana tylko raz.

Jeśli w klasie uczestniczy tylko jeden kierowca podstawą do naliczania kary jest średnia z najlepszych czasów w klasie bezpośrednio wyższej i niższej. Jeśli zastosowanie tego kryterium będzie niemożliwe stosowany będzie czas z klasy wyższej. W przypadkach, gdy i to kryterium nie może być zastosowane decyzje podejmie ZSS lub Sędzia Główny.

12.8. Zgubienie karty drogowej - dyskwalifikacja.

12.9. Własne poprawki i notatki na karcie drogowej - dyskwalifikacja.

12.10. Przewożenie pasażerów w czasie imprezy - dyskwalifikacja.

12.11. Kara za popełnienie falstartu - 5 sekund.

Falstart - jest to zarówno „start lotny”, jak i wystartowanie przed sygnałem startera. Kierowca jest podporządkowany poleceniom startera. Przy podaniu sygnału do startu z tzw. „ręki” ustala się obowiązującą procedurę: samochód będzie ustawiony przed linią startu na tzw. „obrys”, następnie starter głośno odlicza 30, 15, 10, 5, 4, 3, 2, 1 i ręką lub chorągiewką podaje sygnał startu. Każda inna procedura startu musi być dokładnie opisana w regulaminie uzupełniającym [imprezy](#).

12.12. Interpretacja mety stop (nie dotyczy mety stop poprzedzonej metą lotną)

12.12.1. Kierowca obowiązany jest zatrzymać samochód w taki sposób, aby linia mety na próbie znalazła się pomiędzy osiami samochodu.

12.12.2. Całkowite zatrzymanie samochodu jest to moment tzw. „odbicia nadwozia” samochodu znajdującego się na linii mety, co powoduje zakończenie pomiaru czasu.

12.12.3. Przekroczenie linii mety spowoduje doliczenie kary 5 sekund do czasu całkowitego zatrzymania się samochodu poza linią mety.

12.12.4. Cofanie samochodu na mecie próby jest zabronione i spowoduje dyskwalifikację.

12.13 Zaleca się, aby kary zostały opublikowane niezwłocznie po ich naliczeniu/nałożeniu, a najpóźniej przed publikacją klasyfikacji prowizorycznej. Zestawienie nałożonych kar należy wystąpić do właściwej OKSS wraz z klasyfikacją końcową imprezy.

13. Odpowiedzialność organizatora

Organizator nie przyjmuje na siebie odpowiedzialności za szkody wynikłe podczas trwania AIS, zarówno w stosunku do załóg i ich sprzętu, jak i spowodowane przez nich szkody i straty w stosunku do osób trzecich i ich mienia.

14. Dyscyplina podczas trwania Amatorskiej Imprezy Samochodowej

ZSS lub Sędzia Główny może ukarać załogę/[uczestnika](#), za brak dyscypliny sportowej oraz za niesportowe zachowanie lub nie zastosowanie się do poleceń sędziów, Dyrektora Imprezy lub innych osób funkcyjnych, karą aż do dyskwalifikacji włącznie.

15. Klasyfikacja i nagrody

15.1. Klasyfikacją zostaną objęte wszystkie załogi, które ukończyły wszystkie próby oraz stawiły się we wszystkich punktach kontrolnych imprezy (nie dotyczy Autosłalomu i Wyścigu Równoległego).

15.2. Najlepszym załogom/kierowcom zostaną przyznane puchary. Lista dodatkowych nagród zostanie ogłoszona przed startem do imprezy.

16. Protesty

16.1. Każdy protest musi być złożony na piśmie do ZSS lub Sędziego Głównego za pośrednictwem Dyrektora Imprezy. W przypadku jego nieobecności protest może być złożony bezpośrednio do Przewodniczącego ZSS lub Sędziego Głównego.

16.2. Do protestu musi być dołączona kaucja w wysokości 100% wpłaconego wpisowego (nie mniej niż 250,- PLN) określonej. Kaucja ta zostanie zwrócona w przypadku gdy protest uznany będzie, jako słuszny.

16.3. Protesty mogą być składane nie później niż 30 minut od chwili opublikowania klasyfikacji prowizorycznej.

16.4. Protesty dotyczące klasyfikacji końcowej, protesty zbiorowe, protesty dotyczące zapisów w karcie drogowej nie będą przyjmowane.

17. Przepisy końcowe

17.1. GKSS zastrzega sobie prawo do właściwej interpretacji niniejszego regulaminu oraz publikacji stosownych komunikatów zmieniających jego treść.

17.2. W sprawach, które nie zostały ujęte niniejszym regulaminem obowiązują przepisy MKS wraz z załącznikami

(w części nie dotyczącej sportu kwalifikowanego) oraz Ustawa „Prawo o ruchu drogowym”.

17.3. Wszelkie odwołania od decyzji ZSS (dotyczy jedynie imprez typu KJS, Autosłalom, **Sprint**, Super Sprint oraz Wyścig Równoległy, które stanowią rundę Mistrzostw Okręgu) muszą być składane przez uczestnika do OKSS. Od decyzji OKSS przysługuje odwołanie do GKSS (nie dotyczy imprez typu **Sprint**, Super Sprint, Autosłalom oraz Wyścig Równoległy) przy zachowaniu trybu odwołań z MKS. Wysokość kaucji towarzyszącej zapowiedzi odwołania od decyzji ZSS do OKSS wynosi 500,- PLN. Odwołanie od decyzji OKSS do GKSS wynosi 3000,- PLN.

17.4. Przebieg prób sprawnościowych, ich usytuowanie i oznakowanie (zgodnie z zał. 1 Regulaminu Sportowego Rajdów Regionalnych) może być umieszczone w regulaminie uzupełniającym.

17.5. W ciągu trzech dni roboczych od zakończenia imprezy, należy dostarczyć do macierzystego Zarządu Okręgowego PZM:

- wyniki imprezy, zestawienie nałożonych kar oraz raport Sędziego Głównego lub protokoły posiedzeń ZSS wraz z załącznikami tj. komunikatami, decyzjami, itp. (dotyczy **Sprintu**, Super Sprintu / Autosłalomu / Wyścigu Równoległego)

- wyniki imprezy, protokoły z posiedzeń ZSS wraz z załącznikami tj. komunikatami, decyzjami, zestawieniem nałożonych kar itp. (dotyczy KJS).

17.6. Organizator niestosujący się do niniejszego regulaminu ramowego utraci prawo do organizacji Amatorskich Imprez Samochodowych. Imprezy takie będą traktowane jako nieuznawane.

17.7. Organizatorzy imprez samochodowych są zobowiązani do zdecydowanego działania zwalczającego wnoszenie przez kibiców okrzyków o treści rasistowskiej, faszystowskiej, antysemitowskiej, nacjonalistycznej, satanistycznej, rażąco nieetycznej, pochwalającej terroryzm, nawołującej do wani i nienawiści, a także za eksponowanie napisów i znaków o tej treści.

17.8. Każdy Uczestnik/Sędzia/Organizator zobowiązany jest stosować zasady antydopingowe i antyalkoholowe opisane w zał. A i C do MKS oraz przeciwdziałać zjawiskom dyskryminacji i korupcji.

Zatwierdzono wraz z załącznikami przez GKSS w dniu **11.02.2025** r.

W - WARIANTY I PRZEPISY DODATKOWE

W1 - AUTOSLALOM

1. DEFINICJA

Autoslalom polega na pokonaniu, w jak najkrótszym czasie i bez błędów, wyznaczonej pachotkami trasy, na której ustawione są zadania.

2. SZCZEGÓŁOWE WARUNKI ORGANIZACYJNE

2.1. Charakterystyka trasy.

Każde 1000 m trasy Autoslalomu musi zawierać co najmniej 20 zadań. Zadania to sztuczne przeszkody wymuszające zmiany kierunku jazdy i zmniejszenie prędkości.

2.2. Oznakowanie trasy i ustawienie zadań.

Do ustawienia zadań można używać tylko pachotków (wysokość: 50 cm +/- 5 cm). Lokalizacja pachotków musi być zaznaczona na podłożu (obrys podstawy pachotka). Oznakowanie trasy musi być wyraźne. Przy wyznaczaniu trasy i oznaczaniu jej nie wolno używać pojedynczych luźnych opon. Dodatkowe oznaczenia blokujące mogą być wykonane tylko za pomocą pachotków, które różnią się kolorem i / lub rozmiarem od tych użytych do zadań. W celu dokładniejszego zaznaczenia zmiany toru jazdy dopuszcza się umieszczenie na nawierzchni trasy odcinków węża gumowego koloru żółtego (średnica 1/2 cala, długość 2 m).

2.3. Slalom - wymogi dla trasy:

- minimalna długość: 1000 m, maksymalna długość: 2000 m.
- odległość między zadaniami: min. 15 m, max. 100 m.

2.4. Super Slalom - wymogi dla trasy:

- minimalna długość: powyżej 2000 m, maksymalna długość: **5000** m.
- odległość między zadaniami: min. 20 m, max. 150 m.
- jeżeli trasa **Super Slalomu** jest połączona z trasą **Slalomu** dopuszcza się min. odległość między zadaniami 15 m, jednak wyłącznie na fragmencie trasy używanym razem ze **Slalomem**.

2.5. Dopuszczalne rodzaje zadań:

a) slalom liniowy

1 stojący pachotek, obok 1 leżący pachotek.

Stojący pachotek jest elementem ocenianym. Pachotek leżący służy jedynie do określenia kierunku jazdy i nie jest oceniany, jeśli zostanie przesunięty lub potrącony. Musi być ułożony w odległości 30cm +/- 5 cm od podstawy pachotka stojącego, zwrócony do niego swoją podstawą. Właściwy przejazd odbywa się od strony pachotka stojącego. W przypadku naturalnych granic, które jasno określają trasę, np. jeśli pachotek pionowy postawiono na poboczu drogi, można pominąć pachotek poziomy. Zaleca się, aby organizator zaznaczył co najmniej położenie płyty podstawy leżącego pachotka. Jedno zadanie slalomu liniowego powinno zawierać co najmniej cztery stojące pachotki.

b) slalom bramkowy (bramka składa się z 2 pachotków)

Szerokość bramki: (wewnętrzna krawędź podstawy pachotków)

- **Slalom**: min. 3,00 m, max. 3,50 m
- **Super Slalom**: min. 3,50 m, max. 4,00 m

c) rękaw

Pachotki ustawione w linii prostej po obu stronach trasy przejazdu. Rękaw składa się z co najmniej 4 pachotków z każdej strony, ale nie więcej niż 8 pachotków z każdej strony. Ustawienie pachotków w łuk jest niedozwolone.

Szerokość rękawa - analogicznie jak w slalomie bramkowym

Odległość między pachotkami w rękawie (między osiami podstawy) = 1 m +/- 10 cm

d) zawrotka

Zawrotka to nazwa nadana trzem stojącym pachotkom, które po połączeniu ich środków tworzą trójkąt. Zawracanie można ustawić tylko przy zmianie kierunku o więcej niż 90 stopni.

e) rękaw mety

Każda trasa Autoslalomu musi kończyć się rękawem mety, składającym się z 8 pachotków z każdej strony trasy przejazdu i ustawionym pod kątem prostym do linii mety, zbudowanym analogicznie jak w przypadku „rękawa” (pkt. 2.5.c). Urządzenie pomiaru czasu będzie ustawione na wysokości ostatniej pary pachotków.

2.6. Strefa zatrzymania za linią mety musi mieć długość co najmniej 100 m i musi być wolna od wszelkich przeszkód, w tym pojazdów, żwiru itp. Zabrania się ustawiania parku zamkniętego, parku przedstartowego lub podobnych w odległości co najmniej 20 metrów po obu stronach trasy, równoległe do strefy zatrzymania. Inne urządzenia/przeszkody mogą być ustawione tylko na końcu strefy zatrzymania. Układ zadań na trasie znajdujących się bezpośrednio przed rękawem mety musi zapewnić możliwość zatrzymania pojazdu po przekroczeniu linii mety w obrębie 50% długości strefy zatrzymania.

2.7. Organizator podczas imprezy ma obowiązek wyznaczyć park serwisowy w miejscu nie wymagającym dojazdu drogami publicznymi, przeznaczony do serwisowania tylko samochodów uczestniczących w imprezie.

2.8. Aby umożliwić uczestnikom zapoznanie z trasą Autoslalomu Organizator musi wyznaczyć czas zapoznania nie krótszy niż 45 min. W tym czasie możliwe jest zapoznanie się z trasą na piechotę. Zapoznanie poprzedza rozpoczęcie przejazdów treningowych.



2.9. Szkic trasy

Szkic trasy musi być umieszczony na tablicy ogłoszeń (min. format A3) oraz w strefie startu (min format: 1 m x 1,5 m). Tablica musi być pokazana każdemu kierowcy, który wjeżdża na pole startowe.

Szkic musi wyraźnie przedstawiać:

- trasę próby z wszystkimi zadaniami i odległościami między nimi,
- lokalizację miejsc dla widzów, parku serwisowego i parku przedstartowego,
- lokalizację sędziów faktu, punktów bezpieczeństwa i innych stanowisk,
- lokalizację karetki i straży pożarnej.

2.10. Każdy organizator Autoslalomu ma obowiązek określenia w Regulaminie Uzupelniającym imprezy ilości odbywających się w jej trakcie przejazdów treningowych i wyścigowych.

2.11. Organizator ma obowiązek zapewnić odpowiednią ilość licencjonowanych sędziów PZM, którzy ponoszą wyłączną odpowiedzialność za odnotowanie błędów kierowców w protokołach. Wykaz sędziów faktu musi być ogłoszony najpóźniej podczas odprawy z uczestnikami i dostępny przez cały czas trwania imprezy w biurze imprezy.

3. ZABEZPIECZENIE TRASY I INNE ŚRODKI OSTROŻNOŚCI

3.1. Poszczególne przeszkody (maszty, drzewa, pojazdy, itp.) znajdujące się w odległości mniejszej niż 20 m po lewej i prawej stronie od zewnętrznej krawędzi trasy należy zabezpieczyć za pomocą elementu zabezpieczającego (baloty słomy, rzędy połączonych trwale opon o wys. min. 1m).

3.2. Gotowa do użycia karetka pogotowia (co najmniej klasy P) z 2 ratownikami medycznymi, musi być obecna w strefie startu do próby. Należy zapewnić drożność wyjazdu karetki na trasę w każdej chwili trwania imprezy. Odpowiednie środki gaśnicze muszą być dostępne w wystarczających ilościach.

3.3. Punkty Obserwacyjne muszą być rozstawione w takiej odległości od siebie, by sędziowie je obsługujący mieli możliwość utrzymania poprawności trasy (szybkiego ustawienia pachotków w razie ich przewrócenia) przez cały czas trwania przejazdów. Odległość ta nie może jednak przekraczać 250 m z zachowaniem kontaktu wzrokowego z sąsiadującymi Punktami Obserwacyjnymi. Sędziowie w Punktach Obserwacyjnych mają obowiązek utrzymania poprawności ustawienia trasy i prowadzenia protokołu poprawności przejazdu każdego uczestnika.

3.4. Na każde 1000 m trasy wyznaczony zostanie min. 1 Punkt Bezpieczeństwa wyposażony w co najmniej 2 gaśnice o poj. min. 4 kg środka gaśniczego każda oraz środki łączności radiowej z Dyrektorem imprezy. Punkt Bezpieczeństwa może być połączony z Punktem Obserwacyjnym.

3.5. Każdy Punkt Obserwacyjny i Punkt Bezpieczeństwa na torze musi być wyposażony w czerwoną i niebieską flagę, a jego obsługa przeszkolona przez Organizatora.

3.5.1. Czerwona flaga sygnalizuje przerwanie treningu lub przejazdu na czas. Uczestnicy na trasie muszą się natychmiast zatrzymać i postępować zgodnie z instrukcjami sędziów trasy.

3.5.2. Jeśli Sędzia Główny / ZSS zezwoli na powtórzenie przejazdu, wszelkie karne sekundy, które mogły zostać naliczone w przerwaniu przejazdu, nie będą brane pod uwagę przy powtórzeniu przejazdu.

3.5.3. Niebieska flaga sygnalizuje kierowcy, że został dogoniony przez szybszy samochód. Kierowca, któremu jest pokazywana musi pozwolić samochodowi, który znajduje się za nim na wyprzedzenie przy najbliższej okazji, nawet gdy będzie wiązało się to ze zmniejszeniem prędkości.

3.6. Miejsca dla publiczności powinny być wyraźnie oznaczone i zabezpieczone w taki sposób, aby publiczność nie była zagrożona. Wygrodzenie miejsc dla publiczności musi być ustawione co najmniej 20 m (w obszarze zawracania 30 m) od zewnętrznej linii toru. Miejsca dla publiczności mogą znajdować się bliżej trasy jedynie w przypadku ostonięcia ich przez bariery ochronne zapobiegające wypadnięciu pojazdu z trasy.

4. PRZEPISY DOTYCZĄCE ZGŁOSZEŃ DO IMPREZY, PRZEBIEG IMPREZY

4.1. Zgłoszenia do imprezy

4.1.1. Możliwy jest udział maksymalnie dwóch kierowców zgłoszonych jednym samochodem. Samochód ten musi być zgłoszony przez obu kierowców w tej samej klasie, będzie on oznaczony dwoma numerami startowymi, z których aktualnie nieużywany numer musi być wyraźnie przekreślony. Konieczne jest przesłanie dwóch osobnych zgłoszeń, a każdy ze zgłaszających musi opłacić pełne wpisowe.

4.1.2. W trakcie trwania imprezy zezwala się na zmianę samochodu. W takim przypadku należy przekleić numery startowe na aktualnie używany samochód. Zmiana samochodu musi być zgłoszona do Dyrektora imprezy co najmniej na 10 minut przed startem przejazdu, od którego ta zmiana ma nastąpić, a on przedstawia ją Sędziemu Głównemu / ZSS. Zmiana możliwa jest jedynie na samochód, który wcześniej został poddany procedurze BK1 (samochód innego uczestnika). W przypadku zmiany samochodu dany uczestnik będzie klasyfikowany wyłącznie w klasyfikacji generalnej.

4.2. Badanie Kontrolne BK1.

4.2.1. Po badaniu kontrolnym z wynikiem pozytywnym samochód musi być oznaczony symbolem BK.

4.2.2. Jeśli organizator imprezy dopuści udział w niej samochodów nieposiadających sztywnego dachu to musi określić w Regulaminie Uzupelniającym jaki rodzaj zabezpieczenia muszą posiadać te pojazdy. Jako rozwiązanie bezwzględnie wymagane należy stosować sztywny pałąk chroniący kierowcę /i osobę towarzyszącą w przypadku dachowania. Ostateczną decyzję o dopuszczeniu takiego samochodu może podjąć jedynie Dyrektor imprezy.

4.3. Przebieg imprezy

4.3.1. Po zakończeniu OA i BK1 organizator opublikuje na tablicy ogłoszeń zweryfikowane przez Sędziego Głównego / ZSS i podpisane przez Dyrektora Imprezy listy startowe do przejazdów treningowych oraz przejazdów odbywających się w ramach rywalizacji podczas imprezy. Kierowcy w gotowych do startu samochodach muszą się stawić w strefie przedstartowej na co najmniej 10 minut przed ich wyznaczonym czasem startu.

4.3.2. Na terenie strefy przedstartowej obowiązują przepisy parku zamkniętego. W wyjątkowych przypadkach (np. istotna zmiana warunków pogodowych) Dyrektor imprezy może zarządzić przerwanie startu i zezwolić uczestnikom na wymianę kół.

4.3.3. Każdy uczestnik musi wykonać co najmniej jeden przejazd treningowy z pomiarem czasu. Przejazd ten musi być wykonany samochodem zadeklarowanym w zgłoszeniu. Jedynie w szczególnych przypadkach umotywowanych działaniem siły wyższej decyzję o dopuszczeniu uczestnika, który nie ukończył takiego przejazdu może podjąć Dyrektor imprezy. Zabrania się trenowania poza czasem oficjalnych treningów oraz poza wyznaczoną trasą Autosłalomu na terenie obiektu gdzie odbywa się impreza.

4.3.4. Pod rygorem niedopuszczenia do startu lub dyskwalifikacji, każdy uczestnik zobowiązany jest do zachowania kolejności startu zgodnej z listą startową. Kolejność ta może być zmieniona tylko na polecenie Dyrektora imprezy za zgodą Sędziego Głównego / ZSS.

4.3.5. Kierowca, który nie stawi się w strefie przedstartowej jak opisane jest to w art. 4.3.1 zostanie ukarany karą 10 sekund za każdą rozpoczętą minutę spóźnienia wjazdu do strefy przedstartowej.

4.3.6. Start do wszystkich przejazdów odbywać się będzie jako start zatrzymany.

4.3.7. Spóźnienie na start lub odmowa startu skutkuje niedopuszczeniem do przejazdu decyzją Sędziego Głównego / ZSS.

4.3.8. Decyzja o powtórzeniu przejazdu treningowego/na czas uzależniona jest od decyzji Dyrektora imprezy.

4.3.9. Każdy samochód, stojący na polu startowym w gotowości do startu powinien oczekiwać z uruchomionym silnikiem.

4.3.10. W oznakowanej strefie przedstartowej oraz na polu startowym zabrania się dokonywania napraw samochodów, grzania opon oraz wykonywania prób startu pod karą niedopuszczenia kierowcy do przejazdu treningowego / na czas decyzją Dyrektora imprezy.

4.3.11. Samochód stojący w strefie przedstartowej oraz na polu startowym nie może korzystać z jakiegokolwiek pomocy zewnętrznej, pod rygorem niedopuszczenia do danego przejazdu.

4.3.12. Start poszczególnych uczestników do prób następuje w jednakowych odstępach czasowych, wg sygnalizacji świetlnej lub flagowej. Czas pomiędzy startem kolejnych uczestników zarówno podczas przejazdów treningowych, jak i na czas jest ustalany przez Dyrektora imprezy i nie może być krótszy niż 30 sekund.

4.3.13. Podczas poruszania się po trasie Autosłalomu zabronione jest poruszanie się w kierunku przeciwnym do obowiązującego, wynikającego ze szkicu trasy. Wyjątek stanowią wyraźne polecenia organizatora np. powrót na start

w celu powtórzenia przejazdu. Podczas powrotu na start obowiązuje utrzymanie prędkości i toru jazdy narzuconego przez samochód organizatora („pilot”). Podczas powrotu na start, a także podczas jazdy drogą wyznaczoną jako powrót do parku serwisowego z Mety Stop zabronione jest gwałtowne i nieuzasadnione hamowanie, przyspieszanie lub wprowadzanie samochodu w „poślizgi”.

4.3.14. Zabrania się, pod groźbą dyskwalifikacji, pchania samochodu na trasie i w strefie przedstartowej. Jediną siłą napędową może być silnik samochodu, a jedynym sposobem na uruchomienie silnika jest użycie rozrusznika.

4.3.15. Zabrania się kontynuowania jazdy samochodem, z którego zaobserwowano wycieki, jak również dokonywania napraw i uzupełniania paliwa w innych miejscach niż wyznaczone stanowisko serwisowe.

4.3.16. Zabrania się zatrzymywania samochodu bezpośrednio za linią Mety Lotnej. Punktem zatrzymania jest oznakowany punkt Mety Stop.

4.3.17. Pomiar czasu dokonywany będzie za pomocą urządzeń pomiarowych (np. fotokomórka), które zapewniają możliwość rejestracji wyników pomiarów w formie wydruku.

4.3.18. Pomiar czasu kończy się z chwilą przekroczenia Mety Lotnej. Po jej przekroczeniu należy zdecydowanie zmniejszyć szybkość, tak by dojazd do Mety Stop nie stanowił zagrożenia dla obsługujących ją sędziów oraz osób funkcyjnych.

5. PARK SERWISOWY

5.1. Na terenie parku serwisowego obowiązuje bezwzględne ograniczenie prędkości określone w Regulaminie Uzupełniającym imprezy. Każdy stwierdzony przypadek naruszenia przez uczestnika lub członków jego zespołu obowiązujących zasad funkcjonowania parku serwisowego, zostanie potraktowany jako wykroczenie i nałożona zostanie kara wg uznania Sędziego Głównego / ZSS.

5.2. W parku serwisowym uczestnicy zobowiązani są do:

- posiadania łatwo dostępnej własnej gaśnicy proszkowej z aktualną legalizacją (min. 4,0 kg środka gaśniczego),
- dbania o porządek oraz zabrania lub usunięcia w wyznaczone miejsca zgromadzonych odpadów najpóźniej do chwili opuszczenia parku serwisowego. W przypadku pozostawienia zanieczyszczeń w parku serwisowym zostanie nałożona kara wg uznania Sędziego Głównego / ZSS w wysokości adekwatnej do skali zanieczyszczenia (nie mniej niż 500 zł).

5.3. Stanowisko uczestnika w parku serwisowym musi być wyposażone w płachtę serwisową z materiału plynoszczelnego o wymiarach minimalnych pokrywających obrys samochodu (4m x 6m), na której należy wykonywać wszelkie prace przy samochodzie. Wszelkie urządzenia i pojemniki, w których znajduje się ciecz inna niż czysta woda muszą być odizolowane od podłoża matą ekologiczną lub inną z materiału nieprzepuszczalnego.

5.4. Brak maty lub wykonywanie czynności niezgodnych z Regulaminem Ochrony Środowiska PZM będzie karane przez Sędziego Głównego / ZSS karami przewidzianymi przez MKS, aż do dyskwalifikacji z imprezy włącznie.

6. KARY

6.1. Obowiązują kary opisane w zał.1 do Regulaminu Ramowego AIS z następującymi zmianami:

- za przewrócenie lub przesunięcie pachołka podczas próby - 3 sekundy (patrz rysunek art. 12).
- za omińnięcie jednego zadania - 15 sekund.
- za nieprawidłowe pokonanie trasy - Taryfa.

6.2. Taryfa - „T” - jest to 150% najlepszego wyniku kierowcy w klasie w danym przejeździe. Powyższą zasadę stosuje się w przypadku przejazdu przez zainteresowanego w czasie gorszym niż 150% czasu zwycięzcy w klasie oraz dla uczestników, którzy pomylą trasę. Jeśli w klasie uczestniczy tylko jeden kierowca podstawą do naliczania taryfy jest średnia z czasów klas bezpośrednio wyższej i niższej. Jeśli zastosowanie tego kryterium nie będzie niemożliwe stosowany będzie czas z klasy wyższej. W przypadkach, gdy i to kryterium nie może być zastosowane decyzje podejmie Sędzia Główny / ZSS.

6.3. Uczestnik, który nie ukończył jednego z przejazdów może wystartować do kolejnego przejazdu pod warunkiem uzyskania zgody Dyrektora imprezy. Uczestnikowi temu zostanie nadany czas na nieukończonej próbie wg wzoru: Taryfa + 30 s.

6.4. Przewożenie osób towarzyszących w czasie rywalizacji podczas trwania imprezy karane będzie dyskwalifikacją.

7. KLASYFIKACJA I NAGRODY

7.1. Klasyfikacją zostaną objęte wszystkie załogi, które ukończyły co najmniej jeden z zaplanowanych przejazdów na czas. Za pozostałe przejazdy zostanie im nadany czas wg. art. 6.3 niniejszego wariantu.

7.2. Na wynik końcowy składa się suma czasów wszystkich przejazdów na czas danej rundy wraz z doliczonymi karami. W przypadku wyniku ex aequo o lepszym miejscu decydują następujące kryteria: najlepszy wynik pierwszego z przejazdów na czas. W przypadku takich samych rezultatów przyznaje się dwa równorzędne miejsca.

7.3. Lista ewentualnych, dodatkowych nagród musi zostać ogłoszona przed startem do imprezy.

8. PRZEPISY KOŃCOWE

8.1. Uczestnik / Kierowca odpowiedzialny jest za przestrzeganie przepisów ochrony środowiska przez siebie, zatrudniony personel i osoby towarzyszące podczas imprezy. Po likwidacji stanowiska serwisowego odpowiedzialny jest za pozostawienie terenu w stanie nienaruszonym ekologicznie.

Wykaz kar regulaminowych

1. Nieobecność na BK1 lub spóźnienie powyżej 30 minut	Niedopuszczenie do startu
2. Samochód nie spełniający wymogów regulaminu	Niedopuszczenie do startu
3. Nieobecność na odprawie uczestników	Niedopuszczenie do startu
4. Przejazd trasy dojazdowej niezgodny z książką drogową	Dyskwalifikacja
5. Brak wpisów w karcie drogowej	Dyskwalifikacja
6. Odbycie próby w nie zapiętych pasach i/lub kaskach ochronnych	Dyskwalifikacja
7. Niesportowe zachowanie	Dyskwalifikacja
8. Za każdą minutę wcześniejszego wjazdu na PKC	1 minuta
9. Za każdą minutę późniejszego wjazdu na PKC	10 sekund
10. Za przewrócenie jednego słupka/pachotka lub przemieszczenie jego podstawy	5 sekund *
11. Za rozbicie szykany	10 sekund
12. Za przekroczenie linii mety próby obiema osiami	5 sekund
13. Za nieprzepisowy start (falstart)	5 sekund
14. Za cofanie na mecie próby	Dyskwalifikacja
15. Za spóźnienie na Start powyżej 15 minut	Dyskwalifikacja
16. Za zgubienie (utrata) Karty Drogowej	Dyskwalifikacja
17. Nanoszenie własnych poprawek w Kartę Drogową	Dyskwalifikacja
18. Za spóźnienie na PKC powyżej 15 minut	Dyskwalifikacja
19. Za sumę spóźnień na końcu sekcji lub imprezy powyżej 30 minut	Dyskwalifikacja
20. Prowadzenia samochodu przez inną osobę niż zgłoszony kierowca	Dyskwalifikacja
21. Za pierwsze przekroczenie przepisów drogowych	Kara pieniężna
22. Za drugie przekroczenie przepisów drogowych	5 minut
23. Za trzecie przekroczenie przepisów drogowych	Dyskwalifikacja
24. Za nie podstawienie samochodu lub spóźnienie powyżej 5 minut na końcowe badanie kontrolne	Dyskwalifikacja
25. Za nieukończenie jednej z prób PS	5 minut (art. 12.7) *
26. Za nieukończenie dwóch i więcej prób PS	Dyskwalifikacja *
27. Za nieprawidłowe przejechanie próby PS	Limit 150% najlepszego wyniku kierowcy w klasie * (art. 12.7. niniejszego regulaminu)

* nie dotyczy Autosłalomu

Harmonogram czasowy

.....
dd.mm.rrrr

wschód słońca: 04:39

ETAP 1 (Sekcje 1,2,3) Niedziela, 11 maja 2025

PKC PS	Lokalizacja	PS długość	Dojazd długość	Odcinek drogowy	Czas przejazdu	Czas 1.załogi	
0	Serwis - wyjazd					10:00	Sekcja 1
1	Malinowo		17,37	17,37	0:32	10:32	
PS-1	Zamek 1	1,92				10:35	
2	Rogowo		8,23	10,15	0:17	10:52	Sekcja 2
PS-2	Rynek 1	1,80				10:55	
2A	Przegrupowanie - wjazd		13,88	15,68	0:30	11:25	
2B	Przegrupowanie - wyjazd / Serwis - wjazd				0:15	11:40	Sekcja 3
SERWIS A - Lublin (Galeria handlowa)		(3,72)	(39,48)	(43,20)	0:30		
2C	Serwis - wyjazd					12:10	
3	Malinowo		17,37	17,37	0:32	12:42	Sekcja 3
PS-3	Zamek 2	1,92				12:45	
4	Rogowo		8,23	10,15	0:17	13:02	
PS-4	Rynek 2	1,80				13:05	Sekcja 3
4A	Przegrupowanie - wjazd		13,88	15,68	0:30	13:35	
4B	Przegrupowanie - wyjazd / Serwis - wjazd				0:15	13:50	
SERWIS B - Lublin (Galeria handlowa)		(3,72)	(39,48)	(43,20)	0:30		Sekcja 3
4C	Serwis - wyjazd					14:20	
5	Malinowo		17,37	17,37	0:32	14:52	
PS-5	Zamek 3	1,92				14:55	Sekcja 3
6	Rogowo		8,23	10,15	0:17	15:12	
PS-6	Rynek 3	1,80				15:15	
6A	Przegrupowanie - wjazd		13,88	15,68	0:30	15:45	Sekcja 3
6B	Przegrupowanie - wyjazd / Meta Rajdu				0:15	16:00	
Ceremonia Mety - Lublin, Galeria handlowa							
6C	Park Zamknięty - wjazd (dozwolony wcześniejszy wjazd)		1,73	1,73	0:15	16:15	Sekcja 3
RAZEM KJS (Sekcje 1-3) - 6 PS		11,16	120,17	131,33		8,50%	

zachód słońca: 20:17

Badanie kontrolne

Każdy samochód zostanie poddany przed startem do imprezy badaniu kontrolnemu BK1, którego celem jest ustalenie, czy samochód jest zgodny z regulaminem wraz z jego załącznikami. Samochód przedstawiony do badania kontrolnego musi być czysty zarówno na zewnątrz jak i wewnątrz. Jeden z członków załogi obowiązany jest przedstawić wszystkie obowiązujące dokumenty samochodu w tym: dowód rejestracyjny z ważnymi badaniami technicznymi (nie dotyczy samochodów sportowych posiadających książkę samochodu sportowego i spełniających wymagania regulaminowe na dany rok oraz spełniających wskazane w regulaminie uzupełniającym normy głośności). Organizator może zarządzić dodatkowe badania kontrolne w czasie trwania imprezy oraz końcowe badanie kontrolne po imprezie, które odbędzie się bezpośrednio po przybyciu uczestników na metę.

Dopuszczone samochody:

1. Do startu w imprezie dopuszczone będą samochody osobowe w rozumieniu Ustawy „Prawo o ruchu drogowym” lub ciężarowo-osobowe na bazie podwozia samochodu osobowego, ze sztywnym zamkniętym dachem, posiadające ważne dokumenty uprawniające do poruszania się po drogach publicznych RP i spełniające wymogi niniejszego załącznika.

Samochody te muszą być zgodne z homologacją producenta oraz rozporządzeniem właściwego ministra, w zakresie dopuszczenia do ruchu drogowego.

2. Samochody niezgodne z homologacją producenta muszą być zgodne z rozporządzeniem właściwego ministra, w zakresie dopuszczenia do ruchu, a zakres wykonanych przeróbek musi być zgodny z Załącznikiem J do MKS (Załącznik J), w szczególności dotyczy to układu hamulcowego i paliwowego oraz wyposażenia bezpieczeństwa – klatka bezpieczeństwa, fotele, pasy bezpieczeństwa.

3. W przypadku samochodów hybrydowych i elektrycznych do startu w AIS dopuszczone będą jedynie samochody seryjne (nie modyfikowane). Muszą one spełniać zapisy art. 1 (modyfikacje wymienione w art. 2 są zabronione). Wszędzie, gdzie w dalszych zapisach wspomniane jest kilka wariantów wyposażenia samochodu, obowiązuje wyłącznie wyposażenie oryginalne (seryjne).

3.1 Organizator imprezy który zdecyduje się dopuścić do udziału w niej samochody hybrydowe i elektryczne, w których napięcie instalacji elektrycznej wynosi do 30V prądu zmiennego (AC) i do 60V prądu stałego (DC) - na przykład samochody typu MHEV (mild hybrid) zobowiązany jest do weryfikacji podczas BK1, że zgłoszony samochód spełnia ww. warunki. Obowiązkiem zgłaszającego jest przedstawienie wiarygodnych dokumentów na potwierdzenie spełnienia tych warunków, np. danych z dokumentacji technicznej samochodu lub oświadczenia jego producenta.

3.2 Organizator imprezy który planuje dopuścić do udziału w niej samochody hybrydowe i elektryczne, w których napięcie instalacji elektrycznej jest wyższe niż 30V prądu zmiennego (AC) i 60V prądu stałego (DC) zobowiązany jest wcześniej skontaktować się z Zespołem ds. Nowych Technologii powołanym przez GKSS PZM. Bezwzględnie konieczne jest wdrożenie wszystkich procedur opisanych w dokumencie „Samochody Hybrydowe i Elektryczne. Wytyczne dla organizatorów imprez oraz zawodów sportowych” dostępnym na stronie internetowej PZM www.pzm.pl/regulaminy/rajdy.

Obowiązkowe wyposażenie samochodu:

1. Pasy bezpieczeństwa, dla kierowcy i pilota muszą być (do wyboru):

- Oryginalne/seryjne, zgodne z homologacją producenta samochodu (w tym przypadku można używać tylko oryginalne/seryjne fotele),
- Stosowane w sporcie samochodowym z aktualną lub wygasłą homologacją FIA (z listy technicznej FIA nr 24 lub 57). Pasy te muszą być zamontowane zgodnie z art. 253-6 Załącznik J,
- Akcesoryjne, zgodne z homologacją ECE-R 16 (tzw. "E"). Muszą być zamontowane zgodnie z instrukcją producenta pasów bezpieczeństwa, którą to instrukcję uczestnik musi przedstawić podczas BK1.

2. Fotel kierowcy i pilota musi być (do wyboru):

- oryginalny/seryjny, zgodny z homologacją producenta samochodu (w tym przypadku można używać tylko oryginalne/seryjne pasy bezpieczeństwa) wyjątki podano w załączniku nr 3b do niniejszego regulaminu,
- typu kubelkowego (zalecane z listy technicznej FIA nr 12, 40 lub 91). Muszą być zamontowane zgodnie z art. 253-16 Załącznik J.

3. Minimum jedna gaśnica o masie min. 1 kg, z aktualną datą dopuszczenia do użycia, spełniająca poniższe wymagania:

- W samochodach oryginalnych/seryjnych, zgodnych z homologacją producenta, gaśnica może być zamocowana w oryginalnym miejscu, w sposób przewidziany przez producenta samochodu.
- W samochodach z przeróbkami (patrz powyżej - dopuszczone samochody) gaśnica o masie 1kg musi być solidnie zamocowana, minimum jedną metalową opaską z zapięciem, umożliwiającym jej szybkie wyjęcie z mocowania. Natomiast gaśnica o masie ponad 1 kg musi być solidnie zamocowana dwoma metalowymi opaskami z zapięciami, umożliwiającymi jej szybkie wyjęcie z mocowania.

W obu przypadkach gaśnica musi być zamontowana w miejscu łatwo dostępnym dla kierowcy i pilota. Na gaśnicy muszą być umieszczone następujące informacje: rodzaj środka gaśniczego, masa lub objętość środka gaśniczego, data

wymaganego przeglądu lub data ważności.

4. Apteczka z odpowiednim wyposażeniem medycznym.
5. Zderzak przedni i tylny.
6. Numery startowe i obowiązkowa reklama organizatora.

Ponadto każdy samochód musi spełnić następujące wymogi:

1. Identyczne koła (obręcz i opona) na danej osi.
2. Wszystkie przedmioty w bagażniku i kabinie muszą być solidnie zamocowane.
3. Dodatkowe punkty świetlne - zgodnie z Ustawą „Prawo o ruchu drogowym”.
- 4.** Nie wolno stosować na oponach żadnych elementów przeciwpoślizgowych, zarówno mechanicznych, jak i chemicznych.

Organizator zastrzega sobie prawo wprowadzenia dodatkowych wymagań, które muszą być ogłoszone regulaminem/komunikatem przed imprezą. Organizator może nie dopuścić do startu w imprezie lub zdyskwalifikować w trakcie imprezy każdy samochód, który sędziowie techniczni uznają za zagrażający bezpieczeństwu. Uczestników Super Sprint, gdy PS zorganizowana jest na drodze publicznej i jest dłuższa niż 2 km, oraz **Super** Stalomu dodatkowo obowiązują wymagania opisane w zał. 3a do niniejszego regulaminu.

Wyposażenie pojazdów w Super Sprinice oraz Super Slalomie

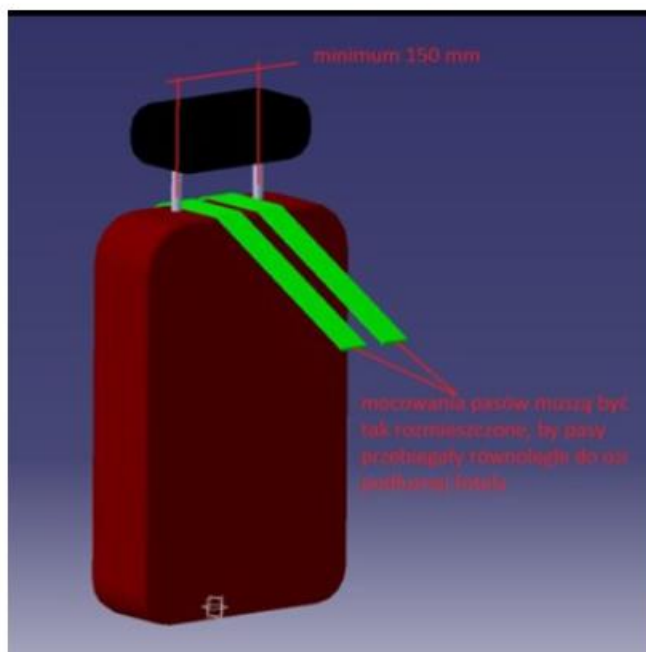
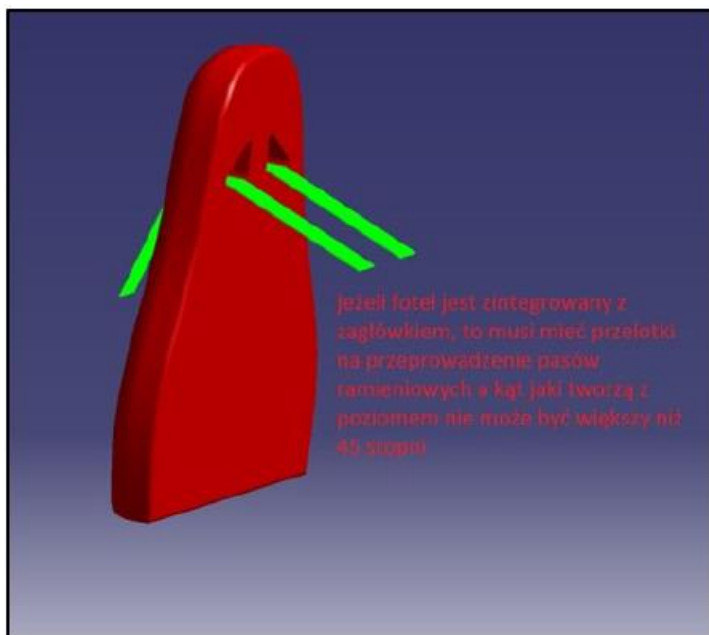
Wprowadzenie

Niniejsze przepisy określają niezbędne minimum elementów wyposażenia bezpieczeństwa, w które musi być wyposażony pojazd w Super Sprinice oraz Super Slalomie. Każda Okręgowa Komisja Sportu Samochodowego (OKSS) w przypadku pojedynczej imprezy lub cyklu imprez może wprowadzić w oparciu o stosowny zapis w regulaminie imprezy lub cyklu, dodatkowe wymagania dotyczące wyposażenia bezpieczeństwa osobistego załogi oraz wyposażenia bezpieczeństwa pojazdów.

Wymogi:

- 1. Klatka bezpieczeństwa** - zgodna z art. 253-8 Załącznik J. Obowiązkowe jest zastosowanie otulin ochronnych klatki bezpieczeństwa zgodnych (jako minimum) z art. 8.3.5 art. 253 Załącznik J na rok 2016.
- 2. Pasy bezpieczeństwa** - minimum 4-punktowe, posiadające aktualną lub wygasłą homologację FIA z listy technicznej FIA nr 24 lub 57. Muszą być one zamontowane zgodnie z art. 253-6 Załącznik J. W samochodzie muszą znajdować się noże do cięcia pasów bezpieczeństwa, w ilości zgodnej z liczbą członków załogi. Muszą być zamontowane w miejscu łatwo dostępnym dla członków załogi zapiętych w pasy bezpieczeństwa.
- 3. Fotele typu kubelkowego** (zalecane z listy technicznej FIA nr 12, 40 lub 91) - montaż foteli zgodny z art. 253-16 Załącznik J.
- 4. Gaśnice i systemy gaśnicze** - zgodne z art. 253-7 Załącznik J. Dopuszcza się, jako minimum, wyposażenie samochodu tylko w dwie gaśnice ręczne o masie środka gaśniczego min. 2 kg każda (dotyczy gaśnic proszkowych). W przypadku innych środków gaśniczych jego minimalne ilości muszą być zgodne z art. 253-7 Załącznik J.
- 5. Szyby.** Jeżeli oryginalne/seryjne szyby boczne zostały zastąpione innymi, to muszą spełniać następujące warunki:
 - wykonane z poliwęglanu,
 - minimalna grubość 3,8 mm,
 - demontaż szyb bocznych musi być możliwy bez użycia narzędzi,
 - szyby w drzwiach przednich muszą być przezroczyste (nie przyciemnione),
 - przesuwne okienko może być zamontowane w szybach w drzwiach kierowcy i pilota. Otwór tego okienka musi wynosić minimalnie 130 mm x 130 mm, maksymalnie 150 mm x 150 mm,
 - do drzwi bezramkowych może zostać dodana ramka.
- 6.** Podczas przebywania w samochodzie na trasie próby sportowej każdy członek załogi, pod rygorem dyskwalifikacji z imprezy, musi mieć na głowie prawidłowo zapięty kask ochronny, prawidłowo zapięte pasy bezpieczeństwa oraz musi być ubrany w kombinezon. W celu zapewnienia maksymalnej ochrony stanowczo zaleca się każdemu uczestnikowi stosowanie homologowanych przez FIA elementów wyposażenia bezpieczeństwa osobistego załogi oraz wyposażenia bezpieczeństwa pojazdu.
- 7.** W każdym startującym samochodzie musi być przewożona plansza o wymiarach co najmniej 42 x 29,7 cm (A3), na której znajduje się czerwony znak "SOS" z jednej strony oraz zielony znak "OK" z drugiej strony. Plansza musi znajdować się wewnątrz samochodu i być łatwo dostępna dla kierowcy i pilota.

Schemat zamocowania pasów szelkowych do fotela seryjnego



Zasady mocowania kamer w samochodach sportowych

1. WSTĘP

Termin kamera odnosi się do wszystkich elementów urządzenia np.: obiektyw, wspornik, uchwyt, urządzenie nagrywające, baterie. Zastosowanie kamer i / lub video-rejestratorów musi być każdorazowo zatwierdzone przez Kierownika BK.

2. MONTAŻ KAMER W SAMOCHODACH ZAMKNIĘTYCH

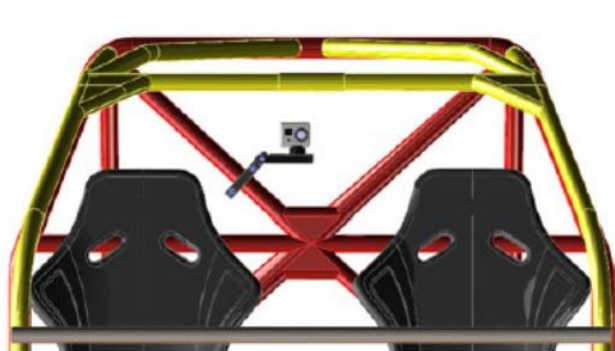
2.1. Kamery wewnętrzne

2.1.1. Kamery posiadające wspornik muszą być zamontowane przy zachowaniu następujących zasad:

- w strefie za oparciami foteli,
- do elementu klatki bezpieczeństwa np. przy użyciu skręcanych obejm (rys. 1 i 2),
- do metalowej konstrukcji nadwozia np. przy użyciu przykręconych uchwytów.

2.1.2. Kamery typu "Cravon" mogą być mocowane na elemencie klatki bezpieczeństwa z przodu lub w obszarze odpowiadającym powierzchni deski rozdzielczej (rys. 3 i 4).

2.1.3. Skrzynka rejestrująca (z bateriami) musi być zamocowana do podłogi za jednym z siedzeń - zasada montażu identyczna jak w przypadku mocowania akumulatora w kabinie (Załącznik J art. 255, art. 5.8.3).



Rys. 1



Rys. 2



Rys. 3



Rys. 4

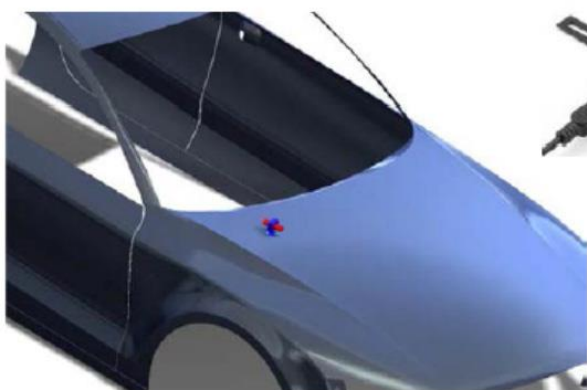
2.2. Kamery zewnętrzne

2.2.1. Kamery muszą być zamontowane wewnątrz obrysu nadwozia (widok z góry - rys. 5 i 6).

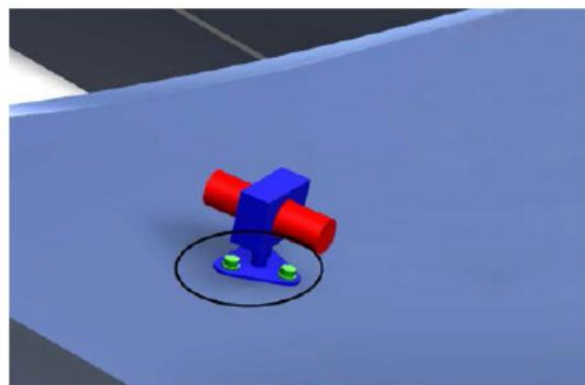
2.2.2. Jeżeli kamera posiada wspornik to jego wysokość nie może przekraczać 40 mm. Do mocowania kamery ze wspornikiem o wysokości 40 mm musi być zastosowane rozwiązanie jak pokazano na rys. 6, tj.:

- połączenie z nadwoziem przy użyciu minimum 2 śrub M5 z nakrętkami,
- wkładki ze sklejki o minimalnej grubości 3 mm i powierzchni 120 cm² zamontowanej od wewnętrznej strony nadwozia (materiał nadwozia znajduje się pomiędzy sklejką i podporą kamery),
- solidne mechaniczne połączenie kamery ze wspornikiem.

2.2.3. Jeżeli stosuje się oddzielny element rejestrujący lub baterie to części te muszą być zamontowane wg zasad podanych w pkt 2.1.



Rys. 5

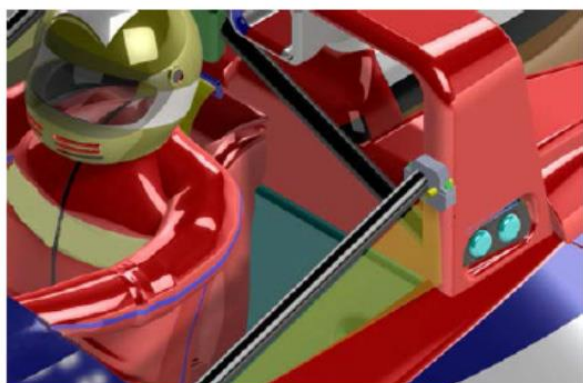


Rys. 6

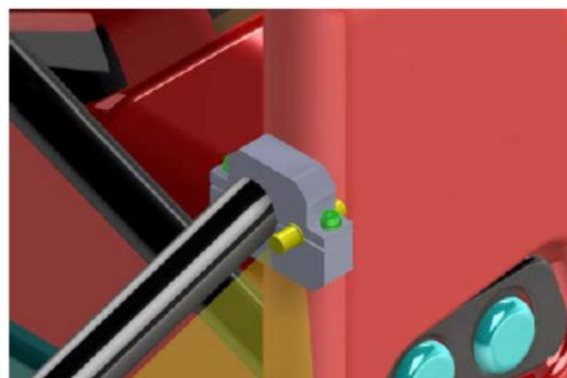
3. MONTAŻ KAMER W SAMOCHODACH OTWARTYCH (jedno- lub dwumiejscowych)

Wspornik kamery musi być zamocowana mechanicznie do pałąka klatki bezpieczeństwa (rys. 7 i 8):

- jeżeli w tylnej przestrzeni to za zagłówkiem/głową kierowcy. Miejsce dowolne pod warunkiem, że w żadnym przypadku kamera nie wejdzie w kontakt z ciałem kierowcy,
- jeżeli w przestrzeni przed głową kierowcy to pod warunkiem zachowania odległości minimum 400 mm od głowy kierowcy.



Rys. 7



Rys. 8

4. ROZWIĄZANIA ZABRONIONE

Zabrania się montażu kamer lub wsporników przy użyciu taśm, rzepów lub urządzeń przysanych. Przykłady rozwiązań zabronionych pokazano na rys 9 i 10.



Rys. 9



Rys. 10

Rekomendacje odnośnie podziału na klasy w AIS

1. Samochody seryjne (jeżeli występują) dla uczestników spełniających warunki art. 1.1. niniejszego regulaminu powinny być klasyfikowane w odrębnych klasach i być podzielone wg pojemności przeliczeniowych silnika. Klasy powinny być numerowane wg zasady im wyższa pojemność przeliczeniowa silnika tym niższy nr klasy. Przykładowy podział na klasy poniżej:

N1	powyżej 2000 ccm
N2	powyżej 1600 ccm do 2000 ccm
N3	powyżej 1400 ccm do 1600 ccm
N4	powyżej 1150 ccm do 1400 ccm
N5	powyżej 1000 do 1150 ccm
N6	do 1000 ccm

Uwaga! Klasy powinny być tworzone w zależności od potrzeb i frekwencji samochodów na danej imprezie. W przypadku przewidywanej niskiej frekwencji w danej klasie, należy ją połączyć z klasą wyższą.

2. Samochody sportowe (jeżeli występują) dla uczestników spełniających warunki art. 1.1. niniejszego regulaminu powinny być klasyfikowane w odrębnych klasach i być podzielone wg pojemności przeliczeniowych silnika. Klasy powinny być numerowane wg zasady im wyższa pojemność przeliczeniowa silnika tym niższy nr klasy. W przypadku samochodów sportowych, oprócz pojemności przeliczeniowej, przy tworzeniu podziału na klasy należy brać również pod uwagę poziom osiąarów danej grupy samochodów FIA/PZM np. na podstawie obowiązującego regulaminu RSMP. Przykładowy podział na klasy poniżej:

OPEN1	powyżej 2000 ccm
OPEN2	powyżej 1600 ccm do 2000 ccm
OPEN3	powyżej 1400 ccm do 1600 ccm
OPEN4	powyżej 1150 ccm do 1400 ccm
OPEN5	powyżej 1000 do 1150 ccm
OPEN6	do 1000 ccm

Uwaga! Klasy powinny być tworzone w zależności od potrzeb i frekwencji samochodów na danej imprezie. W przypadku przewidywanej niskiej frekwencji w danej klasie, należy ją połączyć z klasą wyższą.

3. Klasyfikacja PRO dla posiadaczy licencji zgodnie z art. 1.2. niniejszego regulaminu również może zostać podzielona na klasy wg pojemności przeliczeniowych silnika. W przypadku samochodów sportowych, oprócz pojemności przeliczeniowej, przy tworzeniu podziału na klasy należy brać również pod uwagę poziom osiąarów danej grupy samochodów FIA/PZM np. na podstawie obowiązującego regulaminu RSMP. Przykładowy podział na klasy PRO poniżej:

PRO1	powyżej 2000 ccm
PRO2	powyżej 1600 ccm do 2000 ccm
PRO3	powyżej 1400 ccm do 1600 ccm
PRO4	powyżej 1150 ccm do 1400 ccm
PRO5	powyżej 1000 do 1150 ccm
PRO6	do 1000 ccm

Uwaga! Klasy powinny być tworzone w zależności od potrzeb i frekwencji samochodów na danej imprezie. W przypadku przewidywanej niskiej frekwencji w danej klasie, należy ją połączyć z klasą wyższą.