

REGULAMIN SPORTOWY RAJDÓW REGIONALNYCH FIA 2020



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

SPIS TREŚCI*:

*nr ARTYKUŁU w nawiasie pokazuje jego miejsce w regulaminie obowiązującym w roku 2019:

POSTANOWIENIA OGÓLNE (GENERAL PRINCIPLES).....	6
ARTYKUŁ 1 (1). WARUNKI OGÓLNE (GENERAL CONDITIONS)	6
ARTYKUŁ 2 (2). DEFINICJE (DEFINITIONS)	7
MISTRZOSTWA I PUNKTY (CHAMPIONSHIP & POINTS).....	10
ARTYKUŁ 3 (5). WYMAGANIA DOTYCZĄCE MISTRZOSTW (CHAMPIONSHIP REQUIREMENTS).....	10
ARTYKUŁ 4 (6). MISTRZOSTWA DLA KIEROWCÓW I PILOTÓW (CHAMPIONSHIPS FOR DRIVERS AND CO-DRIVERS)	11
ARTYKUŁ 5 (7). MISTRZOSTWA DLA PRODUCENTÓW I ZESPOŁÓW (CHAMPIONSHIP FOR MANUFACTURERS OR TEAMS)	11
ARTYKUŁ 6 (8). MISTRZOSTWA TOWARZYSZĄCE (SUPPORT CHAMPIONSHIPS).....	11
ARTYKUŁ 7 (9). MISTRZOSTWA JUNIORÓW (JUNIOR CHAMPIONSHIP)	11
ARTYKUŁ 8 (10). WYNIK NIEROZSTRZYGNIĘTY W MISTRZOSTWACH (DEAD HEAT IN A CHAMPIONSHIP).....	11
ARTYKUŁ 9 (11). KRYTERIA DLA KIEROWCÓW PRIORYTETOWYCH (CRITERIA FOR PRIORITY DRIVERS)	12
ARTYKUŁ 10 (13). CHARAKTERYSTYKA RAJDU (RALLY CHARACTERISTICS)	12
OSOBY OFICJALNE (OFFICIALS)	14
ARTYKUŁ 11 (3). OSOBY OFICJALNE I DELEGACI (OFFICIALS AND DELEGATES)	14
OSOBY OFICJALNE (ELIGIBLE CARS)	15
ARTYKUŁ 12 (4). SAMOCHODY DOPUSZCZONE DO MISTRZOSTW REGIONALNYCH FIA (CARS ELIGIBLE TO ENTER FIA REGIONAL CHAMPIONSHIP RALLIES).....	15
OPONY I KOŁA (TYRES AND WHEELS)	17
ARTYKUŁ 13 (60). POSTANOWIENIA OGÓLNE (GENERAL)	17
ARTYKUŁ 14 (61). DOSTAWY OPON (TYRE SUPPLY).....	20
ARTYKUŁ 15 (62). ILOŚCI OPON (TYRE QUANTITIES).....	20
ZESPOŁY MECHANICZNE (MECHANICAL COMPONENTS)	20
ARTYKUŁ 16 (63). ZESPOŁY MECHANICZNE (MECHANICAL COMPONENTS).....	20
ARTYKUŁ 17 (64). ZESPOŁY MECHANICZNE - PRODUCENCI I ZESPOŁY WRC (MECHANICAL COMPONENTS - MANUFACTURERS AND WRC TEAMS).....	21
ARTYKUŁ 18 (65). DODATKOWE WYMAGANIA DOTYCZĄCE SAMOCHODU (ADDITIONAL CAR REQUIREMENTS)	21
STANDARDOWE DOKUMENTY I WIZA FIA (STANDARD DOCUMENTS AND FIA VISA).....	22
ARTYKUŁ 19 (14). STANDARDOWE DOKUMENT FIA (FIA STANDARDISED DOCUMENTS)	22
ARTYKUŁ 20 (15). NADAWANIE WIZY FIA (ISSUING OF AN FIA VISA)	23
UBEZPIECZENIE (INSURANCE)	24
ARTYKUŁ 21 (16). ZAKRES UBEZPIECZENIA (INSURANCE COVER)	24
ZGŁOSZENIA (ENTRIES).....	24
ARTYKUŁ 22 (21). PROCEDURA ZGŁOSZEŃ (ENTRY PROCEDURE).....	24

ARTYKUŁ 23 (22). DATY ZAMKNIĘCIA PRZYJMOWANIA ZGŁOSZEŃ (ENTRY CLOSING DATES).....	25
ARTYKUŁ 24 (23). WPISOWE (ENTRY FEES).....	25
ARTYKUŁ 25 (24). KLASY (CLASSES)	26
OZNAKOWANIE SAMOCHODÓW (CAR IDENTIFICATION)	26
ARTYKUŁ 26 (17). SEZONOWO PRYZNANE NUMERY (SEASONALLY ALLOCATED NUMBERS).....	26
ARTYKUŁ 27 (18). NUMERY STARTOWE (COMPETITION NUMBERS)	26
ARTYKUŁ 28 (19). NAZWISKA KIEROWCY I PILOTA (DRIVER'S AND CO-DRIVER'S NAMES)	27
ARTYKUŁ 29 (18). REKLAMA (ADVERTISING).....	28
ODBIÓR ADMINISTRACYJNY I BADANIA KONTROLNE (ADMINISTRATIVE CHECKS AND SCRUTINEERING)	29
ARTYKUŁ 30 (-). ODBIÓR ADMINISTRACYJNY (ADMINISTRATIVE CHECKS)	29
ARTYKUŁ 31 (26). BADANIE KONTROLNE PRZED STARTEM CZĘŚCI SPORTOWEJ RAJDU (SCRUTINEERING BEFORE THE START OF THE COMPETITION ELEMENT OF THE RALLY)	30
ARTYKUŁ 32 (27). BADANIA PODCZAS RAJDU (CHECKS DURING THE RALLY).....	30
ARTYKUŁ 33 (28). KOŃCOWE BADANIE KONTROLNE (FINAL CHECKS).....	31
RUCH DROGOWY (DRIVING CONDUCT).....	32
ARTYKUŁ 34 (20). ZACHOWANIE (BEHAVIOUR).....	32
ZAPOZNANIE Z TRASĄ RAJDU (RECONNAISSANCE)	34
ARTYKUŁ 35 (25). ZAPOZNANIE Z TRASĄ RAJDU (RECONNAISSANCE).....	34
ODCINEK TESTOWY (SHAKEDOWN)	36
ARTYKUŁ 36 (29). WYMAGANIA DOTYCZĄCE ODCINKA TESTOWEGO (SHAKEDOWN REQUIREMENTS)	36
ARTYKUŁ 37 (30). WOLNE TRENINGI/KWALIFIKACJE (FREE PRACTICE / QUALIFYING)	37
START ORAZ PONOWNY START (STARTS AND RE-STARTS)	37
ARTYKUŁ 38 (13.4). DZIAŁANIA PROMOCYJNE (PROMOTIONAL ACTIVITIES).....	37
ARTYKUŁ 39 (43). CEREMONIA STARTU (CEREMONIAL START)	37
ARTYKUŁ 40 (44). START RAJDU (RALLY START)	37
ARTYKUŁ 41 (45). KOLEJNOŚĆ STARTU I ODSTĘPY MIĘDZY ZAŁOGAMI (START ORDER AND INTERVALS)	37
PUNKTY KONTROLNE (CONTROLS)	38
ARTYKUŁ 42 (31). PUNKTY KONTROLNE - PRZEPISY OGÓLNE (CONTROLS - GENERAL REQUIREMENTS)	38
ARTYKUŁ 43 (32). PUNKTY KONTROLI PRZEJAZDU (PASSAGE CONTROLS)	39
ARTYKUŁ 44 (33). PUNKTY KONTROLI CZASU (PKC) (TIME CONTROLS)	40
ARTYKUŁ 45 (34). DOZWOLONE MAKSYMALNE SPÓŹNIENIA (MAXIMUM PERMITTED LATENESS)	41
ARTYKUŁ 46 (35). PUNKTY KONTROLNE PRZEGRUPOWANIA (REGROUPING CONTROLS)	42
ODCINKI SPECJALNE (SPECIAL STAGES)	42
ARTYKUŁ 47 (36). POSTANOWIENIE OGÓLNE (GENERAL).....	42
ARTYKUŁ 48 (37). START DO ODCINKÓW SPECJALNYCH (SPECIAL STAGE START)	42
ARTYKUŁ 49 (38). META ODCINKA SPECJALNEGO (SPECIAL STAGE FINISH).....	44
ARTYKUŁ 50 (13.3). POWER STAGE (POWER STAGE).....	44

ARTYKUŁ 51 (41). ODCINKI SUPER SPECJALNE (SUPER SPECIAL STAGES)	44
ARTYKUŁ 52 (39). PRZERWANIE ODCINKA SPECJALNEGO (INTERRUPTION OF A SPECIAL STAGE)	45
ARTYKUŁ 53 (40). BEZPIECZEŃSTWO ZAWODNIKÓW (COMPETITOR SAFETY).....	45
ARTYKUŁ 54 (46). PONOWNY START PO WYCOFANIU (RE-START AFTER RETIREMENT)	48
ARTYKUŁ 55 (47). NAPRAWY PRZED PONOWNYM STARTEM (REPAIRS PRIOR TO A RE-START).....	49
SERWISOWANIE (SERVICE)	49
ARTYKUŁ 56 (48). SERWISOWANIE - WARUNKI OGÓLNE (SERVICING - GENERAL CONDITIONS).....	49
ARTYKUŁ 57 (49). PARKI SERWISOWE (SERVICE PARKS).....	50
ARTYKUŁ 58 (50). OPRÓŻNIANIE I/LUB NAPEŁNIANIE ZBIORNIKA PALIWA W PARKU SERWISOWYM (EMPTYING AND/OR REFILLING THE TANK IN THE SERVICE PARK)	52
ARTYKUŁ 59 (51). FLEXI-SERWISOWANIE (FLEXI-SERVICE)	52
ARTYKUŁ 60 (52). ODDALONE STREFY SERWISOWANIA (REMOTE SERVICE ZONES (RSZ)).....	53
PALIWO - TANKOWANIE PALIWA (FUEL - REFUELLING).....	55
ARTYKUŁ 61 (58). TANKOWANIE PALIWA I PROCEDURY (REFUELLING AND PROCEDURES)	55
ARTYKUŁ 62 (59). UŻYCIE PALIWA (FUEL USE).....	57
PARK ZAMKNIĘTY (PARC FERME)	57
ARTYKUŁ 63 (42). PRZEPISY PARKU ZAMKNIĘTEGO (RULES OF PARC FERME).....	57
WYNIKI I WYMAGANIA ADMINISTRACYJNE PO ZAWODACH (RESULTS & ADMINISTRATIVE REQUIREMENTS AFTER THE RALLY).....	58
ARTYKUŁ 64 (54). WYNIKI RAJDU (RALLY RESULTS)	58
ARTYKUŁ 65 (55). PROTESTY I ODWOŁANIA (PROTESTS AND APPEALS).....	59
ARTYKUŁ 66 (56). ROZDANIE NAGRÓD PODCZAS RAJDU (RALLY PRIZE GIVING).....	60
ARTYKUŁ 67 (57). DOROCZNE ROZDANIE NAGRÓD FIA (ANNUAL FIA PRIZE-GIVING)	60
TESTY (TESTING)	60
ARTYKUŁ 68 (66). TESTY (TESTING).....	60
ZAŁĄCZNIKI	61
DO REGULAMINU SPORTOWEGO RAJDÓW REGIONALNYCH FIA.....	61
ZAŁĄCZNIK NR I - OZNAKOWANIE PUNKTÓW KONTROLNYCH	62
ZAŁĄCZNIK NR II - STANDARDOWE DOKUMENTY	64
1. REGULAMIN UZUPEŁNIAJĄCY	64
2. KOMUNIKATY	67
3. PRZEWODNIK RAJDOWY.....	68
4. OPIS TRASY (ITINERER) - PRZYKŁADY PREZENTACJI TRASY.....	71
5. KSIĄŻKA DROGOWA	74
6. STANDARDOWA KARTA DROGOWA.....	77
7. STANDARDOWY FORMULARZ ZGŁOSZENIOWY	80
8. LISTY ZGŁOSZEŃ	82
9. LISTY STARTOWE I WYNIKI RAJDU	83

10. PRZEWODNIK BEZPIECZEŃSTWA MEDIA.....	85
ZAŁĄCZNIK NR III - BEZPIECZEŃSTWO.....	86
ARTYKUŁ 5 ZAŁĄCZNIKA H: RAJDY.....	86
ZAŁĄCZNIK NR V - HOMOLOGACJE OGUMIENIA.....	96
A / REGULAMIN OGUMIENIA ASFALTOWEGO.....	96
B / REGULAMIN OGUMIENIA ASFALTOWEGO.....	97
OPONY DESZCZOWE (dotyczy jedynie felg 18”).....	97
C / REGULAMIN - OPONY ŚNIEGOWE.....	97
D / REGULAMIN OGUMIENIA SZUTROWEGO.....	98
ZAŁĄCZNIK NR IX - SPECYFIKA WYMAGAŃ ORGANIZACYJNYCH.....	99
MISTRZOSTWA I PUNKTY.....	99
OSOBY OFICJALNE.....	100
STANDARDOWE DOKUMENTY I WIZA FIA.....	100
UBEZPIECZENIE.....	100
BADANIA KONTROLNE.....	100
PUNKTY KONTROLNE.....	101
SERWIS.....	101
WYNIKI I WYMOGI ADMINISTRACYJNE PO ZAWODACH.....	101
ZAŁĄCZNIK NR X - PUCHAR FIA SAMOCHODÓW RGT.....	102

POSTANOWIENIA OGÓLNE (GENERAL PRINCIPLES)

ARTYKUŁ 1 (1). WARUNKI OGÓLNE (GENERAL CONDITIONS)

FIA organizuje Rajdowe Mistrzostwa, które są własnością FIA. Termin „Mistrzostwa” zawiera automatycznie: Rajdowe Mistrzostwa FIA, Rajdowy Challenge FIA, Rajdowe Trofea FIA oraz Rajdowe Puchary FIA.

Wszystkie Mistrzostwa FIA podlegają przepisom Międzynarodowego Kodeksu Sportowego FIA wraz z jego załącznikami (MKS) oraz niniejszego regulaminu, który zawiera artykuły stosowane w jednych lub kilku konkretnych Mistrzostwach/Pucharach/Trofeach.

FIA opublikuje kalendarz rajdowy dla poszczególnych Mistrzostw.

1.1 STOSOWANIE

1.1.1 Wszyscy kierowcy, zawodnicy i osoby oficjalne biorące udział w Mistrzostwach, zobowiązują się, w imieniu swoim, swoich pracowników i przedstawicieli, przestrzegać wszystkich przepisów tak jak zostały opublikowane lub zmienione. Dotyczy to m.in. MKS, stosownych Regulaminów Technicznych, niniejszego Regulaminu Sportowego oraz regulaminów uzupełniających każdego rajdu.

W rozumieniu niniejszego Regulaminu Sportowego, promotorzy Mistrzostw, producenci opon, dostawcy paliwa i/lub inni dostawcy związani z rywalizującymi samochodami uznawani są za uczestników rajdu, zgodnie z art. 1.3 Międzynarodowego Kodeksu Sportowego i jako tacy muszą wywiązać się z nakładanych na nich zobowiązań oraz podporządkować się decyzjom władz sportowych.

1.1.2 Jedynie FIA może wyrazić zgodę na odstępstwa od niniejszego regulaminu.

1.1.3 Wszelkie prośby o odstępstwa regulaminowe dotyczące Mistrzostw muszą być przesłane na formularzu służącym temu celowi, stworzonym przez Departament Rajdowy FIA. Każdy artykuł w Regulaminie Uzupełniającym zawodów, który zmienia zapisy niniejszego regulaminu, a na który nie uzyskano odstępstwa, będzie uznany za nieważny.

1.1.4. Dyrektor zawodów jest odpowiedzialny za stosowanie niniejszego regulaminu i regulaminu uzupełniającego przed i podczas trwania rajdu. Jest on zobowiązany informować ZSS o każdym istotnym incydencie wymagającym stosowania niniejszego regulaminu lub regulaminu uzupełniającego.

1.1.5. Wszystko, co nie jest wyraźnie dozwolone przez niniejszy regulamin, jest zabronione.

1.1.6 Każde złamanie niniejszego regulaminu będzie zgłoszone do ZSS, który może nałożyć karę zgodnie z art. 12.2 i 12.3 MKS. Każda sytuacja, której nie przewidziano w niniejszym regulaminie będzie

The FIA organises Rally Championships which are the property of the FIA. The word “Championships” automatically includes the FIA Rally Championships, FIA Rally Challenges, FIA Rally Trophies and FIA Rally Cups.

All FIA Championships are governed by the FIA International Sporting Code and its appendices (the Code) and these regulations which consist of articles applicable to one or more of the specific Championships/Cup/Trophies.

A calendar of rallies will be issued by the FIA for the relevant Championship.

1.1 APPLICATION

1.1.1 All drivers, competitors and officials participating in the Championships undertake, on behalf of themselves, their employees and agents, to observe all the provisions as supplemented or amended of the Code, the applicable Technical Regulations, the present Sporting Regulations, and the supplementary regulations of each rally.

For the purposes of the current Sporting Regulations, the championship promoters, tyre manufacturers, fuel suppliers or any suppliers connected with competitive cars are considered to be rally participants in accordance with Article 1.3 of the International Sporting Code, and as such must adhere to the obligations imposed on them, and abide by the decisions of the sporting authority.

1.1.2 Only the FIA may grant waivers to these regulations.

1.1.3 Any request for a waiver from regulations applicable for the Championships must be submitted on the form provided by the FIA Rally Department for that purpose. Any article in the Supplementary Regulations which may change these regulations without a waiver is void.

1.1.4 The Clerk of the Course is charged with the application of these regulations and the rally Supplementary Regulations before and during the running of the rally. He must inform the Stewards of any important incidents that have occurred which require the application of these regulations or the rally Supplementary Regulations.

1.1.5 Anything that is not expressly authorised by these regulations is forbidden.

1.1.6 Any breach of these regulations will be reported to the Stewards, who may impose a penalty as in Articles 12.2 and 12.3 of the International Sporting Code. Any case not provided for in the regulations will be studied by the

analizowana przez ZSS, który sam ma prawo do podjęcia właściwej decyzji (art. 11.9 MKS).

Stewards, who alone have the power to make decisions (Art. 11.9 of the Code).

1.2. JĘZYK OFICJALNY

Poszczególne dokumenty, w szczególności regulamin uzupełniający i komunikaty muszą być zredagowane przynajmniej w języku angielskim. Dokumenty zredagowane w języku kraju organizatora są w jego gestii i ponosi on za nie odpowiedzialność.

1.2. OFFICIAL LANGUAGE

The various documents, and in particular the Supplementary Regulations and any bulletins, must be written at least in English. The documents written in the language of the organising country remain at the discretion and responsibility of the organiser.

1.3. INTERPRETACJA

W przypadku powstania jakichkolwiek rozbieżności interpretacyjnych niniejszego regulaminu, jedynie FIA jest upoważniona do podejmowania decyzji. W czasie zawodów, decyzję dotyczące rozbieżności będzie podejmował ZSS.

1.3. INTERPRETATION

Should any dispute arise as to the interpretation of these regulations, only the FIA has the authority to decide. During the event the Stewards will decide on any dispute.

1.4. DATA STOSOWANIA

Niniejszy regulamin wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2020.

1.4. DATE OF APPLICATION

These regulations come into force on 1 January 2020.

ARTYKUŁ 2 (2). DEFINICJE (DEFINITIONS)

2.1. POCZĄTEK RAJDU

Rajd rozpoczyna się w dniu odbioru administracyjnego lub dniu zapoznania z trasą (w zależności co odbywa się wcześniej). Część sportowa rajdu zaczyna się na pierwszym punkcie kontroli czasu (PKC 0).

2.1. BEGINNING OF THE RALLY

The rally begins on the day of administrative checks or reconnaissance (whichever is the earlier). The competition element of the rally begins at TC0 time control.

2.2. KOMUNIKAT

Oficjalny dokument sporządzony na piśmie w celu wyjaśnienia lub uzupełnienia regulaminu uzupełniającego rajdu tak, jak sprecyzowano to w Załączniku II. Komunikat nie może zmieniać ani poprawiać Regulaminu Sportowego Rajdów Regionalnych FIA. Może to być zrobione jedynie na podstawie odstępstwa regulaminowego otrzymanego od FIA.

2.2. BULLETIN

An official written document intended to clarify or complete the Supplementary Regulations of the rally as detailed in Appendix II. A bulletin cannot change or amend the Regional Rally Sporting Regulations. This can only be done by the issuing of a waiver granted by the FIA.

2.3. INFORMACJA

Oficjalny dokument sporządzony na piśmie o charakterze informacyjnym, który może być opublikowany przez Dyrektora zawodów lub ZSS.

2.3. COMMUNICATION

Official written document of an informative nature which may be issued by either the Clerk of the Course or the Stewards.

2.4. STREFY KONTROLI

Obszar pomiędzy pierwszym żółtym znakiem zapowiadającym a ostatnim, beżowym znakiem z trzema ukośnymi paskami jest uznawany za strefę kontroli.

2.4. CONTROL AREAS

The area between the first yellow warning sign and the final beige sign with three transverse stripes is considered as the control area.

2.5. ZAŁOGA

W każdym samochodzie w skład załogi wchodzi dwiema osobami, określane jako kierowca i pilot. O ile nie postanowiono inaczej, obydwaj członkowie załogi mogą prowadzić samochód podczas rajdu. Każdy z nich musi posiadać ważną w bieżącym roku, międzynarodową licencję kierowcy FIA oraz ważne prawo jazdy, które jest ważne w czasie rajdu. Jeżeli w zgłoszeniu nie jest wskazany zawodnik to kierowcą uznawany jest również za zawodnika i musi posiadać dwie stosowne licencje. Podczas zawodów odbywających się za granicą członkowie załogi muszą posiadać międzynarodowe ubezpieczenie, które w momencie wypadku jeśli będzie to konieczne, pokryje koszt ich powrotu do kraju.

2.5. CREW

A crew is made up of two persons on board each car nominated as driver and co-driver. Unless otherwise stated, either member of the crew may drive during the rally and each one must hold an FIA international driver's competition licence for the current year and a valid driving licence, which is valid for the rally. If no competitor is listed on the entry application, the driver is deemed also to be the competitor and must hold the two corresponding licences. When competing outside their countries, crews must have taken out an international insurance policy covering their repatriation, if necessary, after an accident.

2.6. DECYZJA

Dokument opublikowany przez Dyrektora zawodów lub ZSS, określający ich ustalenia poczynione w wyniku przeprowadzonego dochodzenia, przesłuchania lub śledztwa.

2.7. FIA

Wszędzie, gdzie użyto określenia FIA, oznacza to - Komisja Rajdowa FIA.

2.8. KONIEC RAJDU

Rajd kończy się wraz z ogłoszeniem Klasyfikacji Końcowej. Część sportowa rajdu kończy się na ostatnim punkcie kontroli czasu (PKC).

2.9. ETAP

Każda część sportowa rajdu oddzielona nocnym przegrupowaniem (park zamknięty). Odcinki super specjalne organizowane wieczorem w przeddzień Etapu 1, będą uznane jako Sekcja 1 Etapu 1.

2.10. STREFA MEDIÓW

Strefa ustanowiona dla mediów przed PKC przy wjeździe do parków serwisowych, oddalonych stref serwisowania lub przegrupowań.

2.11. NEUTRALIZACJA

Czas, w którym załoga jest zatrzymana przez organizatora rajdu z jakiegokolwiek powodu z zastosowaniem przepisów parku zamkniętego.

2.12. PARK ZAMKNIĘTY („Parc Ferme”)

Miejsce, do którego wstęp mają jedynie upoważnione osoby oficjalne, gdzie jakiegokolwiek działanie, sprawdzanie, udoskonalanie lub naprawa samochodu są zabronione, chyba, że jednoznacznie jest to dopuszczone w niniejszym regulaminie lub regulaminie uzupełniającym rajdu.

2.13. ZABRONIONE SERWISOWANIE

Użycie lub otrzymanie przez załogę jakichkolwiek materiałów przetworzonych (stałych lub płynnych, jeżeli nie są dostarczone przez organizatora), części zamiennych, narzędzi lub wyposażenia innego niż przewożone w startującym samochodzie lub obecność personelu zespołu tak, jak definiuje to niniejszy regulamin.

2.14. ZAPOZNANIE Z TRASĄ RAJDU

Obecność na odcinku specjalnym, w każdej chwili i w jakiegokolwiek formie, kierowcy i/lub pilota priorytetowego FIA, lub któregośkolwiek członka załogi niepriorytetowej, mającego zamiar zgłosić się do rajdu, po ogłoszeniu jego harmonogramu.

2.15 HARMONOGRAM ZAPOZNANIA Z TRASĄ RAJDU

Umieszczony w regulaminie uzupełniającym harmonogram określający kiedy załogi mogą zapoznawać się z trasą rajdu.

2.6. DECISION

A document issued by the Clerk of the Course or the Stewards to announce their findings following an enquiry, hearing or investigation.

2.7. FIA

Any mention of the FIA refers to the FIA Rally Department.

2.8. END OF THE RALLY

The rally ends upon posting of the Final Classification. The competition element of the rally finishes at the final time control.

2.9. LEG

Each competitive part of the rally, separated by an overnight regroup (parc ferme). If Super Special Stages are organised on the evening before Leg 1, this shall be considered to be Section 1 of Leg 1.

2.10. MEDIA ZONE

A zone established for the media prior to the time control at the entrance of service parks, remote services or regroup parks.

2.11. NEUTRALISATION

The time during which a crew is stopped by the organisers for whatever reason where parc ferme rules apply.

2.12. PARC FERMÉ

An area in which any operation, checking, tuning or repair on the car is not allowed unless expressly provided for by these regulations or by the Supplementary Regulations of the rally and where only authorised officials are admitted.

2.13. PROHIBITED SERVICE

The use or receipt by the crew of any manufactured materials (solid or liquid, unless if supplied by the organisers), spare parts, tools or equipment other than those carried in the competing car or the presence of team personnel as defined in these regulations.

2.14. RECONNAISSANCE

The presence on a special stage in any way whatsoever of an FIA priority driver and / or co-drivers at any time or of any non-priority crew member intending to enter a rally after the announcement of the itinerary.

2.15. RECONNAISSANCE TIMETABLE

The timetable specified in the Supplementary Regulations during which the crews may familiarise themselves with the rally route.

2.16. PRZEGRUPOWANIE

Przerwa zaplanowana przez organizatora, podlegająca przepisom parku zamkniętego, z punktem kontroli czasu przy wjeździe i wyjeździe, w celu zapewnienia planowego przebiegu rajdu i/lub przegrupowania samochodów uczestniczących w rajdzie w danej chwili. Czas trwania przegrupowania dla poszczególnych załóg może być różny.

2.17. ODCINEK DROGOWY

Część harmonogramu/trasy rajdu nie będąca odcinkiem specjalnym.

2.18. SEKCJA RAJDU

Każda część rajdu oddzielona przegrupowaniem.

2.19. SERWISOWANIE

Każda praca wykonywana przy startującym samochodzie, z wyjątkiem ograniczeń zawartych w niniejszym regulaminie.

2.20. ODCINEK SPECJALNY

Próba z pomiarem czasu na drodze zamkniętej dla innych pojazdów / użytkowników podczas rajdu.

2.21. ODCINEK SUPER SPECJALNY

Każda zmiana zasad dotyczących rozgrywania odcinka specjalnego w stosunku do opisanych w tym regulaminie. Szczegóły zmian muszą być opisane w Regulaminie Uzupelniającym, a odcinek wskazany jako Super Specjalny w harmonogramie.

2.22. ZESPÓŁ

W skład zespołu wchodzi: zawodnik, załoga oraz jej personel pomocniczy.

2.23. KARTA DROGOWA

Karta służąca do wpisywania czasów zarejestrowanych na różnych punktach kontrolnych, rozmieszczonych zgodnie z harmonogramem rajdu.

2.24. STREFA TECHNICZNA

Strefa oddzielona dwoma PKC ustawiona w celu przeprowadzenia badań kontrolnych przez sędziów technicznych.

2.25. ŻÓŁTA KARTKA

W przypadku stwierdzenia poważnego naruszenia zasad bezpieczeństwa Komisja Rajdowa FIA może przyznać żółtą kartkę organizatorowi imprezy /ASN, jeśli zostanie to zaproponowane przez Komisję Zamkniętych Dróg FIA. Komisja Rajdowa FIA może zdecydować o nie włączeniu takiej imprezy do przyszłorocznego kalendarza.

2.26. NIEBIESKA KARTKA

W przypadku stwierdzenia poważnego naruszenia przepisów lub podjętych zobowiązań (harmonogram, struktura organizacyjna, itd.), Komisja Rajdowa FIA może przyznać niebieską kartkę organizatorowi imprezy /ASN. Aby ta impreza była włączona do przyszłorocznego kalendarza organizator/ASN musi zaakceptować i wdrożyć zalecenia wydane przez Komisję Rajdową FIA

2.16. REGROUP

A stop scheduled by the organisers under parc ferme conditions having a time control at the entrance and exit to enable the schedule to be followed and/or to regroup the cars still in the rally. The stopping time may vary from crew to crew.

2.17. ROAD SECTION

The parts of an itinerary which are not used for special stages.

2.18. SECTION OF THE RALLY

Each part of the rally separated by a regroup.

2.19. SERVICE

Any work on a competing car except where limited in these regulations.

2.20. SPECIAL STAGE

Timed speed test on roads closed to the public for the rally.

2.21. SUPER SPECIAL STAGE

Any variation from the running of a special stage as described in these regulations and detailed in the rally Supplementary Regulations and identified as such in the itinerary.

2.22. TEAM

A team is made up of the competitor, the crew and support personnel.

2.23. TIME CARD

A card intended for the entry of times recorded at the different control points scheduled on the itinerary.

2.24. TECHNICAL ZONE

A zone separated by two time controls for the purpose of carrying out technical checks by the scrutineers.

2.25. YELLOW CARD

A yellow card can be given by the Rally Commission to an event organiser/ASN if a serious lack of safety in rallies is observed and upon a proposal from the Closed Road Commission. The Rally Commission may decide not to include an event that has been given a yellow card on the following year's calendar.

2.26. BLUE CARD

A blue card can be given by the Rally Commission to an event organiser/ASN if a serious lack of compliance with the regulations and the commitments undertaken (itinerary, organisational structure, etc.) is observed. To be included in the following year's calendar, the organiser/ASN must accept and implement the action list decided by the Rally Commission.

MISTRZOSTWA I PUNKTY (CHAMPIONSHIP & POINTS)**ARTYKUŁ 3 (5). WYMAGANIA DOTYCZĄCE MISTRZOSTW (CHAMPIONSHIP REQUIREMENTS)****3.1. PRYZNAWANIE PUNKTÓW MISTRZOWSKICH**

3.1.1. Celem zdobycia tytułów Mistrzowskich, punkty przyznawane są za każdy rajd biorąc pod uwagę klasyfikację generalną, zgodnie z następującą tabelą:

<u>1 miejsce</u>	<u>30 punktów</u>
<u>2 miejsce</u>	<u>24 punkty</u>
<u>3 miejsce</u>	<u>21 punktów</u>
<u>4 miejsce</u>	<u>19 punktów</u>
<u>5 miejsce</u>	<u>17 punktów</u>
<u>6 miejsce</u>	<u>15 punktów</u>
<u>7 miejsce</u>	<u>13 punktów</u>
<u>8 miejsce</u>	<u>11 punktów</u>
<u>9 miejsce</u>	<u>9 punktów</u>
<u>10 miejsce</u>	<u>7 punktów</u>
<u>11 miejsce</u>	<u>5 punktów</u>
<u>12 miejsce</u>	<u>4 punkty</u>
<u>13 miejsce</u>	<u>3 punkty</u>
<u>14 miejsce</u>	<u>2 punkty</u>
<u>15 miejsce</u>	<u>1 punkt</u>

3.1.2. Punkty Bonusowe, wg poniższej tabeli, mogą być przyznawane zgodnie z klasyfikacją każdego Etapu. Punkty bonusowe mogą zostać przyznane tylko za dwa najdłuższe Etapy rajdu, pod warunkiem, że obejmują one co najmniej 25% całkowitej długości odcinków specjalnych.

<u>1 miejsce</u>	<u>5 punktów</u>
<u>2 miejsce</u>	<u>4 punkty</u>
<u>3 miejsce</u>	<u>3 punkty</u>
<u>4 miejsce</u>	<u>2 punkty</u>
<u>5 miejsce</u>	<u>1 punkt</u>

Załoga/zespół która wycofała się z Etapu nie jest uprawniona do otrzymania punktów bonusowych za ten Etap.

Warunkiem przyznania punktów bonusowych jest pozostawienie samochodu w parku zamkniętym do końca rajdu. W przypadku, gdy samochód nie będzie znajdował się w końcowym parku zamkniętym w celu umożliwienia przyznania punktów bonusowych, punkty te nie zostaną przyznane kolejnym w klasyfikacji zawodnikom.

3.1.3. Przyznanie obniżonej liczby punktów

Jeżeli rajd zaliczany do klasyfikacji Mistrzostw, Trofeum lub Pucharu i nie może odbyć się w całości z jakichkolwiek powodów to punkty zostaną przyznane w oparciu o klasyfikację rajdu w następujący sposób:

- całość punktów zostanie przyznana, jeżeli zostało pokonanych co najmniej 75% całkowitej, zaplanowanej długości odcinków specjalnych,
- połowa punktów zostanie przyznana, jeżeli pokonanych zostało co najmniej 50% i mniej niż 75% całkowitej, zaplanowanej długości odcinków specjalnych,

3.1. ATTRIBUTION OF CHAMPIONSHIP POINTS

3.1.1 For each Championship title, points will be awarded for each rally taking into account the final classification according to the following scale:

<u>1st</u>	<u>30 points</u>
<u>2nd</u>	<u>24 points</u>
<u>3rd</u>	<u>21 points</u>
<u>4th</u>	<u>19 points</u>
<u>5th</u>	<u>17 points</u>
<u>6th</u>	<u>15 points</u>
<u>7th</u>	<u>13 points</u>
<u>8th</u>	<u>11 points</u>
<u>9th</u>	<u>9 points</u>
<u>10th</u>	<u>7 points</u>
<u>11th</u>	<u>5 points</u>
<u>12th</u>	<u>4 points</u>
<u>13th</u>	<u>3 points</u>
<u>14th</u>	<u>2 points</u>
<u>15th</u>	<u>1 point</u>

3.1.2 Bonus points as per the following scale may be awarded according to the classification of each Leg. Bonus points may only be awarded on the two longest Legs of the rally, provided that they include at least 25% of the total length of special stages.

<u>1st</u>	<u>5 points</u>
<u>2nd</u>	<u>4 points</u>
<u>3rd</u>	<u>3 points</u>
<u>4th</u>	<u>2 points</u>
<u>5th</u>	<u>1 point</u>

A team/crew that retires from a Leg is not eligible for bonus points for that Leg.

To be eligible for bonus points, the car must remain in the parc ferme at the end of the rally. In the event of a car not being present in the final parc ferme for the purpose of scoring bonus points, no points will be reallocated to the subsequent competitors.

3.1.3 Attribution of reduced points

Should one of the rallies counting towards a Championship, Trophy or Cup not be able to be run in its entirety, the points shall be awarded based on the established classification.

- Full points if 75% or more of the scheduled length of special stages has been run.
- Half points being awarded if 50% or more but less than 75% of the scheduled length of special stages has been run.

- jedna trzecia punktów zostanie przyznana, jeżeli pokonanych zostało co najmniej 25% i mniej niż 50% całkowitej, zaplanowanej długości odcinków specjalnych,
- punkty nie zostaną przyznane, jeżeli zostało pokonanych mniej niż 25% całkowitej, zaplanowanej długości odcinków specjalnych.

Niniejsze zasady stosuje się zarówno do punktów mistrzowskich, jak i bonusowych. Wszystkie wartości ułamkowe zostaną zaokrąglone w górę lub w dół do pełnej liczby.

FIA może zdecydować o zastosowaniu innej zasady przyznawania obniżonej liczby punktów.

3.2. LICZBA WYNIKÓW ZALICZANYCH DO KLASYFIKACJI KOŃCOWEJ MISTRZOSTW

Klasyfikacja jest ustanowiona w zależności od kryteriów przyjętych w każdym Mistrzostwach. Kierowca i pilot, którzy zgromadzili największą liczbę punktów są ogłaszani mistrzami/ zwycięzcami danych Mistrzostw.

- One third of points being awarded if 25% or more but less than 50% of the scheduled length of special stages has been run.
-
- No points will be awarded if less than 25% of the scheduled length of special stages has been run.

This is applicable to championship and bonus points. Any decimals will be rounded up or down to the next full number.

In exceptional circumstances, the FIA may decide to apply a different principle for the attribution of reduced points.

3.2. NUMBER OF RESULTS FOR THE FINAL CHAMPIONSHIP CLASSIFICATION

The classification will be established taking into account the criteria required for each Championship. The driver and the co-driver having totalled the highest number of points will be declared the relevant champion/winner.

ARTYKUŁ 4 (6). MISTRZOSTWA DLA KIEROWCÓW I PILOTÓW (CHAMPIONSHIPS FOR DRIVERS AND CO-DRIVERS)

Zasady znajdują się w przepisach odpowiednich Mistrzostw (jeśli mają zastosowanie).

Refer to the relevant Championship regulations (if applicable).

ARTYKUŁ 5 (7). MISTRZOSTWA DLA PRODUCENTÓW I ZESPOŁÓW (CHAMPIONSHIP FOR MANUFACTURERS OR TEAMS)

Zasady znajdują się w przepisach odpowiednich Mistrzostw (jeśli mają zastosowanie).

Refer to the relevant Championship regulations (if applicable).

ARTYKUŁ 6 (8). MISTRZOSTWA TOWARZYSZĄCE (SUPPORT CHAMPIONSHIPS)

Zasady znajdują się w przepisach odpowiednich Mistrzostw (jeśli mają zastosowanie).

Refer to the relevant Championship regulations (if applicable).

ARTYKUŁ 7 (9). MISTRZOSTWA JUNIORÓW (JUNIOR CHAMPIONSHIP)

Zasady znajdują się w przepisach odpowiednich Mistrzostw (jeśli mają zastosowanie).

Refer to the relevant Championship regulations (if applicable).

ARTYKUŁ 8 (10). WYNIK NIEROZSTRZYgniĘTY W MISTRZOSTWACH (DEAD HEAT IN A CHAMPIONSHIP)

8.1. KIEROWCY I PILOCI

Przy sporządzaniu końcowej i/lub prowizorycznej klasyfikacji Mistrzostw, kierowcy i piloci, którzy zgromadzili dokładnie tę samą liczbę punktów zostaną rozstrzygnięci w następujący sposób:

8.1.1. W oparciu o kryterium większej liczby pierwszych, a następnie drugich, trzecich miejsc itd., osiągniętych w klasyfikacji generalnej rajdów, w których kierowcy ci zdobyli punkty zaliczane do klasyfikacji;

8.1.2. W dalszej kolejności decydować będzie większa liczba wyższych miejsc osiągniętych w klasyfikacji

8.1. DRIVERS AND CO-DRIVERS

For drawing up the final and/or provisional classification of a Championship, the rule for deciding between drivers and co-drivers who have scored exactly the same points total shall be:

8.1.1 According to the greater number of first places, then second places, then third places, etc., achieved in the final classifications on their respective Championship, counting only those rallies which have served to make up their points total;

8.1.2 According to the greater number of highest places achieved in the final classifications of their

generalnej wszystkich rajdów, w których każdy z kierowców i pilotów z taką samą ilością punktów wziął udział; każde 11 miejsce jest wyżej notowane niż jakiegokolwiek 12 miejsca, a 12 miejsce jest wyżej notowane niż jakiegokolwiek 13 itd.

8.1.3. W przypadku ponownego ex aequo, FIA w oparciu o inne okoliczności, które uzna za stosowne sama rozsądzi kierowców i pilotów.

10.2. PRODUCENCI LUB ZESPOŁY (GDY WYSTĘPUJĄ)

Zarejestrowani producenci lub zarejestrowane zespoły, którzy zgromadzili dokładnie tę samą liczbę punktów zostaną rozsądzeni w następujący sposób:

8.2.1. W oparciu o kryterium większej liczby wyższych miejsc zdobytych w zaliczanych rundach dla każdego z producentów lub zespołów, biorąc pod uwagę tylko najwyższe miejsce każdego producenta lub zespołu w danym rajdzie.

8.2.2 W oparciu o liczbę uzyskanych dziewiątych, dziesiątych miejsc, itd., przy czym każde dziewiąte miejsce jest wyżej notowane niż dziesiąte, itd.

8.2.3. W przypadku, gdy i to kryterium nie da rozstrzygnięcia, FIA sama wyznaczy zwycięzcę i rozsądzi inne ex aequo producentów lub zespołów, w oparciu o inne okoliczności, które uzna za stosowne.

respective Championship, taking into consideration only those rallies in which all of the drivers and/or co-drivers concerned have taken part, one 11th place being worth more than any number of 12th places, one 12th place being worth more than any number of 13th places, and so on.

8.1.3 In the event of a further tie, the FIA itself will decide the winner and decide between any other tying drivers and co-drivers, on the basis of whatever other considerations it thinks appropriate.

8.2. MANUFACTURERS OR TEAMS (WHERE APPLICABLE)

The rule for deciding between registered manufacturers or registered teams which have scored exactly the same points total shall be as follows:

8.2.1 According to the greater number of highest places achieved in the qualifying rounds for each manufacturer or team, taking into account only the highest place per rally for each manufacturer or team.

8.2.2 According to the number of 9th places, 10th places, etc., one 9th place being worth more than any number of 10th places and so on.

8.2.3 In the event of a further tie, the FIA itself will decide the winner and decide between any other tying manufacturers or teams on the basis of whatever other considerations it thinks appropriate.

ARTYKUŁ 9 (11). KRYTERIA DLA KIEROWCÓW PRIORYTETOWYCH (CRITERIA FOR PRIORITY DRIVERS)

9.1. KIEROWCY PRIORYTETOWI

- Kierowcy, którzy posiadali priorytet P1 w Rajdowych Mistrzostwach Świata FIA w jednym z trzech ostatnich lat,
- Kierowcy, którzy zwyciężyli w Rajdowych Mistrzostwach Świata WRC 2, WRC 3 w poprzednich trzech latach,
- Kierowcy, którzy zwyciężyli w Rajdowych Mistrzostwach Regionalnych FIA w poprzednich trzech latach,
- Kierowcy, którzy zwyciężyli w Rajdowym Trofeum Europy FIA w poprzednim roku.

9.2. ZMIANA POZYCJI KIEROWCÓW PRIORYTETOWYCH

ZSS może przesunąć kierowcę priorytetowego FIA zgłoszonego samochodem, który w opinii ZSS nie upoważnia go do korzystania z priorytetu w początkowej kolejności startu.

9.1. FIA PRIORITY DRIVERS

- Drivers who have been P1 in the FIA World Rally Championship in one of the three previous years.
- Drivers who have won the WRC2 Championship or the WRC3 Championship in the previous three years.
- Drivers who have won an FIA Regional Rally Championship in the previous three years.
- Driver who have won the FIA European Rally Trophy the previous year.

9.2. REPOSITIONING OF PRIORITY DRIVERS

The Stewards may reposition an FIA priority driver when he has entered in a car which, in the opinion of the Stewards, does not justify him benefiting from his priority in the initial starting order.

ARTYKUŁ 10 (13). CHARAKTERYSTYKA RAJDU (RALLY CHARACTERISTICS)

10.1. KONFIGURACJA RAJDU

10.1.1. Nawierzchnia wszystkich odcinków specjalnych musi pozostać taka sama podczas całego rajdu. Odcinek super specjalny może mieć inną nawierzchnię. Jednakże, możliwe jest użycie

10.1. RALLY CONFIGURATION

10.1.1 The surfaces of all special stages must remain the same during a rally. A super special stage may have different road surfaces. However, for the use of

ograniczonej ilości asfaltowych sekcji na rajdzie szutrowym (i vice versa), co wymaga wystąpienia o odstępstwo do FIA.

10.1.2. Czas trwania rajdu może się różnić w poszczególnych Mistrzostwach. Stosowny czas trwania jest szczegółowo podany w wariantach dotyczących Mistrzostw i przepisach dodatkowych. Dla pojedynczego odcinka specjalnego w Mistrzostwach nie będzie określona jego minimalna i/lub maksymalna długość. Pomiędzy parkami serwisowymi lub oddalonymi strefami serwisowania nie może być jednak więcej niż 80 km odcinków specjalnych.

10.1.3. Żaden cały odcinek specjalny, nie może być przejechany w czasie rajdu więcej niż dwa razy, nie dotyczy to odcinków super specjalnych. Na przejazd jakiegokolwiek części odcinka specjalnego więcej niż dwukrotnie musi być uzyskana zgoda FIA.

10.2. PROGRAM RAJDÓW

Poza stosowaniem się do poniższych zasad, organizatorzy są zachęceni do rozwijania własnych, unikalnych cech rajdu oraz tworzenia ich odmiennych programów/harmonogramów.

10.2.1. Program zawodów powinien mieć następujący porządek:

- Zapoznanie z trasą,
- Odbiór administracyjny (OA), (może również mieć miejsce przed rozpoczęciem zapoznania),
- Badanie kontrolne (BK),
- Wolne treningi/odcinek kwalifikacyjny (jeżeli dotyczy),
- Odcinek testowy (jeżeli występuje),
- Ceremonia startu (jeżeli występuje),
- Rajd,
- Ceremonia mety.

10.2.2. Zawody mogą być dwudniowe lub trzydniowe, włączając sekcje zawierające start i metę rajdu.

10.2.3. Zawody powinny kończyć się w sobotę lub najlepiej w niedzielę.

10.2.4. Ceremonia mety powinna być zorganizowana w ciągu 1 godziny od przyjazdu pierwszego samochodu do ostatniego serwisu.

10.2.5. Zapoznanie z trasą powinno odbywać się w ciągu dwóch dni. Jednakże organizatorzy mogą wystąpić o uzasadnione odstępstwo do FIA.

10.3. PRZESTRZEGANIE OFICJALNEGO HARMONOGRAMU/TRASY RAJDU I PROGRAMU ZAWODÓW

10.3.1. Poza przypadkiem zaistnienia siły wyższej, Dyrektor zawodów musi dopilnować przestrzegania harmonogramu/trasy rajdu.

limited sections of asphalt on gravel stages or vice versa, a waiver request may be sent to the FIA.

10.1.2 The duration of a rally may vary in the different championships. The appropriate duration is detailed in the variations and additional provisions for the championship concerned.

There shall be no single special stage minimum or maximum distance. However, there must ideally be no more than 80 km of special stages between visits to service parks or remote service zones.

10.1.3 No one complete stage may be run more than twice in a rally, super special stages excluded. Any part of a stage run more than twice must obtain the agreement of the FIA.

10.2. PROGRAMMES FOR THE RALLIES

Other than respecting the following criteria, organisers are encouraged to evolve their own rally characteristics and may devise their own rally programme/itinerary.

10.2.1 The timetable of a rally shall be in the following order:

- Reconnaissance
- Administration (may also take place prior to the beginning of reconnaissance)
- Scrutineering
- Free Practice / Qualifying Stage (if applicable)
- Shakedown (if any)
- Ceremonial Start (if any)
- Rally
- Podium Ceremony

10.2.2 Rallies may competitively run over 2 or 3 days, including section starts or section finishes.

10.2.3 Rallies should finish on a Saturday or, preferably, a Sunday.

10.2.4 The podium ceremony shall be held within 1 hour of the arrival of the first car into final service.

10.2.5 The reconnaissance schedule shall take place over 2 days. Organisers may, however, submit justification to vary this to the FIA.

10.3. RESPECT OF THE OFFICIAL ITINERARY AND SPORTING PROGRAMME

10.3.1 Except in a case of force majeure, the Clerk of the Course must ensure that the itinerary is respected.

10.3.2. Żadne uwagi zgłoszone bezpośrednio przed lub podczas trwania rajdu nie będą brane pod uwagę, o ile nie są zatwierdzone przez Delegata ds. Bezpieczeństwa FIA.

10.3.2 No objections made immediately before or during the running of the rally will be taken into consideration unless approved by the Chief Safety Officer.

OSOBY OFICJALNE (OFFICIALS)

ARTYKUŁ 11 (3). OSOBY OFICJALNE I DELEGACI (OFFICIALS AND DELEGATES)

11.1. ZESPÓŁ SĘDZIÓW SPORTOWYCH

Zespół Sędziów Sportowych (ZSS) będzie zawsze składał się z trzech osób. Przewodniczący i jeden z sędziów ZSS będą wyznaczeni przez FIA i nie będą obywatelami kraju organizatora rajdu. Trzeci sędzia ZSS będzie wyznaczony przez ASN kraju organizatora rajdu. Musi istnieć stała łączność pomiędzy ZSS i Dyrektorem zawodów. Podczas trwania rajdu, co najmniej jeden sędzia ZSS musi znajdować się w pobliżu Centrum Kierowania Rajdem (CKR).

11.1. STEWARDS

The panel of Stewards (the Stewards) shall always comprise three members. The Chairman and one member shall be appointed by the FIA and be of a different nationality from that of the organising country. The third member shall be appointed by the ASN of the country organising the rally. There must be a permanent communication link between the Stewards and the Clerk of the Course. During the running of the rally at least one of the Stewards must be in the vicinity of the rally HQ.

11.2. DELEGACI FIA

Następujący delegaci mogą być wyznaczeni przez FIA, przy czym każdy z nich sporządzi raport obejmujący zakres jego/jej obowiązków podczas rajdu:

11.2. FIA DELEGATES

The following delegates may be appointed by the FIA and each of them will draw up a report covering his/her responsibilities at the rally:

11.2.1. Delegat FIA ds. sportowych

Delegat FIA ds. Sportowych będzie współpracował z Dyrektorem zawodów i wszystkimi innymi wyznaczonymi przez FIA osobami oficjalnymi oraz Delegatami. Delegat Sportowy może również pełnić rolę Obserwatora FIA.

11.2.1 FIA Sporting delegate

The FIA Sporting delegate will liaise with the Clerk of the Course and all other appointed FIA officials and delegates. The FIA Sporting delegate may also have the role of an FIA Observer.

11.2.2. Delegat techniczny FIA

Delegat techniczny FIA będzie współpracował z Dyrektorem zawodów i jest kierownikiem sędziów technicznych odpowiedzialnym za wszystkie sprawy techniczne.

11.2.2 FIA Technical delegate

The FIA Technical Delegate will liaise with the Clerk of the Course and will be the chief scrutineer responsible for all technical matters.

11.2.3. Delegat FIA ds. Bezpieczeństwa

Delegat FIA ds. Bezpieczeństwa jest w szczególności odpowiedzialny za bezpieczeństwo kibiców oraz mediów. Ma możliwość opóźnienia startu odcinka specjalnego o maksymalnie 30 min jeśli uzna, że warunki bezpieczeństwa są niezadowalające.

11.2.3 FIA Safety delegate

The FIA Safety delegate is specifically responsible for monitoring the safety of the public and media. He has the power to delay the start of a special stage by a maximum of 30 minutes if he considers that the safety conditions are not satisfactory.

11.2.4. Delegat FIA ds. Mediów

Delegat FIA ds. Mediów jest odpowiedzialny za współpracę z mediami podczas rajdu włączając w to konferencję prasową przed rajdem oraz po rajdzie.

11.2.4 FIA Media delegate

The FIA Media delegate will be in charge of all the media matters including pre-rally and post rally FIA Press Conferences.

11.2.5. Delegat FIA ds. Medycznych

Delegat FIA ds. Medycznych będzie współpracował z Lekarzem zawodów w aspekcie wszystkich spraw medycznych, a także w zakresie odprawy przed rajdem.

11.2.5 FIA Medical delegate

The FIA Medical delegate will liaise with the (rally) chief medical officer regarding all medical aspects including any pre-rally briefings.

11.2.6. Obserwator(-zy) FIA

Obserwator(-zy) FIA sprawdza(-ają) wszystkie aspekty rajdu i wypełnia(-ają) stosowny formularz raportu FIA.

11.2.6 FIA Observer(s)

The FIA Observer(s) will review all aspects of the rally and complete the appropriate FIA report form.

11.3. ODPOWIEDZIALNY ZA KONTAKTY Z ZAWODNIKAMI (CRO)

Głównym zadaniem odpowiedzialnego za kontakty z zawodnikami jest dostarczanie

11.3. COMPETITORS' RELATIONS OFFICER(S) (CRO)

The principal duty of the CRO is to provide information or clarifications in connection with the

Regulamin Sportowy Rajdów Regionalnych FIA 2020

zawodnikom/załogom wszelkich informacji i wyjaśnień dotyczących przepisów oraz przebiegu rajdu. Podczas każdego rajdu musi być wyznaczony co najmniej jeden CRO, który musi być łatwo rozpoznawalny dla zawodników/członków załóg.

regulations and the running of the rally to the competitors/crews. There must be at least one CRO at each rally who must be easily identifiable by the competitors/crews.

OSOBY OFICJALNE (ELIGIBLE CARS)

ARTYKUŁ 12 (4). SAMOCHODY DOPUSZCZONE DO MISTRZOSTW REGIONALNYCH FIA (CARS ELIGIBLE TO ENTER FIA REGIONAL CHAMPIONSHIP RALLIES)

12.1. KLASY SAMOCHODÓW

12.1. CLASSES OF CARS

KLASY CLASSES	GRUPY GROUPS		
RC2	Grupa Rally2 Group Rally2	Grupa Rally2 samochody zgodne z art. 261 załącznika J 2020 Group Rally2 cars conforming to the 2020 Appendix J, Art. 261	
	Grupa Rally2 Kit (VR4K) Group Rally2 Kit (VR4K)	Samochody wyposażone w Kit R4 zgodne z art. 260E załącznika J 2020 Cars fitted with R4 Kit conforming to the 2020 Appendix J, Art. 260E	
	Grupa NR4 powyżej 2000cm ³ Group NR4 over 2000cc	Samochody Grupy N zgodne z art. 254 załącznika J 2019 Group N cars conforming to the 2019 Appendix J, Art. 254	
	S2000-Rally : wolnossący 2.0 S2000-Rally : 2.0 Atmospheric	Samochody Super 2000 (zgodne z art. 254A załącznika J 2013) Super 2000 cars (conforming to the 2013 Appendix J, Article 254A)	
	Grupa R4 (VR4) (nie dopuszczone w Europie) Group R4 (VR4) (not eligible in Europe)	Samochody Grupy R4 zgodne z art. 260 załącznika J 2018 Group R4 cars conforming to the 2018 Appendix J, Art. 260	
RGT	Samochody RGT RGT cars	Samochody Grupy RGT zgodne z art. 256 załącznika J 2019 Samochody Grupy RGT zgodne z art. 256 załącznika J 2020 Group RGT cars conforming to the 2019 Appendix J, Art. 256 Group RGT cars conforming to the 2020 Appendix J, Art. 256	
RC3	R3 (atmo. / ponad 1600cm ³ i do 2000cm ³ oraz turbo ponad 1067cm ³ i do 1333cm ³) R3 (atmo / over 1600cc and up to 2000cc and turbo over 1067cc and up to 1333cc)	Samochody Grupy R homologowane przed 31.12.2019 i zgodne z art. 260 załącznika J 2019 Group R cars homologated before 31/12/2019 and conforming to the 2019 Appendix J, Art. 260	
	R3 (turbo / do 1620cm ³ / nominalna) R3 (turbo / up to 1620cc / nominal)	Samochody Grupy R homologowane przed 31.12.2019 i zgodne z art. 260D załącznika J 2019 Group R cars homologated before 31/12/2019 and conforming to the 2019 Appendix J, Art. 260D	
	Grupa A powyżej 1600cm ³ i do 2000cm ³ Group A over 1600cc and up to 2000cc	Samochody Grupy A zgodne z art. 255 załącznika J 2019 Group A cars conforming to the 2019 Appendix J, Art. 255	
RC4	RC4A	Rally4 (atmo. / ponad 1600cm ³ i do 2000cm ³ oraz turbo ponad 1067cm ³ i do 1333cm ³) Rally4 (atmo over 1600cc and up to 2000cc and turbo over 1067cc and up to 1333cc)	Samochody Grupy Rally4 homologowane od 01.01.2019 i zgodne z art. 260 załącznika J 2020 Group Rally4 cars homologated from 01/01/2019 and conforming to the 2020 Appendix J, Art. 260
	RC4B	Rally4 (atmo. / ponad 1390cm ³ i do 1600 cm ³ oraz turbo ponad 927cm ³ i do 1067cm ³) Rally4 (atmo over 1390cc and up to 1600cc and turbo over 927cc and up to 1067cc)	Samochody Rally4 homologowane od 01.01.2019 i zgodne z art. 260 załącznika J 2020 Samochody Grupy R2 homologowane przed 31.12.2018 i zgodne z art. 260 załącznika J 2018 Group Rally4 cars homologated from 01/01/2019 and conforming to the 2020 Appendix J, Art. 260 Group R2 cars homologated before 31/12/2018 and conforming to the 2018 Appendix J, Art. 260
		Grupa A do 1600cm ³ Group A up to 1600cc	Samochody Grupy A zgodne z art. 255 załącznika J 2019 Group A cars conforming to the 2019 Appendix J, Art. 255
RC5	Rally5 (atmo. do 1600cm ³ oraz turbo do 1333cm ³) Rally5 (atmo up to 1600cc and turbo up to 1333cc)	Samochody Grupy Rally5 homologowane po 01.01.2019 i zgodne z art. 260 załącznika J 2020 Group Rally5 cars homologated from 01/01/2019 and conforming to the 2020 Appendix J, Art. 260	
	Rally5 (atmo. do 1600cm ³ oraz turbo do 1067cm ³) Rally5 (atmo up to 1600cc and turbo up to 1067cc)	Samochody Grupy R1 homologowane przed 31.12.2018 i zgodne z art. 260 załącznika J 2018 Group R1 cars homologated before 31/12/2018 and conforming to the 2018 Appendix J, Art. 260	

12.2. PRZEPISY DODATKOWE

- Samochody homologowane jako Kit Car i Super 1600 nie są dozwolone.
- Kierowcy zgłoszeni samochodem Rally2, zgodnym z art. 261 Zał. J 2020, mogą użyć starej części po złożeniu wniosku o „jokera” (z wyjątkiem „jokerów” związanych z niezawodnością i bezpieczeństwem).
- Dla kierowców zgłoszonych samochodem Super 2000-Rally zgodnym z Zał. J FIA 2013, art. 255A, dozwolone jest stosowanie przedawnionych errat bez nakładania kary.
- Pasporty techniczne FIA są obowiązkowe dla samochodów S2000, R5, Super 1600 i RGT (opcjonalnie dla rajdowych Pucharów i Trofeów FIA)
- Samochody RGT muszą posiadać aktualny paszport techniczny FIA RGT zgodnie z art. 256 Zał. J 2019.

12.3. SAMOCHODY KRAJOWE/REGIONALNE

Gdy organizator dopuszcza samochody homologowane przez ASN zastosowanie mają następujące przepisy:

12.3.1. Dozwolone jest wykorzystanie części lub całości trasy Mistrzostw.

12.3.2. Dozwolone jest wykorzystanie osób oficjalnych mianowanych na zawody lub wyznaczenie innego ZSS, sędziów technicznych i / lub osób oficjalnych.

12.3.3. Z wyjątkiem Mistrzostw MERC i APRC, samochody narodowe startują w grupie/klasie po ostatnich samochodach startujących w Mistrzostwach.

12.3.4. Z wyjątkiem Mistrzostw MERC i APRC, samochody narodowe mają własną klasyfikację i nie będą pojawiać się w żadnej klasyfikacji Mistrzostw.

12.3.5. Z wyjątkiem Mistrzostw MERC i APRC, samochody narodowe nie będą nigdy umieszczone na wspólnej liście zgłoszeń, klasyfikacji (oficjalnej lub nieoficjalnej) i/lub wspólnych wynikach odcinków specjalnych, w trakcie oraz po zawodach Mistrzowskich. Kierowcy zgłaszający się w klasie narodowej zobowiązani są używać odrębnego druku zgłoszenia

12.3.6. Dopuszczalne odstępstwa od art. 12.3.1 - 12.3.5

Samochody z homologacją ASN-u zatwierdzone przez FIA lub ASN będą dopuszczone do udziału i zdobywania punktów w następujących Mistrzostwach FIA: Afryki, Azji-Pacyfiku, Bliskiego Wschodu, NACAM i CODASUR. Samochody te muszą jednak spełniać wymagania bezpieczeństwa określone w art. 253 Załącznika J.

12.2. ADDITIONAL PROVISIONS

- Cars homologated as Kit Car and Super 1600 are not allowed.
- For drivers entered with a Rally2 car complying with 2020 Appendix J, Art. 261, it will be possible to use the old part after applying a joker (except reliability and safety jokers).
- For drivers entered with a Super 2000-Rally car complying with 2013 Appendix J, Art. 255A, it will be possible to use lapsed errata without any penalty.
- An FIA technical passport is mandatory for S2000, Rally2 and RGT cars. (optional for cars entered in a rally of an FIA Cup or Trophy)
- RGT cars in compliance with 2019 Appendix J, Art. 256 must have a valid FIA RGT technical passport.

12.3. NATIONAL/REGIONAL CARS

The following applies when an organiser admits ASN homologated cars:

12.3.1 They may use part or all of the itinerary as in the Championship.

12.3.2 They may choose to either use the officials appointed to the rally or appoint a separate panel of Stewards, scrutineers and/or officials.

12.3.3 Except in MERC and APRC, national cars shall run as a group/class after the last cars entered in a Championship rally.

12.3.4 Except in MERC and APRC, national cars shall have their own classification and will not appear on any results of the Championship.

12.3.5 Except in MERC and APRC, national cars shall never be shown in a joint entry list, classification (official or unofficial) and/or joint results of special stages during or after a Championship rally. Drivers entered in the national class shall always use a different entry form.

12.3.6 Admissible variation from Article 12.3.1 to Article 12.3.5

FIA-approved cars with ASN homologations and ASN-approved cars will be permitted to take part and be shown in the entry list and score points in FIA African, Asia-Pacific, Middle East, NACAM and CODASUR Championship rallies. These cars must, however, comply with the safety requirements as stipulated in Appendix J, Art. 253.

OPONY I KOŁA (TYRES AND WHEELS)

ARTYKUŁ 13 (60). POSTANOWIENIA OGÓLNE (GENERAL)

13.1 DLA WSZYSTKICH TYPÓW SAMOCHODÓW I WSZYSTKICH ZAWODNIKÓW

13.1.1 Zgodność

Wszystkie opony muszą być zgodne z niniejszym artykułem i Załącznikiem V.

13.1.2 Opony formowane

Wszystkie samochody muszą być wyposażone w opony formowane. Ręczne nacinanie lub modyfikacja określonego wzoru bieżnika opony jest zabronione, chyba, że inaczej jest określone w regulaminie danych Mistrzostw.

13.1.3 Obróbka opon

Jakiegolwiek obróbka chemiczna i/lub mechaniczna opon, jest zabroniona. Jakiiegolwiek urządzenie do grzania opon założonych na felgę, jest zabronione. Niezależnie od tego czy opona jest zamontowana na feldze czy też nie, utrzymywanie opony w sztucznie ogrzewanym środowisku w temperaturze poniżej 35°C jest dozwolone.

13.1.4 Numer kodu kreskowego

Każda opona musi posiadać:

- dwa identyczne, wtopione w oponę kody kreskowe (po jednym z każdej strony opony/każdy kod kreskowy innego koloru określonego przez FIA) dostarczone przez zatwierdzonego przez FIA dostawcę kodów kreskowych [2020](#), lub:
- pojedynczy, wtopiony w oponę kod kreskowy dostarczony przez zatwierdzonego przez FIA dostawcę kodów kreskowych [2020](#).

Te kody kreskowe będą służyły do sprawdzania czy te same opony pozostają zamontowane w konkretnym samochodzie, pomiędzy zmianami opon i czy zawodnik nie przekracza maksymalnej dozwolonej liczby opon. Kod kreskowy opony musi być zawsze widoczny od zewnątrz samochodu.

13.1.5 Ilość opon

Wszyscy kierowcy mogą użyć tylko maksymalną ilość opon podaną w przepisach regulaminów poszczególnych Mistrzostw i w regulaminie uzupełniającym rajdu.

13.1.6. Urządzenia zapewniające zachowanie oponom swoich właściwości

Zabronione jest stosowanie wszelkich urządzeń umożliwiających oponom zachowanie swoich właściwości z ciśnieniem wewnętrznym równym lub mniejszym niż ciśnienie atmosferyczne. Wnętrze opony (przestrzeń pomiędzy obręczą koła i wewnętrzną częścią opony) musi być wypełnione wyłącznie powietrzem.

13.1.7 Felgi

Jakiiegolwiek urządzenie przeznaczone do przytrzymywania opony na feldze jest niedozwolone.

13.1. FOR ALL TYPES OF CARS AND ALL COMPETITORS

13.1.1 Compliance

All tyres must comply with this article, read in conjunction with Appendix V.

13.1.2 Moulded tyres

All cars must be fitted with moulded tyres. Hand cutting or modification of the specified tread pattern is not permitted, unless otherwise permitted in the regional variation sporting regulations.

13.1.3 Treatment of tyres

Any chemical and/or mechanical treatment of tyres is prohibited. Any device for heating the tyres once fitted on the rim is prohibited. Whether fitted on rims or not, keeping tyres in an artificially heated environment below 35°C is allowed.

13.1.4 Barcode number

Each tyre must have either:

- Two identical moulded barcode numbers (one on each side of the tyre / each barcode having a different colour as defined by the FIA) supplied by the [2020](#) FIA-approved barcode supplier, or:
- A single moulded barcode number supplied by the [2020](#) FIA-approved barcode supplier.

These barcodes will be used to check that the same tyres remain fitted to a particular car between tyre changes and that competitors are not exceeding the maximum quantities allowed. The tyre barcode must always be visible from outside the car.

13.1.5 Tyre quantities

All drivers may use only the maximum quantity of tyres detailed in the relevant Championship regulations and in the rally Supplementary Regulations.

13.1.6 Devices for maintaining full tyre performance

The use of any device for maintaining the full performance of the tyre with an internal pressure equal to or less than atmospheric pressure is forbidden. The interior of the tyre (the space between the rim and the internal part of the tyre) must be filled only with air.

13.1.7 Rims

Any device designed to clamp the tyre to the rim is not permitted.

13.1.8 Zamontowanie opon

Maksymalne ciśnienie zamontowanej opony na feldze wynosi 8 barów przy 20°C. Ciśnienie to musi pozwolić oponie na dopasowanie się do zewnętrznych ścianek felgi.

13.1.9 Opony asfaltowe (na suchą i moką nawierzchnię)

Przez cały czas trwania rajdu, głębokość bieżnika opon asfaltowych zamontowanych na samochodzie nie może być mniejsza niż 1,6 mm, na co najmniej trzech czwartych powierzchni bieżnika. Producent opon, musi zapewnić widoczne znaki kontrolne. Opony asfaltowe muszą być zgodne z Załącznikiem V i być homologowane przez FIA. Ważne: niedozwolone są opony homologowane przed 01.05.2013. Kierowcy mogą używać poprzednio homologowaną specyfikację opon tak długo jak bieżnik jest zgodny z załącznikiem V.

Patrz lista dopuszczonych opon asfaltowych opublikowana na stronie FIA.

13.1.10 Opony asfaltowe na śnieg

Jeżeli w rajdzie dozwolone jest stosowanie opony z kolcami, to regulacje dotyczące kolców i metody ich kontroli muszą być określone w regulaminie uzupełniającym.

13.1.11 Opony szutrowe

Patrz Zał. J

13.1.12. Kolcowane szutrowe opony na śnieg

Jeżeli w rajdzie dozwolone jest stosowanie opony z kolcami, to zasady dotyczące stosowania kolców i metody ich kontroli muszą być określone w regulaminie uzupełniającym.

13.1.13 Typ stosowanych opon

Producent stosowanych opon jest dowolny.

13.2 WSZYSCY ZAWODNICY ZGŁOSZENI SAMOCHODEM WRC

Dotyczy wyłącznie WRC.

13.3 WSZYSCY ZAWODNICY ZGŁOSZENI SAMOCHODEM S2000-RALLY, WSZYSCY ZAWODNICY ZGŁOSZENI SAMOCHODEM **RALLY2** I R4 WSZYSCY ZAWODNICY ZGŁOSZENI SAMOCHODEM GRUPY N

Dotyczy wyłącznie WRC.

13.4 KIEROWCY NIEPRIORYTETOWI ZGŁOSZENI SAMOCHODEM 4X4 GRUPY N KIEROWCY NIEPRIORYTETOWI ZGŁOSZENI SAMOCHODEM 2WD

Dotyczy wyłącznie WRC.

13.5 KIEROWCY PRIORYTETOWI ZGŁOSZENI SAMOCHODEM 2WD

Dotyczy wyłącznie WRC.

13.6 KIEROWCY ZGŁOSZENI W SAMOCHODACH RGT

Dotyczy wyłącznie WRC.

13.1.8 Tyre fitting

The maximum pressure for fitting the tyre onto the rim is 8 bars at 20°C; this pressure must allow the tyre to stick to the outer walls of the rim.

13.1.9 Tarmac tyre (dry and wet)

At all times during the rally, the tread depth of the tarmac tyres fitted on the car must not be less than 1.6 mm over at least three quarters of the tread pattern. The tyre manufacturer must provide visible control marks. Tarmac tyres must comply with Appendix V and be homologated by the FIA Important: no tyres homologated before 1/05/2013 are allowed. Drivers may continue to use the previously homologated specifications as long as the tread pattern is in compliance with Appendix V.

Please refer to the list of eligible asphalt tyres published on the FIA website.

13.1.10 Tarmac tyre for snow

If studded tyres are permitted in a rally, the regulations on studs and the method of checking them must be stated in the Supplementary Regulations.

13.1.11 Gravel tyre

See Appendix J.

13.1.12 Studded gravel tyre for snow

If studded tyres are permitted in a rally, the regulations on studs and the method of checking them must be stated in the Supplementary Regulations.

13.1.13 Type of tyres to be used

The make of tyres is free.

13.2. ALL COMPETITORS ENTERED WITH A WRC CAR

Applicable only for WRC.

13.3. ALL COMPETITORS ENTERED WITH A S2000-RALLY CAR, ALL COMPETITORS ENTERED WITH **RALLY2** AND R4 CARS, ALL PRIORITY DRIVERS ENTERED WITH A GROUP N CAR

Applicable only for WRC.

13.4. NON-PRIORITY DRIVERS ENTERED WITH A 4X4 GROUP N CAR, NON-PRIORITY DRIVERS ENTERED WITH A 2WD CAR

Applicable only for WRC.

13.5. PRIORITY DRIVERS ENTERED WITH A 2WD CAR

Applicable only for WRC.

13.6. DRIVERS ENTERED WITH RGT CARS

Applicable only for WRC

13.7. KONTROLE

Kontrole sprawdzające zgodność ogumienia mogą być przeprowadzane w każdej chwili trwania zawodów. Każda opona, która będzie niezgodna z regulaminem zostanie oznakowana specjalnym znakiem i nie może być użyta.

13.8. STREFY ZNAKOWANIA / SPRAWDZANIA OPON

Strefa znakowania kół/opon / strefa odczytu kodu kreskowego może być usytuowana przy wyjeździe z parków serwisowych lub oddalonych stref serwisowania i przed startem do odcinka testowego. Jeden członek personelu zespołu każdej załogi może mieć dostęp do tej strefy jedynie w celu pomocy przy procedurze znakowania opon.

załoga musi zatrzymać samochód i oczekiwać na polecenia sędziów technicznych i/lub sędziego. W razie nieobecności sędziów technicznych lub sędziów, załoga może opuścić strefę bez zatrzymywania się.

Strefa sprawdzania znakowania opon może być usytuowana przy wjeździe do parków serwisowych i oddalonych stref serwisowania.

13.9. ODCINKI DROGOWE

Opony, z niezarejestrowanym wzorem bieżnika, mogą być stosowane na odcinkach drogowych gdzie nie jest przewidziane przeprowadzenie odcinków specjalnych.

13.10. REGULACJA CIŚNIENIA W OPONACH

Dozwolona jest regulacja ciśnienia w oponach:

- gdy czas oczekiwania pomiędzy punktem PKC poprzedzającym odcinek specjalny a startem do tego odcinka specjalnego jest dla zawodnika dłuższy niż 13 minut,
- w parkach przegrupowania, w których czas pobytu któregoś z zawodników przekracza 10 minut, jeżeli bezpośrednio poprzedzają one odcinek specjalny lub super specjalny.

13.11. KOŁA ZAPASOWE

Samochody mogą przewozić maksymalnie 2 koła zapasowe oraz muszą przewozić przynajmniej jedno koło zapasowe o ile wynika to z zapisów Zał. J. dotyczących danej grupy.

Każde kompletne koło zamontowane w samochodzie lub umieszczone w samochodzie podczas serwisowania musi dotrzeć do następnego parku serwisowego lub następnej strefy serwisowania gdzie zmiana opon jest dozwolona. Żadne kompletne koło nie może być umieszczone lub usunięte z samochodu nigdzie indziej niż w parkach serwisowych lub strefach serwisowania gdzie dozwolona jest zmiana opon.

13.12. DOSTAWCA OPON NA PUNKCIE STOP ODCINKA SPECJALNEGO

Zezwala się na obecność przedstawicieli dostawcy(-ów) opon wyznaczonego(-ych) przez FIA na punkcie stop odcinka specjalnego. W tym punkcie może być przeprowadzona kontrola wizualna i pomiary temperatury oraz mogą być zbierane dane dotyczące produktu oferowanego przez firmę.

13.7. CONTROL

At any time during the rally, controls may be carried out to check the conformity of the tyres. Any tyre which is not in conformity will be marked with a special stamp and must not be used.

13.8. TYRE MARKING / CONTROL ZONES

A wheel/tyre marking / barcode reading zone may be established at the exit of the authorised service parks or remote service zones and before the start of the Shakedown. For the sole purpose of assisting the tyre marking procedure, one team member for each crew may access this zone.

The crew has to stop its car and wait for the instructions of the scrutineers and/or marshal. In the absence of scrutineers or marshals, the crew may leave the zone without stopping.

A tyre mark checking zone may be established at the entrance of the authorised service parks and remote service zones.

13.9. ROAD SECTIONS

When no Special Stages are involved, non-registered pattern tyres may be used on road sections.

13.10. TYRE PRESSURE ADJUSTMENT

The adjustment of tyre pressure is permitted:

- When the waiting time between a TC preceding a special stage and the start of that stage is more than 13 minutes for any competitor.
- In regroupings of more than 10 minutes duration for any competitor, if followed by a special stage or super special stage.

13.11. SPARE WHEELS

Cars may carry a maximum of two spare wheels and they must carry at least one spare wheel, if stipulated in the Appendix J Article for the group concerned.

Any complete wheel fitted on the car or installed inside the car during servicing must reach the next service park or the next service area where a tyre change is authorised. No complete wheel may be loaded on or taken off the car elsewhere than in the service parks or the areas where a tyre change is authorised.

13.12. TYRE SUPPLIER AT SPECIAL STAGE STOP POINT

The presence of representatives of the FIA-designated tyre supplier(s) is/are authorised at the stop point of the special stages. At that point, visual and temperature checks may be carried out and the data relating to the company's products collected.

13.13. DOSTĘPNOŚĆ OPON

Wszystkie opony stosowane w Rajdowych Mistrzostwach Regionalnych muszą być łatwo dostępne w handlu.

13.13. AVAILABILITY OF TYRES

All tyres used in the Regional Rally Championships must be readily available commercially.

ARTYKUŁ 14 (61). DOSTAWY OPON (TYRE SUPPLY)

Dotyczy wyłącznie WRC.

Applicable only for WRC

ARTYKUŁ 15 (62). ILOŚCI OPON (TYRE QUANTITIES)

Stosowne przepisy zawarte są w regulaminach poszczególnych mistrzostw.

For these regulations, please refer to the relevant championship regulations.

ZESPOŁY MECHANICZNE (MECHANICAL COMPONENTS)

ARTYKUŁ 16 (63). ZESPOŁY MECHANICZNE (MECHANICAL COMPONENTS)

16.1. WYMIANA SILNIKA

16.1.1. Wymiana silnika w przypadku jego awarii pomiędzy BK 1 i pierwszym PKC jest dozwolona, jednakże Dyrektor zawodów nałoży karę 5 minut.

16.1. ENGINE REPLACEMENT

16.1.1 In the case of engine failure between scrutineering and the first time control, it is permitted to replace the engine. However, a 5-minute penalty will be applied by the Clerk of the Course.

16.1.2. Za wyjątkiem powyżej opisanego przypadku, ten sam blok silnika oraz ta sama karoseria muszą być użyte od momentu przejścia badań kontrolnych do mety rajdu.

16.1.2 Other than above, the same engine block and bodyshell must be used from passing scrutineering until the finish of the rally.

16.2. TURBOSPREŻARKI

16.2.1. Turbosprężarka i sprężarka zwane są dalej "sprężarką".

16.2.1 The turbocharger and compressor shall hereinafter be referred to as 'compressor'.

16.2.2. Aktualne przepisy dotyczące ogranicznika wlotu powietrza i znakowania (art. 254.6.1 i 255.5.1.8.3 Zał. J) pozostają w mocy.

16.2.2 The regulations in force concerning the air restrictor and marking remain applicable (Articles 254-6.1 and 255-5.1.8.3 of Appendix J).

16.2.3. Sprężarka zainstalowana w samochodzie oraz jedna zapasowa sprężarka będą kontrolowane i plombowane podczas BK 1, plombami o tym samym numerze.

16.2.3 The compressor fitted to the car and one spare compressor will be checked and sealed with seals bearing the same number at pre-rally scrutineering.

16.2.4. Sprężarki będą oznaczone numerem samochodu i mogą być użyte wyłącznie w tym samochodzie.

16.2.4 The compressors will bear the car's number and be used exclusively on that car.

16.2.5. Wszystkie użyte sprężarki muszą pozostać zaplombowane od BK 1 do końca rajdu, aby umożliwić sędziom technicznym kontrolę ich zgodności z wymaganiami.

16.2.5 All used compressors must remain sealed from pre-rally scrutineering until the end of the rally in order that scrutineers may check their conformity.

16.2.6. Powyższe przepisy dotyczą również wszystkich samochodów, których sprężarki nie posiadają ogranicznika wlotu powietrza. W tym przypadku, sprężarki są znakowane tylko w celu umożliwienia ich policzenia.

16.2.6 The above rules are also compulsory for all cars whose compressors are not equipped with an air restrictor. In this case, the compressors will be marked only for the purpose of counting them.

16.2.7. W samochodach R5, system kontroli ciśnienia doładowania homologowany przez FIA (zawór pop-off, patrz: lista techniczna FIA nr 43) musi być sprawdzony i zaplombowany (zgodnie z art. 261 Zał. J) w czasie badania kontrolnego przed zawodami (BK 1). Musi on pozostać zaplombowany do końca rajdu, poza

16.2.7 For Rally2 cars, the homologated FIA boost control system (pop-off valve, see FIA Technical list n° 43) must be checked and sealed (as per article 261 from appendix J) at pre-event scrutineering. It must remain sealed until the end of the rally except with the approval from the FIA Technical delegate.

przypadkami zatwierdzonymi przez Delegata Technicznego FIA.

16.3. NAPĘDY

16.3.1. W każdym z samochodów kierowców posiadających priorytet FIA, tylko jedna zapasowa skrzynia biegów oraz jeden zestaw zapasowych mechanizmów różnicowych (przedni i/lub środkowy i/lub tylny) mogą zostać użyte w każdym z rajdów.

16.3.2. Te zapasowe podzespoły oraz podzespoły zamontowane w samochodzie będą znakowane/plombowane podczas BK 1. Stosowanie tej zasady w stosunku do innych zgłoszonych samochodów pozostawia się, w porozumieniu z FIA, do decyzji organizatora.

16.3.3. Znakowanie/plombowanie odbywa się w sposób pozwalający zawodnikom na wymianę sprzętą i powiązanych z nim akcesoriów.

16.3.4. Wszystkie podzespoły będą identyfikowane poprzez umieszczenie na nich plomb z tym samym numerem.

16.3.5. Wszystkie znakowania/plombowania będą wykonywane zgodnie z przepisami opublikowanymi przez FIA dla różnych modeli samochodów.

16.3.6. Skrzynie biegów i mechanizmy różnicowe mogą być wymieniane w każdym parku serwisowym, pod warunkiem, że sędziowie techniczni zostali wcześniej poinformowani o zamiarze dokonania wymiany.

16.3.7. Zezwala się, aby zdemontowane skrzynie biegów/mechanizmy różnicowe były ponownie użyte w tym samym samochodzie pod warunkiem, że ich plomby i oznakowania pozostały nienaruszone.

16.3.8. Znakowanie/plombowanie musi pozostać nienaruszone od BK 1 do końca rajdu. Sędziowie techniczni mogą kontrolować znakowanie/plombowanie w każdej chwili zawodów, a na koniec rajdu mogą rozebrać te części, aby sprawdzić ich zgodność z przepisami.

16.3. TRANSMISSIONS

16.3.1 For each car of the FIA priority drivers, one spare gearbox and one set of spare differentials (front and/or centre and/or rear) may be used in each rally.

16.3.2 These spare components and those fitted to the car will be marked/sealed at initial scrutineering. The application of this rule to other cars entered is left to the discretion of the organisers in agreement with the FIA.

16.3.3 The marking/sealing will permit the competitor to replace the clutch and associated accessories.

16.3.4 All the components will be identified by seals bearing the same number.

16.3.5 All marking/sealing will be carried out in accordance with the details published by the FIA for the different models of car.

16.3.6 The gearboxes and differentials may be changed in any service park, provided that the scrutineers have been informed beforehand of the intention to do so.

16.3.7 On condition that the seals and markings of a dismantled gearbox/differential(s) remain intact, the parts may be re-used on the same car.

16.3.8 The marking/sealing must remain intact from pre-rally scrutineering until the end of the rally. The scrutineers may check the marking/seals at any time and at the end of the rally may disassemble the parts to check their conformity.

ARTYKUŁ 17 (64). ZESPOŁY MECHANICZNE - PRODUCENCI I ZESPOŁY WRC (MECHANICAL COMPONENTS - MANUFACTURERS AND WRC TEAMS)

Dotyczy wyłącznie WRC.

Applicable only for WRC

ARTYKUŁ 18 (65). DODATKOWE WYMAGANIA DOTYCZĄCE SAMOCHODU (ADDITIONAL CAR REQUIREMENTS)

18.1. KAMERY W SAMOCHODACH

18.1. ON-BOARD CAMERAS

18.1.1. Jeżeli organizator lub promotor Mistrzostw (gdy występuje) tego wymaga, zgłoszony samochód musi mieć na pokładzie kamerę lub inne urządzenie rejestrujące. Będą one zakładane przez organizatora lub promotora mistrzostw za zgodą sędziego technicznego.

18.1.1 If required by the organiser or Championship Promoter (if applicable), the competition car must carry an on-board camera or other recording device. This will be fitted by the organiser or Championship Promoter and approved by the scrutineer.

18.1.2. Zawodnik każdego samochodu wyposażonego w kamerę musi posiadać uprzednią zgodę organizatora lub promotora Mistrzostw (gdy występuje). Zatwierdzone kamery będą oznakowane samoprzylepnymi nalepkami oraz muszą one być zamontowane w samochodzie w momencie badań kontrolnych.

18.1.3. Najpóźniej na tydzień przed początkiem zapoznania z trasą rajdu zawodnicy, którzy chcą używać kamer muszą dostarczyć organizatorowi lub promotorowi Mistrzostw (gdy występuje) następujące informacje: nazwa zawodnika, numer samochodu, adres zawodnika, sposób wykorzystania nagrań, producent oraz oznaczenie modelu użytego (-ych) urządzenia(-eń).

18.2. SYSTEM ŚLEDZENIA POJAZDÓW

W rajdowych Mistrzostwach FIA, wszystkie samochody muszą być wyposażone w system śledzenia pojazdów dostarczony przez organizatora rajdu. Instalacja będzie sprawdzana podczas BK 1. Każdy organizator przekaze instrukcje dotyczące dystrybucji, zwrotu i instalowania tego systemu. Każda ingerencja w system(-my) w czasie rajdu będzie skutkować zgłoszeniem zawodnika do ZSS.

18.3. POZIOM HAŁASU NA ODCINKACH SPECJALNYCH

Wyłącznie na odcinkach specjalnych zaleca się ze względów bezpieczeństwa, aby spaliny omijały tłumik pod warunkiem, że wylot gazów wydechowych jest zgodny z Zał. J. W samochodach wyposażonych w katalizator, gazy te muszą przechodzić przez ten katalizator. Na odcinkach drogowych, w każdym momencie, poziom hałasu musi być zgodny z Zał. J.

18.1.2 The competitor of any car which carries an on-board camera must have the prior agreement of the organiser or Championship Promoter (if any). Authorised cameras will be identified by an adhesive decal and must be mounted in the car at the time of scrutineering.

18.1.3 Competitors wishing to use a camera must supply the following information to the organiser or Championship Promoter (if any) at least one week before the start of reconnaissance: competitor's name, car number, competitor's address, use of footage and brand and model name of the device(s) used.

18.2. TRACKING SYSTEM

In FIA Championship rallies, all cars must be fitted with a safety tracking system provided by the rally organiser. The installation will be checked at scrutineering. Instructions regarding collection, return and fitment will be issued by each organiser. Any interference with the system(s) during the rally will result in the competitor being reported to the Stewards.

18.3. NOISE LEVEL IN THE SPECIAL STAGES

For safety reasons, on special stages only, the possibility of bypassing the exhaust silencer is recommended, provided that the exit of the exhaust gases is in conformity with Appendix J and, for cars fitted with a catalytic converter, that the gases themselves pass through this catalytic converter. At any time on the road sections, the noise level must be in conformity with Appendix J.

STANDARDOWE DOKUMENTY I WIZA FIA (STANDARD DOCUMENTS AND FIA VISA)

ARTYKUŁ 19 (14). STANDARDOWE DOKUMENTY FIA (FIA STANDARDISED DOCUMENTS)

19.1. POSTANOWIENIA OGÓLNE

Dla następujących dokumentów format i procedura ich publikacji, podana w Załączniku II, musi być przestrzegana:

- Regulamin uzupełniający (format elektroniczny i papierowy),
- Komunikaty (format elektroniczny i papierowy),
- Przewodnik rajdowy 1 i/lub 2 (format elektroniczny),
- Harmonogram (format elektroniczny i papierowy),
- Książka drogowa (format papierowy),
- Karta drogowa (format papierowy),
- Formularz zgłoszenia (format elektroniczny i papierowy),
- Listy zgłoszeń (format elektroniczny),
- Listy startowe i wyniki rajdu (format elektroniczny i papierowy),
- Przewodnik bezpieczeństwa dla mediów (format elektroniczny i papierowy), opcjonalny.

19.1. GENERAL

The format and procedure of the following documents as in Appendix II must be followed:

- Supplementary regulations (electronic and printed format)
- Bulletins (electronic and printed format)
- Rally Guide 1 and/or 2 (electronic format)
- Itinerary (electronic and printed format)
- Road book (printed format)
- Time card (printed format)
- Entry form (electronic and printed format)
- Entry lists (electronic format)
- Start lists and results at the rally (electronic and printed format)
- Media safety book (electronic and printed format), optional

Zalecane jest stosowanie elektronicznej tablicy ogłoszeń. Jednakże, oficjalne dokumenty takie jak prowizoryczna i końcowa klasyfikacja oraz wyniki, komunikaty i decyzje muszą być publikowane na tradycyjnej tablicy ogłoszeń wraz z umieszczonym na nich czasem ich publikacji.

W dokumentach opublikowanych elektronicznie nie wolno dokonywać zmian po ich publikacji na stronie internetowej organizatora chyba, że wszyscy zawodnicy i osoby oficjalne zostaną o tym poinformowani, a naniesione poprawki zostaną zaznaczone. W żadnym dokumencie wymagającym aprobaty FIA nie wolno wprowadzać zmian bez uprzedniej zgody FIA.

19.2. KSIĄŻKA DROGOWA / HARMONOGRAM

Wszystkie załogi otrzymają Książkę Drogową zawierającą szczegółowy opis obowiązującej trasy rajdu. Książka Drogowa określa obowiązkową trasę rajdu poprzez umieszczone w niej diagramy wskazujące kierunek jazdy, a pomiędzy tymi diagramami, poprzez zdefiniowanie drogi po której należy jechać. Dodatkowo, na odcinkach specjalnych organizator może postawić ograniczenia cięcia (wygrodenia) w miejscach, gdzie uważa, że zawodnicy zjeżdżali z drogi podczas zapoznania z trasą rajdu, bądź podczas pierwszej pętli rajdu. Informacja o wszystkich wprowadzonych zmianach musi zostać przekazana wszystkim zawodnikom przed startem odcinka, na którym dokonano zmian.

Każde odstępstwo będzie zasygnalizowane ZSS.

19.3. KARTY DROGOWE

19.3.1. Każda załoga jest odpowiedzialna:

- za swoją kartę drogową;
- za przedstawienie karty drogowej w punktach kontrolnych i poprawność wpisów;
- za każdy wpis dokonany w karcie drogowej.

19.3.2. Wyłącznie uprawniony sędzia może dokonywać wpisów w karcie drogowej - nie dotyczy to pól oznaczonych „do użytku zawodnika”.

19.3.3. W przypadku braku potwierdzenia lub wpisu z jakiegokolwiek punktu kontrolnego, braku wpisanego czasu PKC lub nie przekazaniu sędziemu karty drogowej w którymkolwiek z punktów kontrolnych, załoga będzie uznana za wycofującą się z rywalizacji w tym punkcie kontrolnym. Informacja o tym fakcie będzie ogłoszona przez Dyrektora zawodów na końcu sekcji.

19.3.4. Każda rozbieżność pomiędzy wpisami czasu wykonanymi w karcie drogowej załogi i w oficjalnych dokumentach rajdu będzie przedmiotem dochodzenia Dyrektora zawodów.

The use of a digital notice board is recommended. However, official documents such as provisional and final classifications and results, bulletins and decisions must be published on the regular official notice board, along with the time of publication.

Documents which are published electronically shall not be amended once published on the organisers' website unless all competitors and officials are informed and the amendments are highlighted. Any documents which require FIA approval prior to publication shall not be amended without approval from the FIA.

19.2. ROAD BOOK/ITINERARY

All crews will receive a Road Book containing a detailed description of the compulsory itinerary. The compulsory itinerary of the rally is defined in the Road Book by the road direction diagrams and, between the road direction diagrams, by the defined roadway. Furthermore, on the special stages, the organisers may erect barriers or any other hindrances where they believe competitors have deviated from the roadway during reconnaissance or the first running of the stages. All modifications made must be informed to all competitors before the start of the concerned stage.

Any deviation will be reported to the Stewards.

19.3. TIME CARDS

19.3.1 Each crew is responsible for:

- Its time card.
- Submitting the time card at the controls and for the accuracy of the entries.
- Any entries made on the time card.

19.3.2 The appropriate marshal is the only person allowed to make entries on the time card, except for the sections marked “for competitor’s use”.

19.3.3 In case of the absence of a mark or signature from any control, the absence of a time entry at a time control, or the failure to hand in the time card at each control, the crew concerned will be considered to have retired at that control. This information will be pronounced by the Clerk of the Course at the end of a section.

19.3.4 Any divergence between the times entered on the crew's time card and those entered on the official documents of the rally will form the subject of an inquiry by the Clerk of the Course.

ARTYKUŁ 20 (15). NADAWANIE WIZY FIA (ISSUING OF AN FIA VISA)

Patrz załącznik IX – Specyfikacja wymagań organizacyjnych

See Appendix IX - Organisational Requirement Specifications

UBEZPIECZENIE (INSURANCE)

ARTYKUŁ 21 (16). ZAKRES UBEZPIECZENIA (INSURANCE COVER)

21.1. OPIS ZAKRESU UBEZPIECZENIA

Regulamin uzupełniający musi zawierać wszystkie szczegóły dotyczące zakresu ubezpieczenia zawartego przez organizatorów. W polisie muszą być wskazani zawodnicy, Promotor (jeśli występuje), FIA oraz osoby oficjalne rajdu (oraz zakres ryzyka i sumy gwarancyjnej ubezpieczenia). Suma gwarancyjna powinna być podana w USD lub EUR.

21.2. ZAKRES UBEZPIECZENIA OC

21.2.1. Składka ubezpieczeniowa wliczona w wysokość wpisowego musi zapewniać pokrycie odpowiedzialności cywilnej wobec osób trzecich (odpowiedzialność cywilna).

21.2.2. Suma gwarancyjna ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej jest zawarta ponad i bez uszczerbku dla innych osobistych polis zawartych przez zawodnika lub każdą inną osobę fizyczną lub prawną uczestniczącą w rajdzie.

21.2.3. Ubezpieczenie musi obowiązywać co najmniej od odcinka testowego lub wolnego treningu i odcinka kwalifikacyjnego a następnie, dla zawodników przejeżdżających trasę rajdu od rozpoczęcia części sportowej rajdu do jego zakończenia, lub momentu ostatecznego wycofania się, lub dyskwalifikacji. Samochody, które wycofały się a następnie ponownie wystartowały nie powinny być uznane jako ostatecznie wycofane.

21.3. WYŁĄCZENIE ODPOWIEDZIALNOŚCI

Pojazdy serwisowe i pojazdy wykorzystywane do zapoznania z trasą, nawet oznaczone specjalnymi tablicami wydanymi przez organizatora nie są, objęte polisą ubezpieczeniową rajdu.

21.1. DESCRIPTION OF INSURANCE COVER

The Supplementary Regulations must give details concerning insurance cover taken out by the organisers. The certificate shall name the competitors, the Promoter (if any) the FIA and the officials of the rally (description of the risks and sums covered). The amount covered should be expressed in USD or Euros.

21.2. PUBLIC LIABILITY COVER

21.2.1 The insurance premium which must be included in the entry fee must guarantee adequate cover for civil liability towards third parties (public liability).

21.2.2 Public Liability cover shall be in addition to and without prejudice to any personal insurance policy held by a competitor or any other person or legal entity taking part in the rally.

21.2.3 The insurance cover must at least be in effect during the Shakedown or Free Practice and the Qualifying stage and then, for competitors running within the itinerary of the rally, from the start of the first competition element until the end of the rally or at the moment of permanent retirement or disqualification. Cars having retired and re-started shall not be considered to have permanently retired.

21.3. EXCLUSION OF COVER

The service vehicles and cars used for reconnaissance, even those bearing special plates issued by the organisers, are not covered by the insurance policy of the rally.

ZGŁOSZENIA (ENTRIES)

ARTYKUŁ 22 (21). PROCEDURA ZGŁOSZEŃ (ENTRY PROCEDURE)

22.1. PRZEDŁOŻENIE ZGŁOSZENIA (PRZESŁANIE ZGŁOSZENIA)

Każdy zawodnik, posiadacz licencji FIA, chcący wziąć udział w rajdzie musi przestać odpowiednie wpisowe i w pełni wypełniony formularz zgłoszenia określony w regulaminie uzupełniającym do biura rajdu przed upływem terminu przyjmowania zgłoszeń. Istnieje możliwość przyjęcia zgłoszenia elektronicznego – internetowego. Jeżeli zgłoszenie wysłane jest faksem lub elektronicznie, organizator musi otrzymać prawidłowo podpisany oryginał zgłoszenia nie później niż 5 dni po upływie terminu przyjmowania zgłoszeń. Do zgłoszenia należy dołączyć kopię ważnej licencji zawodnika.

22.2. ZMIANY W ZGŁOSZENIU

Zawodnik może dowolnie zamienić samochód określony w formularzu zgłoszenia na inny, należący do tej samej klasy aż do momentu BK 1.

22.1. SUBMISSION OF ENTRY FORMS (ENTRY APPLICATION)

Any FIA competition licence-holder wishing to take part in a rally must send the due entry fee and the completed entry form to the rally secretariat before the closing date, as specified in the Supplementary Regulations. An electronic entry application (Internet) may be accepted. If the application is sent by fax, by email or made electronically, the original duly signed entry form must reach the organisers within 5 days following the close of entries. The entry form must be accompanied by a copy of the valid competitor's licence.

22.2. AMENDMENTS ON THE ENTRY FORM

A competitor may freely replace the car declared on the entry form with another from the same class, up to the moment of scrutineering.

22.3. ZEZWOLENIE ASN-u

Zawodnicy, kierowcy i piloci muszą uzyskać zezwolenie swojego ASN-u na starty poza jego granicami zgodnie z art. 3.9.4 MKS.

22.4. ZAMIANA ZAWODNIKA I/LUB CZŁONKA(-ÓW) ZAŁOŻY

Zmiana zawodnika dozwolona jest do czasu zamknięcia przyjmowania zgłoszeń. Jedynie zawodnik zgłoszony do zawodów będzie miał prawo wystąpienia o dokonanie takiej zmiany.

Po zamknięciu przyjmowania zgłoszeń, tylko jeden członek załogi może być zmieniony za zgodą:

- organizatora, przed rozpoczęciem OA,
- ZSS, po rozpoczęciu OA, a przed opublikowaniem listy startowej.

Po zamknięciu przyjmowania zgłoszeń jedynie FIA może wyrazić zgodę na zmianę obydwóch członków załogi albo zawodnika.

22.5. ZOBOWIĄZANIA ZAWODNIKÓW I CZŁONKÓW ZAŁOŻY

Przez sam fakt podpisania formularza zgłoszenia, zarówno zawodnik, jak i wszyscy członkowie załogi podporządkowują się jurysdykcji sportowej określonej w MKS i jego załącznikach, niniejszym regulaminie oraz regulaminie uzupełniającym rajdu.

22.3. ASN AUTHORISATIONS

Foreign competitors, drivers and co-drivers, must present an authorisation according to Art. 3.9.4 of the Code.

22.4. CHANGE OF COMPETITOR AND/OR CREW MEMBER(S)

A change of competitor is permitted up to the close of entries. Only the competitor entered in the event will be allowed to make this request.

After the close of entries, one member of the crew may be replaced with the agreement of:

- the organisers, before the start of the administrative checks,
- the Stewards, after the commencement of these checks and before the publication of the start list.

Only the FIA may authorise the replacement of both crew members or the competitor after the close of entries.

22.5. COMPETITORS' AND CREW MEMBERS' UNDERTAKINGS

By the very fact of signing the entry form, the competitor and the crew submit themselves to the sporting jurisdictions specified in the Code and its appendices, these regulations and the Supplementary Regulations of the rally.

ARTYKUŁ 23 (22). DATY ZAMKNIĘCIA PRZYJMOWANIA ZGŁOSZEŃ (ENTRY CLOSING DATES)

23.1. PRZESTRZEGANIE DATY ZAMKNIĘCIA PRZYJMOWANIA ZGŁOSZEŃ

Data zamknięcia przyjmowania zgłoszeń dla każdego rajdu musi być przestrzegana, niezależnie od terminów rejestracji do Mistrzostw.

23.2. DATY ZAMKNIĘCIA PRZYJMOWANIA ZGŁOSZEŃ

Standardowo data zamknięcia przyjmowania zgłoszeń musi być ustalona najpóźniej na 2 tygodnie przed rozpoczęciem zapoznania z trasą.

23.1. RESPECT OF CLOSING DATES FOR ENTRIES

Closing dates for entries in each individual rally must be respected, irrespective of the Championship registration deadlines.

23.2. ENTRY CLOSING DATES

The standard closing date for entries must be no later than 2 weeks before the beginning of reconnaissance.

ARTYKUŁ 24 (23). WPISOWE (ENTRY FEES)

24.1. PRZYJĘCIE ZGŁOSZENIA

Zgłoszenie zostanie przyjęte wyłącznie, gdy towarzyszyć mu będzie pełna kwota wpisowego lub pokwitowanie wystawione przez ASN zawodnika.

24.2. ZWROT WPISOWEGO

Wpisowe będzie zwrócone w całości:

- zawodnikom, których zgłoszenia nie zostały przyjęte,
- w przypadku, nie odbycia się rajdu.

24.3. CZĘŚCIOWY ZWROT WPISOWEGO

Wpisowe może być zwrócone częściowo na warunkach określonych w regulaminie uzupełniającym.

24.1. ACCEPTANCE OF ENTRY FORM

An entry application will be accepted only if accompanied by the total entry fees.

24.2. REFUND OF ENTRY FEES

Entry fees will be refunded in full:

- to candidates whose entry has not been accepted,
- in the case of the rally not taking place.

24.3. PARTIAL REFUND OF ENTRY FEES

Entry fees may be partially refunded following such conditions as provided for in the Supplementary Regulations.

ARTYKUŁ 25 (24). KLASY (CLASSES)

25.1. ZMIANA KLASY

Jeżeli podczas BK 1 okaże się, że przedstawiony samochód nie odpowiada grupie i/lub klasie, w której został zgłoszony, ZSS może go przenieść do właściwej grupy i/lub klasy wskazanej przed Delegata Technicznego FIA lub Kierownika Sędziów Technicznych.

25.1. CHANGE OF CLASS ENTERED

At the time of scrutineering, if a car as presented does not correspond to the group and/or class in which it was entered, the Stewards may transfer it to the appropriate group and/or class recommended by the FIA Technical delegate or the chief scrutineer.

OZNAKOWANIE SAMOCHODÓW (CAR IDENTIFICATION)

ARTYKUŁ 26 (17). SEZONOWO PRZYZNANE NUMERY (SEASONALLY ALLOCATED NUMBERS)

Dotyczy wyłącznie WRC

Applicable only for WRC

ARTYKUŁ 27 (18). NUMERY STARTOWE (COMPETITION NUMBERS)

27.1. POSTANOWIENIA OGÓLNE

27.1. GENERAL

27.1.1. Organizatorzy dostarczą każdej załodze tablice z numerem startowym, które muszą być umieszczone na samochodach przed BK1 w miejscach podanych regulaminie uzupełniającym.

27.1.1 The organiser will provide each crew with the number identification, which must be affixed to their car in the stated positions prior to scrutineering.

27.1.2. Każda reklama w obrębie tablicy numeru startowego jest obowiązkowa i nie może być odrzucona przez zawodników. Zabronione są wszelkie modyfikacje tych tablic.

27.1.2 Any advertising within this identification is obligatory and may not be refused by the competitors. No modifications to these panels are allowed.

27.1.3 Promotor danych mistrzostw (jeśli występuje) może wprowadzić dodatkowe wymagania w zakresie reklamy.

27.1.3 The promoter of the Championship (if applicable) may have additional advertising requirements.

27.2. TABLICE NA DRZWI PRZEDNIE

27.2. FRONT DOOR PANELS

27.2.1. Dwie tablice na drzwi przednie o długości 67 cm i wysokości 17 cm zawierające jednocentymetrowe białe obramowanie. Każda tablica musi obowiązkowo posiadać w swojej przedniej części powierzchnię barwy czarno-matowej zarezerwowaną na numer startowy. Cyfry o wysokości 14 cm i grubości kreski 2 cm są barwy żółtej fluorescencyjnej (PMS 803). Pozostała część tablicy na drzwi jest zarezerwowana na reklamę obowiązkową organizatora.

27.2.1 Two front door panels measuring 67 cm wide by 17 cm high including a 1 cm white surround. Each of these panels shall comprise a matt black competition number box which shall always be at the front of the panel. Numerals will be fluorescent yellow (PMS 803), 14 cm high and with a stroke width of 2 cm. The remainder of this door panel is reserved for mandatory advertising of the organiser.

27.2.2. Każda tablica jest umieszczona poziomo na krawędzi natarcia każdego drzwi przednich z numerem z przodu. Wierzchołek tablicy musi znajdować się od 7 cm do 10 cm poniżej dolnej krawędzi szyby.

27.2.2 Each panel shall be placed horizontally at the leading edge of each front door, with the number at the front. The top of the plate shall be between 7 cm and 10 cm below the lower limit of the window.

27.2.3. Żadne inne oznaczenie prócz koloru nadwozia samochodu nie może być umieszczone w odległości mniejszej niż 10 cm od tablicy.

27.2.3 No signage, other than the colour scheme of the car, shall be placed within 10 cm of this panel.

27.3. SZYBA TYLNA

Tablica na tylną szybę o maksymalnej szerokości 30 cm i wysokości 10 cm jest umieszczona centralnie na dole tylnej szyby. Na przyległym obszarze o wymiarach 15 cm x 15 cm umieszcza się numer startowy o wysokości 14 cm barwy pomarańczowej fluorescencyjnej (PMS 804) na jasnym tle. Numer może być odbłaskowy i musi być widoczny z tyłu na wysokości oczu.

27.3. REAR WINDOW

One rear window panel measuring a maximum of 30 cm wide and 10 cm high shall be positioned at the bottom in the centre of the rear window. An adjacent area of 15 cm x 15 cm shall contain a fluorescent orange (PMS 804) 14 cm high competition number on a clear background. This number may be reflective and must be visible from the rear at eye level.

27.4. SZYBY BOCZNE

Dwa numery o wysokości 20 cm i szerokości kreski 25 mm o barwie pomarańczowej fluorescencyjnej (PMS 804), ewentualnie odbłaskowe. Numery te muszą być umieszczone na tylnych szybach bocznych obok nazwisk załogi.

27.5. TABLICA NA DACH

27.5.1. Tablica na dach o szerokości 50 cm i wysokości 52 cm jest umieszczona na dachu, górami skierowaną w stronę przodu samochodu. Numer startowy barwy czarnej matowej o szerokości 5 cm i wysokości 28 cm jest umieszczony na matowym białym tle o szerokości 50 cm i wysokości 38 cm.

27.5.2. Reklama **obowiązkowa** organizatora musi się zmieścić na powierzchni mającej tę samą szerokość (50 cm) i wysokości 14 cm (lub 2 x 7 cm wysokości) znajdującej poniżej i/lub powyżej tych numerów.

27.5.3. Wydawanie zawodnikom tablic na dach następuje według uznania organizatorów.

27.6. TABLICA RAJDOWA

Tablica, mieszcząca się w prostokątnym obrysie o szerokości 43 cm i wysokości 21,5 cm, która musi zawierać przynajmniej numer startowy oraz pełną nazwę rajdu.

27.4. SIDE WINDOWS

Two numbers for each rear side window which shall be 20 cm high with a stroke width of 25 mm, coloured fluorescent orange (PMS 804), and may be reflective. These numbers shall be placed on the rear side windows adjacent to the crew's name.

27.5. ROOF PANEL

27.5.1. One roof panel, 50 cm wide by 52 cm high, to be placed on the roof with the top towards the front of the car. A matt black competition number, 5 cm wide by 28 cm high, will be displayed on a matt white background 50 cm wide by 38 cm high.

27.5.2 Any **mandatory** organiser advertising must fit into an area of the same width (50 cm) and 14 cm high (or 2 x 7 cm high), situated above and/or below the numbers.

27.5.3 It is at the organisers' discretion to distribute roof panels to the competitors.

27.6. FRONT PLATE

One plate fitting into a rectangle 43 cm wide by 21.5 cm high which shall include at least the competition number and full name of the rally.

ARTYKUŁ 28 (19). NAZWISKA KIEROWCY I PILOTA (DRIVER'S AND CO-DRIVER'S NAMES)

28.1. TYLNE BOCZNE SZYBY

Pierwsza litera imienia oraz nazwisko kierowcy i pilota, **jak również** flagi narodowe krajów, których ASN-y wystawiły im licencje, muszą być umieszczone na obydwóch bocznych, tylnych szybach samochodu, obok numeru startowego. Nazwiska te muszą:

- być napisane białą czcionką Helvetica,
- mieć pierwszą literę imienia oraz pierwszą literę nazwiska/nazwisk napisane dużą literą, reszta małymi literami,
- mieć wysokości 6 cm, szerokość kreski 1,0 cm.

Nazwisko kierowcy należy umieścić u góry z obydwu stron samochodu.

28.1. REAR SIDE WINDOWS

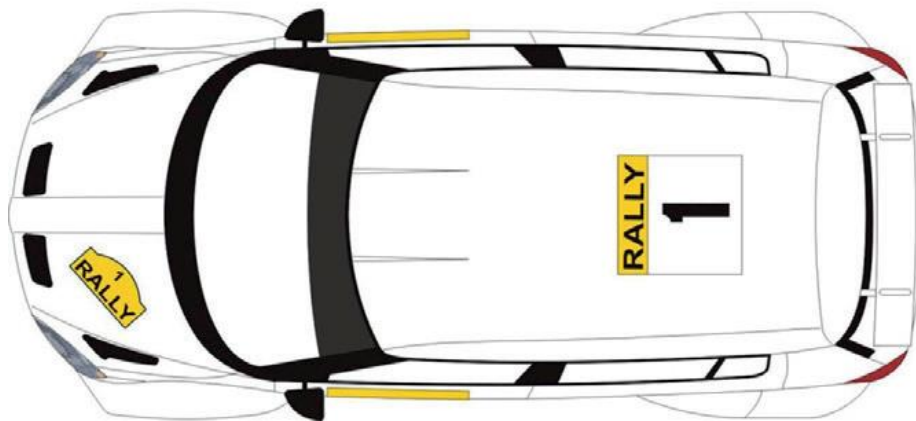
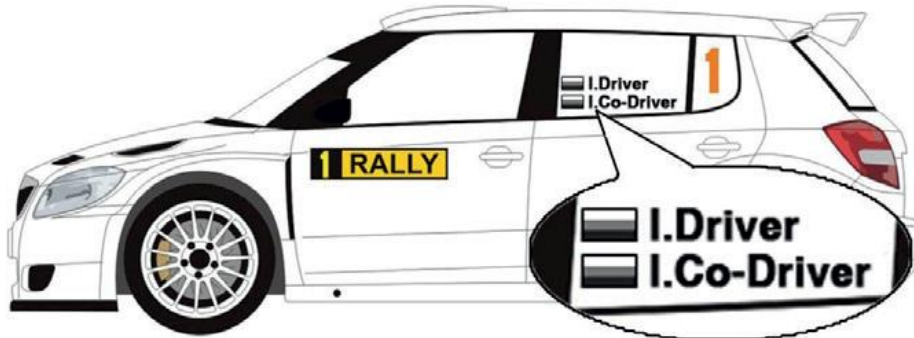
The first initial(s) and surname of the driver and the co-driver, **as well as** the national flags of the country of the ASN from which they have obtained their licences, must appear on the rear side window on both sides of the car, adjacent to the competition number. The names must be:

- in white Helvetica,
- in upper case for the initial(s) and first letter of each name with the remainder in lower case,
- 6 cm high and with a stroke width of 1.0 cm.

The driver's name shall be the upper name on both sides of the car.

28.2. TABLICE NA DRZWI / NUMERY STARTOWE /
NAZWISKA KIEROWCÓW

28.2. DOOR PLATES / COMPETITION NUMBERS /
DRIVERS' NAMES



ARTYKUŁ 29 (18). REKLAMA (ADVERTISING)

29.1. Dozwolone jest umieszczenie na samochodzie reklamy każdego rodzaju po warunkiem, że:

- jest dozwolona przez prawo danego kraju oraz przepisy FIA,
- nie jest obraźliwa,
- nie ma charakteru politycznego lub religijnego,
- przestrzegane są przepisy dotyczące numerów startowych,
- nie ogranicza załozdze widoczności przez szyby samochodu,
- jest zgodna przepisami art. 10.6.2 MKS.

29.2. Nazwa producenta samochodowego nie może wchodzić w skład nazwy rajdu oraz być umieszczona w miejscach przeznaczonych na reklamę obowiązkową organizatora.

29.1. Competitors are allowed to affix any kind of advertising to their cars, provided that:

- it is authorised by the national laws and the FIA regulations,
- it is not likely to give offence,
- it is not political or religious in nature,
- it respects the regulations on competition numbers,
- it does not interfere with the crew's vision through the windows,
- it complies with the provisions of Article 10.6.2 of the Code.

29.2. The name of an automobile manufacturer may not be associated with the name of a rally or appear in the organiser's compulsory advertising spaces.

29.3. Tekst każdej reklamy obowiązkowej organizatora musi być jednoznacznie określony w regulaminie uzupełniającym lub w oficjalnym komunikacie, przed zamknięciem zgłoszeń do rajdu.

29.8. NIEOBOWIĄZKOWA REKLAMA ORGANIZATORA

29.4.1. Organizator może wymagać od zawodnika umieszczenia dodatkowej, nieobowiązkowej reklamy. W przypadku odmowy jej umieszczenia wysokość wpisowego może być co najwyżej podwojona. W żadnym przypadku wysokość tej dodatkowej opłaty nie może być większa niż 2000 €.

29.4.2. Zakres działalności podmiotów umieszczonych w nieobowiązkowej reklamie musi być zawsze określony przez organizatora. Dodatkowa opłata z tytułu reklamy nieobowiązkowej dotyczącej producenta samochodów, opon, paliwa lub środków smarnych nie może być nakładana na zawodnika jeżeli odmówi umieszczenia takiej reklamy.

29.4.3. Zawodnicy, którzy zaakceptują nieobowiązkową reklamę organizatora tak, jak podano w regulaminie uzupełniającym muszą zarezerwować na nią miejsce, które może być maksymalnie dwa razy większe od miejsca na reklamę obowiązkową. Żadna modyfikacja reklamy nie jest dozwolona.

29.4.4. Nieobowiązkowa reklama organizatora musi być jednoznacznie wskazana w regulaminie uzupełniającym. Jeżeli reklama nieobowiązkowa jest podana w komunikacie i, jeżeli mogłyby wystąpić konflikty z reklamą zawodnika, to może on odmówić umieszczenia tej reklamy bez konieczności wniesienia opłaty dodatkowej.

29.3. The text of any obligatory organiser advertising must be clearly indicated in the Supplementary Regulations, or in an official bulletin before the close of entries for the rally.

29.4. ORGANISER'S OPTIONAL ADVERTISING

29.4.1 The organiser may require competitors to carry optional advertising. If a competitor declines this advertising the entry fee may not be more than doubled. In any case this additional charge is limited to €2,000.

29.4.2 The field of business of the optional advertisers must always be specified by the organiser. No additional fee for optional advertising referring to a make of automobile, tyres, fuel or lubricant may be imposed on a competitor if the competitor refuses such advertising.

29.4.3 Competitors who accept the organiser's optional advertising as specified in the Supplementary Regulations must reserve space for it, which may not be more than double as for the mandatory advertising. No modification of the advertising is allowed.

29.4.4 The organiser's optional advertising must be clearly indicated in the Supplementary Regulations. If the optional advertising is published in a bulletin, and should there be conflicts with the competitor's advertising, the competitor may refuse such optional advertising without paying any extra fee.

ODBIÓR ADMINISTRACYJNY I BADANIA KONTROLNE (ADMINISTRATIVE CHECKS AND SCRUTINEERING) **ARTYKUŁ 30 (-). ODBIÓR ADMINISTRACYJNY (ADMINISTRATIVE CHECKS)**

30.1. HARMONOGRAM

Kierowcy i piloci biorący udział w rajdzie muszą stawić się na odbiorze administracyjnym zgodnie z czasem opublikowanym w regulaminie uzupełniającym. Kara za spóźnienie będzie określona w regulaminie uzupełniającym.

30.2. WYMAGANE DOKUMENTY

W czasie odbioru administracyjnego będą sprawdzane następujące oryginalne i ważne dokumenty:

- licencja zawodnika,
- licencje kierowcy i pilota,
- ważne prawa jazdy kierowcy i pilota,
- paszporty (lub inne dokumenty tożsamości) kierowcy i pilota,
- zgoda ASN na start zagranicznego zawodnika i/lub kierowcy,
- kompletność wszystkich danych zawartych w formularzu zgłoszenia,
- dokumenty rejestracyjne samochodu.

Wszystkie pozostałe dokumenty, które organizator chce sprawdzić (np. ubezpieczenie samochodu) muszą być wymienione w regulaminie uzupełniającym.

30.1. TIME SCHEDULE

Drivers and Co-drivers taking part in the Rally must report to the administrative checks in accordance with the timetable published in the Supplementary Regulations. Fines for lateness will be detailed in the Supplementary Regulations.

30.2. DOCUMENTS REQUIRED

During the administrative checks the following original and valid documents will be checked:

- Competitor's licence,
- Driver's and Co-driver's competition licences,
- Driver's and Co-driver's valid driving licence,
- Driver's and Co-driver's passports or identification,
- ASN authorisation, for all foreign competitors and/or drivers,
- Completion of all details on the entry form,
- Car registration papers.

Any other documents which an organiser wishes to examine (e.g. car insurance cover certificate) must be listed in the Supplementary Regulations.

ARTYKUŁ 31 (26). BADANIE KONTROLNE PRZED STARTEM CZĘŚCI SPORTOWEJ RAJDU (SCRUTINEERING BEFORE THE START OF THE COMPETITION ELEMENT OF THE RALLY)

31.1. POSTANOWIENIA OGÓLNE

31.1.1. Samochody mogą być przedstawione do BK 1 przez przedstawiciela zespołu, chyba że inaczej określono w regulaminie uzupełniającym.

31.1.2. Podczas BK 1 zawodnicy muszą przedstawić wszystkie ubiory, łącznie z kaskami i zatwierdzonym przez FIA systemem bezpieczeństwa ograniczającym ruch głowy do przodu, z których zamierzają korzystać. Zgodność z Zał. L, Rozdział III będzie sprawdzana.

31.1.3. Jeśli wymagają tego przepisy danych Mistrzostw Regionalnych, samochody muszą mieć zdjęte dolne osłony miski olejowej w celu umożliwienia plombowania skrzyń biegów i mechanizmów różnicowych, osłony muszą znajdować się w samochodzie podczas jego ważenia.

31.1.4. Załoga musi przedstawić kompletną, oryginalną kartę homologacyjną FIA samochodu.

31.1.5. Sędziowie techniczni będą wymagać identyfikacji samochodu. Nadwozie i blok cylindrów zostaną oznakowane.

31.1.6. Tylko te części, które zostały zaplombowane podczas BK 1 mogą być używane podczas trwania rajdu. Założone plomby muszą pozostać w stanie nienaruszonym.

31.1.7. Jeżeli w wyniku BK 1 okaże się, że samochód nie odpowiada przepisom technicznym i/lub przepisom bezpieczeństwa, samochód musi być doprowadzony do zgodności z w/w przepisami oraz odbyć powtórne badanie kontrolne w miejscu i czasie określonym w regulaminie uzupełniającym. Jeśli samochód wciąż nie będzie odpowiadał przepisom ZSS na wniosek delegata technicznego może nie dopuścić go do startu.

31.2. HARMONOGRAM

Harmonogram BK 1 zawierający plombowanie elementów samochodów i sprawdzania ich wagi powinien być podany w regulaminie uzupełniającym rajdu lub w komunikacie.

31.1. GENERAL

31.1.1 Cars may be presented at scrutineering by a representative of the team unless otherwise detailed in Supplementary Regulations.

31.1.2 At scrutineering, competitors must present all items of clothing, including helmets and an FIA-approved head retaining device intended to be used. Compliance with Appendix L Chapter III will be checked.

31.1.3 If stipulated in the relevant Regional Championship Regulations, cars must have their sump guards removed for sealing of gearboxes and differentials and be kept with the car for the purpose of weighting.

31.1.4 The crew must show the cars' complete certified homologation form.

31.1.5 Scrutineers will require the car to be identified. The chassis and cylinder block will be marked.

31.1.6 Only those components which have been sealed at initial scrutineering may be used throughout the Rally. Such components must remain in their sealed state.

31.1.7 After scrutineering, if a car is found not to comply with technical and/or safety regulations, the car must be made to comply and re-scrutineered at a time and location mentioned in the supplementary regulations. If the car will still not comply with the regulations, the Stewards, upon the proposal of the Chief Technical Delegate, may refuse the start.

31.2. TIMETABLE

A timetable for scrutineering, including the sealing of components and checking the weight of cars shall be issued in the Supplementary Regulations or in a bulletin.

ARTYKUŁ 32 (27). BADANIA PODCZAS RAJDU (CHECKS DURING THE RALLY)

32.1. DODATKOWE BADANIA

Kontrole wyposażenia bezpieczeństwa w tym odzieży, oraz wyposażenia samochodu mogą być przeprowadzane, za wiedzą ZSS, według własnego uznania i wytycznych delegata technicznego lub kierownika sędziów technicznych, w każdym momencie trwania rajdu, włączając w to Odcinek Testowy, Wolne treningi / Odcinek Kwalifikacyjny (jeżeli dotyczy).

32.1. ADDITIONAL CHECKS

Checks on safety items, including clothing, as well as on the car, may be carried out at any time during the rally including Shakedown, Free Practice / Qualifying Stage when applicable at the sole discretion and upon instruction of the FIA Technical Delegate or Chief Scrutineer, with the knowledge of the Stewards.

32.2. ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZAWODNIKA

32.2.1. Zawodnik jest odpowiedzialny za zgodność swojego samochodu z przepisami technicznymi przez cały czas trwania rajdu i powinien być w stanie okazać wszelkie związane z tym oficjalne dokumenty.

32.2.2. Jeżeli na samochodzie umieszczono znaki identyfikacyjne (patrz art. [31.1.6](#) oraz [16](#) i [17](#)) zawodnik jest odpowiedzialny za ich zachowanie w stanie nienaruszonym od BK 1 aż do zakończenia rajdu lub do czasu aż usunięcie plomb będzie dozwolone tym regulaminem. W przypadku stwierdzenia ich braku, będzie to zasygnalizowane ZSS.

32.2.3. Zawodnik jest także odpowiedzialny za upewnienie się, że wszystkie części samochodu, które sprawdzano podczas kontroli zostały poprawnie zamontowane.

32.2.4. Każde stwierdzone oszustwo, a w szczególności przedstawienie znaków identyfikacyjnych noszących ślady ingerencji jako oryginalnych będzie zasygnalizowane ZSS.

32.2. RESPONSIBILITY OF THE COMPETITOR

32.2.1 The competitor is responsible for the technical conformity of his car throughout the rally and should be able to provide any related official document.

32.2.2 Should identification marks (see Articles [31.1.6](#), [16](#) and [17](#)) be affixed, it is the responsibility of the competitor to see that these are preserved intact from pre-rally scrutineering until the end of the rally or until it will be allowed by these regulations to cut the seals. Should they be missing, this will be reported to the Stewards.

32.2.3 It is also the responsibility of the competitor to see to it that any part of the car which has been handled during checking is reinstalled correctly.

32.2.4 Any fraud discovered, and in particular identification marks presented as original which have been tampered with, will be reported to the Stewards.

ARTYKUŁ 33 (28). KOŃCOWE BADANIE KONTROLNE (FINAL CHECKS)

33.1. KOŃCOWY PARK ZAMKNIĘTY

33.1.1. Po ceremonii zakończenia rajdu, samochody muszą być wprowadzone do Parku Zamkniętego, gdzie muszą pozostać aż do jego otwarcia przez ZSS.

33.1.2. Klasyfikacja Prowizoryczna winna być opublikowana w terminie określonym w Regulaminie Uzupełniającym (lub komunikacie), co powinno nastąpić praktycznie tak szybko jak ostatni samochód zgłosi się na ostatnim punkcie kontrolnym, nawet jeżeli trwa jeszcze końcowe badanie kontrolne.

33.2. WYBÓR SAMOCHODÓW

Szczegółowe badanie kontrolne po zawodach łącznie z demontażem samochodu może być przeprowadzone według uznania ZSS, bądź też w następstwie protestu lub zgodnie z rekomendacją Dyrektora zawodów i/lub rekomendacją Delegata Technicznego FIA (Kierownika Sędziów Technicznych) przekazaną do ZSS.

33.3. KARTA HOMOLOGACYJNA

Kompletna oryginalna karta homologacyjna FIA i jeżeli to konieczne także inne certyfikaty, muszą być przedstawione podczas końcowych badań kontrolnych. Dla samochodów regionalnych muszą być dostępne odpowiednie, oryginalne dokumenty ASN-u.

33.1. FINAL PARC FERMÉ

33.1.1 After finish formalities, cars must be placed in a parc ferme where they must remain until released by the Stewards.

33.1.2 The provisional classification shall be published at the time specified in the Supplementary Regulations (or in a bulletin) which shall be as soon as practical after the last car has checked in at the final control, even if final scrutineering remains in progress.

33.2. SELECTION OF CARS

Post-rally scrutineering involving the dismantling of a car may be carried out either at the discretion of the Stewards or following a protest or upon the recommendation of the Clerk of the Course and/or the FIA Technical delegate (Chief Scrutineer) to the Stewards.

33.3. HOMOLOGATION FORM

The complete original FIA homologation form and other necessary certifications must be available for final checks. For regional cars the corresponding original ASN documents must be available.

RUCH DROGOWY (DRIVING CONDUCT)**ARTYKUŁ 34 (20). ZACHOWANIE (BEHAVIOUR)****34.1. POSTANOWIENIA OGÓLNE**

34.1.1. Załogi muszą zawsze zachowywać się zgodnie z duchem sportowej rywalizacji.

34.1.2. Gdy samochody są objęte przepisami parku zamkniętego (art. [63.1](#)), jedynie osoby oficjalne i członkowie danej załogi mogą pchać swój samochód. W każdym innym przypadku samochód może być pchany ręcznie przez dowolną osobę. Inne sposoby przemieszczania samochodu na trasie rajdu niż użycie jego napędu lub pchanie ręczne są zabronione, chyba że jest to dopuszczone innymi zapisami niniejszego regulaminu. W drodze wyjątku, w trakcie Odcinków Specjalnych samochody mogą być holowane lub pchane w celu umożliwienia im powrotu na trasę rajdu lub w celu zapewnienia przejezdności trasy rajdu.

34.1.3. Kierowcy mogą prowadzić samochód w sposób pokazowy wyłącznie, gdy regulamin uzupełniający rajdu na to zezwala.

34.1.4. Załogi muszą zawsze prowadzić samochody zgodnie z kierunkiem rozgrywania odcinka specjalnego (z wyjątkiem zawracania).

34.1.5. Na odcinku drogowym, który jest drogą publiczną oraz na starcie Odcinka Specjalnego rywalizujący samochód może poruszać się tylko na czterech swobodnie obracających się kołach i oponach. Każdy samochód niezgodny z tym artykułem regulaminu będzie uznany za wycofany zgodnie z zapisami art. [54](#). Dodatkowa kara może zostać nałożona przez ZSS.

34.1.6 Jakakolwiek jazda podczas zawodów z mocno uszkodzoną przednią szybą, która znacznie utrudnia kierowcy widoczność, jest zabroniona. Załodze, której to dotyczy, może być zabroniony udział w dalszej rywalizacji na podstawie zalecenia ZSS. Po naprawie załoga może ponownie wystartować na podstawie art. [54](#).

Jakakolwiek jazda na trasie odcinka specjalnego bez zamontowanej na swoim miejscu szyby przedniej jest dozwolona tylko wtedy, gdy obaj członkowie załogi noszą okulary ochronne zgodne ze specyfikacją EN 1938 lub kask typu zamkniętego z zamkniętą przednią przestoną.

Jednakże w każdym z powyższych przypadków policja może zatrzymać samochód i uniemożliwić mu kontynuowanie jazdy na podstawie krajowych przepisów ruchu drogowego.

34.2. PODCZAS ZAPOZNANIA Z TRASĄ RAJDU I/LUB W CZASIE ODCINKA DROGOWEGO DO/Z ODCINKA TESTOWEGO

34.2.1. Przypomina się, że zapoznanie z trasą rajdu nie jest treningiem. Przepisy ruchu drogowego kraju, w którym rozgrywany jest rajd muszą być przestrzegane, a bezpieczeństwo i prawa innych użytkowników drogi muszą być respektowane, zarówno

34.1. GENERAL RULES

34.1.1 Crews must always behave in a sporting manner.

34.1.2 When cars are subject to parc ferme rules (Art. [63.1](#)), they may only be moved by crews and officials; at all other times anyone may push a car by hand. Other than under its own power and by hand, any other manner of moving a car is prohibited or as otherwise permitted in these Regulations. Exceptionnally, on Special Stages, cars may be towed or pushed in order to bring them back onto the rally road or to clear the rally route.

34.1.3 Exhibition driving may only be performed when permitted by the Supplementary Regulations of the rally.

34.1.4 Crews must always drive in the direction of the special stage (except solely to effect a turn round).

34.1.5 On a road section that is a public road and at the start of a stage, a competition car may only be driven on four freely rotating wheels and tyres. Any car not complying with this article will be considered as retired as per Article [54](#). An additional penalty may be imposed by the Stewards.

34.1.6 Any driving during the competition with a badly damaged windscreen which obstructs the driver's vision significantly is forbidden. The crew concerned may be prohibited from competing upon instruction of the Stewards. After repair, the crew may restart, if applicable, under Article [54](#).

Any driving on a special stage without a windscreen fitted in place is allowed only if both crew members wear protective goggles in accordance with EN 1938 specification or full face helmet with closed visor.

In any of the above cases, the police may nevertheless stop a car and prevent it from proceeding under national traffic laws.

34.2. DURING RECONNAISSANCE AND/OR SHAKEDOWN ROAD SECTIONS

34.2.1 It is emphasised that reconnaissance is not practice. All the road traffic laws of the country in which the rally runs must be strictly adhered to and the safety and rights of other road users must be

w czasie przeznaczonym na zapoznanie z trasą rajdu, jak również w czasie wyznaczonym na przeprowadzenie odcinka testowego.

34.2.2. Każde przekroczenie dopuszczalnej prędkości w czasie zapoznania z trasą odcinków specjalnych i/lub odcinkiem testowym oraz na jakimkolwiek odcinku dojazdowym spowoduje nałożenie kary przez Dyrektora zawodów zgodnie z poniższym:

za każdy km/h powyżej dopuszczalnej prędkości: **25 €**

34.2.3. Za inne naruszenia przepisów ruchu drogowego podczas zapoznania z trasą rajdu zostaną nałożone przez ZSS kary zgodnie z art. 34.3.4.

34.2.4. Wysokość kary nie będzie zmieniana w przypadku nałożenia mandatu przez policję.

34.2.5. Wysokość kary będzie podwojona w przypadku drugiego wykroczenia popełnionego w czasie zapoznania z trasą na tym samym rajdzie.

34.3. NADMIERNA PRĘDKOŚĆ PODCZAS RAJDU / PRAWO O RUCHU DROGOWYM

34.3.1. Przez cały czas trwania rajdu obaj członkowie załogi muszą ściśle przestrzegać przepisów ruchu drogowego danego kraju.

34.3.2. W przypadku stwierdzenia, że załoga uczestnicząca w rajdzie dopuściła się przekroczenia przepisów ruchu drogowego, funkcjonariusze policji lub osoby oficjalne muszą powiadomić o tym winnego w sposób, jaki stosowany jest wobec normalnych uczestników ruchu.

34.3.3. Jeżeli policja lub osoby oficjalne zdecydują nie zatrzymywać winnego kierowcy, mogą zwrócić się o nałożenie kar wyszczególnionych w obowiązujących przepisach pod warunkiem, że:

- zawiadomienie zostanie dokonane drogą oficjalną na piśmie, przed ogłoszeniem wyników prowizorycznych,
- oświadczenie będzie dostatecznie szczegółowe dla niezaprzeczalnego ustalenia tożsamości winnego kierowcy, a miejsce i czas wykroczenia będą precyzyjnie określone,
- fakty nie dają podstaw do różnych interpretacji.

34.3.4 Kary za wykroczenia podczas trwania rajdu:

a) pierwsze wykroczenie:

- przekroczenie prędkości: kara 25 € za każdy km/h powyżej limitu dopuszczalnej prędkości nakładana przez Dyrektora zawodów,
- inne niż przekroczenie prędkości: kara według uznania ZSS.

respected, both during reconnaissance and the Shakedown time windows.

34.2.2 Speeding during reconnaissance of the special stages / shakedown and any road sections will incur a fine applied by the Clerk of the Course as follows:

Per km per hour over the speed limit: €25.

34.2.3 Other traffic infringements during reconnaissance will incur a penalty applied by the Stewards according to Art. 34.3.4.

34.2.4 The amount of the fines will be unaltered by any fine imposed by the police.

34.2.5 The fine will be doubled in case of a second offence committed during reconnaissance in the same rally.

34.3. EXCESSIVE SPEED DURING THE RALLY / TRAFFIC LAWS

34.3.1 Throughout the rally, both crew members must observe the national traffic laws.

34.3.2 In the case of an infringement of the traffic laws committed by a crew participating in the rally, the police officers or officials having noted the infringement must inform the offender thereof, in the same way as for normal road users.

34.3.3 Should the police or the officials decide against stopping the driver in the wrong, they may nevertheless request the application of any penalties set out in the applicable regulations, subject to the following:

- that the notification of the infringement is made through official channels and in writing, before the posting of the provisional classification,
- that the statements are sufficiently detailed for the identity of the offending driver to be established beyond all doubt, and that the place and time of the offence are precise,
- that the facts are not open to various interpretations.

34.3.4 Penalties for infringements during the competition element of the rally:

a) First infringement:

- speeding: A fine of €25 per km/h over the speed limit, applied by the Clerk of the Course,
- other than speeding: A penalty will be applied by the Stewards.

b) drugie wykroczenie:

- przekroczenie prędkości: kara 50 € za każdy km/h powyżej limitu dopuszczalnej prędkości nakładana przez Dyrektora zawodów,
- inne niż przekroczenie prędkości: kara według uznania ZSS.

c) trzecie wykroczenie: kara 5 minut nakładana przez Dyrektora zawodów.

d) czwarte wykroczenie: dyskwalifikacja decyzją ZSS.

b) Second infringement:

- speeding: A fine of €50 per km/h over the speed limit, applied by the Clerk of the Course,
- other than speeding: A penalty will be applied by the Stewards.

c) Third infringement: A 5-minute time penalty applied by the Clerk of the Course.

d) Fourth infringement: Disqualification applied only by the Stewards.

ZAPOZNANIE Z TRASĄ RAJDU (RECONNAISSANCE)

ARTYKUŁ 35 (25). ZAPOZNANIE Z TRASĄ RAJDU (RECONNAISSANCE)

35.1. SAMOCHODY ZAPOZNAWCZE

35.1.1. Wspólne wymagania:

- samochód musi być polakierowany jednokolorowo, bez reklam, nalepek etc.,
- dozwolone są ostony podwozia (zgodnie z regulaminem Grupy N),
- dozwolone są dwa dodatkowe homologowane reflektory,
- załoga może używać wewnętrznego "lekkiego" systemu łączności typu intercom (bez kasku),
- istnieje możliwość zainstalowania systemu nawigacji wewnątrz samochodu.

Dopuszczone są samochody zgodne z poniższą specyfikacją:

35.1.2. Samochody standardowe

Samochody całkowicie niezmodyfikowane, takie jak dostępne w normalnej sprzedaży.

35.1.3. Samochody produkcyjne

- Silnik seryjny (zgodnie z regulaminem Grupy N).
- Skrzynia biegów seryjna (zgodnie z regulaminem Grupy N).
- Układ wydechowy seryjny, a maksymalny poziom hałasu musi być zgodny z wymaganiami prawa obowiązującymi w kraju organizatora.
- Zawieszenie zgodne z regulaminem Grupy N.
- Dozwolone jest zamontowanie stalowego pałąka bezpieczeństwa zgodnego z art. 253.8.1–8.3 Zał. J.
- Dozwolone są fotele kubekowe w kolorach podobnych do wnętrza.
- Dozwolone są dowolne obręcze kół w granicach dopuszczonych przez przepisy Zał. J dla Grupy N.

35.2. OPONY DO SAMOCHODÓW ZAPOZNAWCZYCH

W czasie zapoznania z trasą rajdu można używać następujących opon:

35.1. RECONNAISSANCE CARS

35.1.1 Common requirements:

- the car must be painted in a single colour, with no advertising, stickers, etc.,
- underbody protection is authorised (complying with the Group N regulations),
- two additional road-homologated headlamps are authorized,
- the crew may use a "light" intercommunication system (without helmets),
- on-board navigation equipment may be fitted.

Cars which conform to the following specifications may be used:

35.1.2 Standard Cars

Totally unmodified standard cars as offered for sale to the general public.

35.1.3 Production Cars

- The engine shall be a series production engine (complying with the Group N regulations).
- The gearbox shall be a series production gearbox (complying with the Group N regulations).
- The exhaust shall be a series production exhaust with a maximum noise level within the permitted legal tolerances of the organising country.
- Suspensions shall comply with the Group N regulations.
- The fitting of a steel safety rollbar complying with Articles 253-8.1 to 8.3 of Appendix J is authorised.
- Bucket seats in colours similar to those of the interior of the car are authorised.
- The rims are free within the limits of Appendix J, Group N.

35.2. TYRES FOR RECONNAISSANCE CARS

Tyres used for reconnaissance shall be:

- a) Road-homologated series production tyres for asphalt.

a) pochodzące z seryjnej produkcji, homologowane opony drogowe na asfalt;
b) dowolne opony szutrowe, chyba że regulamin uzupełniający stanowi inaczej.

35.3. PRZESTRZEGANIE ZAPOZNANIA Z TRASĄ RAJDU

Po opublikowaniu regulaminu uzupełniającego rajdu każdy kierowca, lub jego pilot, lub każdy inny członek zespołu, który zgłosił się lub ma zamiar zgłosić się do Mistrzostw i który ma zamiar jechać jakąkolwiek drogą, która jest wykorzystana jako odcinek specjalny w tym rajdzie, może zrobić to jedynie po otrzymaniu pisemnej zgody organizatora. Powyższe nie ma zastosowania, gdy wiadomym jest, że dana osoba mieszka na danym terenie. Nie przestrzeganie tego zapisu skutkować będzie zgłoszeniem tego faktu do ZSS.

35.4. PRZEBIEG ZAPOZNANIA Z TRASĄ RAJDU

35.4.1. Harmonogram

Zapoznanie z trasą rajdu musi mieć miejsce według harmonogramu ustalonego przez organizatora. Udział w zapoznaniu z trasą rajdu nie jest obowiązkowy.

35.4.2. Przestrzeganie harmonogramu zapoznania z trasą rajdu

Po publikacji regulaminu uzupełniającego rajdu tylko zgoda Dyrektora zawodów upoważnia, każdą osobę związaną z załogą zgłoszoną do rajdu do poruszania się po drodze wykorzystywanej jako odcinek specjalny w tym rajdzie (nie dotyczy poruszania się pieszo) do czasu gdy dany odcinek specjalny zakończy się, zostanie otwarty dla ruchu publicznego i nie będzie już wykorzystywany w rajdzie. Muszą być jednak przestrzegane przepisy art. 35.3.

Zapoznanie z odcinkiem super specjalnym, odbywające się w czasie sportowej części zawodów, nie powinno być uznawane jako element wchodzący w skład harmonogramu zapoznania z trasą.

35.4.3. Liczba przejazdów

Każda załoga ma prawo dwukrotnego przejazdu każdego odcinka specjalnego (odcinki specjalne przejeżdżane dwukrotnie są uważane jako jeden odcinek specjalny). Zapoznanie z trasą rajdu będzie kontrolowane przez sędziów, którzy mają za zadanie sprawowanie kontroli na starcie i mecie każdego odcinka specjalnego w celu rejestracji liczby przejazdów. Zezwala się załogom na wjazd i wyjazd z odcinków specjalnych wyłącznie przez punkty kontroli startu i mety. Na trasie każdego OS mogą być przeprowadzane także inne dodatkowe kontrole.

35.4.4. Prędkość podczas zapoznania z trasą rajdu

Organizatorzy mają prawo do określenia ograniczenia prędkości na odcinkach specjalnych. Ograniczenia te muszą być podane w regulaminie uzupełniającym i mogą być kontrolowane w każdej chwili podczas zapoznania z trasą rajdu. Organizator może wyposażyć wszystkie załogi w rejestratory GPS. Użycie takich rejestratorów może wiązać się z opłatą. Jakąkolwiek ingerencja w działanie takiego(-ich) systemu(-ów) dokonana podczas zapoznania z trasą rajdu będzie skutkowałą informacją przekazaną do ZSS.

b) Free tyres for gravel, unless otherwise detailed in the Supplementary Regulations.

35.3. RESTRICTION OF RECONNAISSANCE

As from the publication of the rally Supplementary Regulations, any driver, or his co-driver, or any other team member who has entered or intends to enter a Championship rally and who wishes to drive on any road which is used as a special stage in that rally, may only do so after he has obtained the organiser's written permission. This shall not apply when the person is known to live in the area. Failure to respect this rule shall result in the driver being reported to the Stewards.

35.4. RUNNING OF RECONNAISSANCE

35.4.1 Timetable

Reconnaissance must take place according to a timetable set by the organiser. Participation in reconnaissance is not compulsory.

35.4.2 Respect of reconnaissance timetable

Only with the express authorisation of the Clerk of the Course may any person connected with an entered crew travel on or over the route of a special stage of the rally (except on foot) from the publication of the rally Supplementary Regulations until that special stage is terminated, open for public traffic and will no longer be used within the rally. The provisions of Art. 35.3 must nevertheless be respected.

The reconnaissance of a super special stage, if included in the competitive element of the rally, shall not be considered as part of the reconnaissance timetable.

35.4.3 Number of passages

Each crew is limited to two passages on each special stage (special stages run twice are considered to be one special stage). During reconnaissance there shall be control marshals at the start and stop point of each special stage to record the number of passages. Crews will only be permitted to enter and leave special stages through the start and finish controls. Further checks may also be carried out within special stages.

35.4.4 Speed during reconnaissance

The organiser may determine a speed limit in the special stages.

Such limits must appear in the Supplementary Regulations and may be checked at any time during reconnaissance. The organiser may provide GPS recorders to be carried by all crews. The use of such recorders may involve a fee. Any interference with the system(s) during reconnaissance will result in the competitor being reported to the Stewards.

35.4.5. Odcinek testowy

Nie jest obowiązkowe włączenie odcinka testowego do programu zapoznania z trasą rajdu.

35.4.6. Liczba osób

Podczas każdego przejazdu odcinkiem specjalnym, tylko załoga może przebywać w samochodzie.

35.4.5 Shakedown stage

It is not mandatory to include Shakedown in the reconnaissance schedule.

35.4.6 Number of persons

During each passage through a special stage, only the crew is permitted in the car.

ODCINEK TESTOWY (SHAKEDOWN)

ARTYKUŁ 36 (29). WYMAGANIA DOTYCZĄCE ODCINKA TESTOWEGO (SHAKEDOWN REQUIREMENTS)

36.1. POSTANOWIENIA OGÓLNE

Odcinek testowy jest organizowany z jednej strony w celach medialnych i promocyjnych, z drugiej zaś, aby zawodnicy mogli przetestować swoje samochody. Fakultatywnie, organizator może włączyć odcinek testowy do programu rajdu.

36.2. PRZEBIEG ODCINKA TESTOWEGO

36.2.1. Odcinek testowy musi być tak zorganizowany jak odcinek rozgrywany w czasie rajdu i wszystkie wymogi bezpieczeństwa muszą być zachowane. Odcinek ten powinien odzwierciedlać charakterystykę rajdu.

36.2.2. Odcinek testowy może być zorganizowany z wykorzystaniem trasy odcinka super specjalnego lub części odcinka specjalnego rajdu.

36.2.3. Dla stosowania art. [34.2](#), odcinek testowy traktowany jest jako część zapoznania z trasą.

36.2.4. Nawierzchnia odcinka testowego musi być taka sama jak większości odcinków specjalnych.

36.3. ZRZECZENIE SIĘ ROSZCZEŃ

Każda osoba znajdująca się w samochodzie podczas odcinka testowego, niezgłoszona do rajdu, musi podpisać druk zrzeczenia się roszczeń dostarczony przez organizatora.

36.4. WYMAGANIA TECHNICZNE

Przed odcinkiem testowym samochody muszą przejść BK 1. W przypadku samochodów, których to dotyczy, blok silnika, kompletny układ przeniesienia napędu i części mechaniczne wymienione w niniejszym regulaminie, muszą być zaplombowane.

36.5. AWARIA W CZASIE ODCINKA TESTOWEGO

Zawodnik, którego samochód uległ awarii podczas odcinka testowego jest mimo wszystko zobowiązany do uczestnictwa w ceremonii startu.

36.6. WYPOSAŻENIE KIEROWCY I OSÓB OBECNYCH W SAMOCHODZIE

Podczas odcinka testowego, każda osoba obecna w samochodzie musi nosić homologowany kask, całą wymaganą odzież i wyposażenie zgodne z rozdziałem III Zał. L - Wyposażenie kierowcy oraz mieć prawidłowo zapięte pasy bezpieczeństwa. Każde naruszenie będzie karane.

36.1. GENERAL

A Shakedown stage may be organised with the purpose of being both a media and promotional opportunity and for competitors to trial their cars. It is optional for the organiser to include the Shakedown in the rally programme.

36.2. RUNNING OF SHAKEDOWN

36.2.1 The Shakedown stage shall be run as if it were a stage run during the rally and include all the appropriate safety measures. The stage should be representative for the rally.

36.2.2 The Shakedown stage may be run using a super special stage or part of a stage of the itinerary of the rally.

36.2.3 For the application of Art. [34.2](#), the Shakedown is considered to be part of reconnaissance.

36.2.4 The surface of the Shakedown should be the same as the surface of the majority of the special stages.

36.3. DISCLAIMER

Any passenger on board the car during Shakedown who is not entered for the rally must have signed a disclaimer provided by the organiser.

36.4. TECHNICAL REQUIREMENTS

Before the Shakedown the cars must pass scrutineering. For applicable cars, the engine block, the complete transmission and the mechanical parts mentioned in these regulations must be sealed.

36.5. BREAKDOWN DURING SHAKEDOWN

A competitor whose car breaks down during the Shakedown shall nevertheless be required to attend the ceremonial start.

36.6. EQUIPMENT OF DRIVER AND PASSENGER ON BOARD

During the Shakedown, any person on board must wear a homologated crash helmet, all required safety clothing and equipment in compliance with Appendix L Chapter III - Drivers' Equipment and have their safety harness correctly fastened. Any infringement will be penalised.

36.7. SERWISOWANIE PODCZAS ODCINKA TESTOWEGO

Serwisowanie może mieć miejsce tylko w głównym parku serwisowym, chyba, że dopuszczono inaczej w regulaminie uzupełniającym.

36.7. SERVICE DURING SHAKEDOWN

Service may be carried out only in the main service park, unless otherwise permitted in the Supplementary Regulations of the rally.

ARTYKUŁ 37 (30). WOLNE TRENINGI/KWALIFIKACJE (FREE PRACTICE / QUALIFYING)

Przepisy znajdują się w regulaminie odpowiednich mistrzostw (jeżeli dotyczy).

For these regulations, please refer to the regulations of the relevant championship (if applicable).

START ORAZ PONOWNY START (STARTS AND RE-STARTS)

ARTYKUŁ 38 (13.4). DZIAŁANIA PROMOCYJNE (PROMOTIONAL ACTIVITIES)

Dotyczy wyłącznie WRC

Applicable only for WRC

ARTYKUŁ 39 (43). CEREMONIA STARTU (CEREMONIAL START)

W celu poprawy walorów promocyjnych rajdu oraz zainteresowania nim mediów możliwa jest organizacja ceremonii startu. Przerwy pomiędzy startującymi załogami oraz kolejność startu pozostają w gestii organizatora. Czas i miejsce ceremonii muszą być podane w regulaminie uzupełniającym. Jeżeli załoga nie może uczestniczyć w ceremonii startu w swoim wyczynowym samochodzie to zezwala się na jej start w dalszej części rajdu, w wyznaczonym dla niej czasie pod warunkiem, że ZSS zostanie o tym powiadomiony, a samochód pozytywnie przejdzie niezbędne badania kontrolne. Załoga której to dotyczy musi jednak, w wyznaczonym dla niej czasie, wziąć udział w ceremonii startu ubrana w kombinezony.

A ceremonial start may be organised to improve the promotional and media interest of the rally. The start interval and order for a ceremonial start are at the discretion of the organiser. The schedule and the place of any ceremony must be indicated in the Supplementary Regulations. Where a crew in its competing car is unable to participate in the ceremonial start, it shall be permitted to start the remainder of the rally at its allocated start time provided that the Stewards are notified and subject to passing the necessary scrutineering checks. The crew concerned must still attend the ceremonial start wearing overalls and at their due time.

ARTYKUŁ 40 (44). START RAJDU (RALLY START)

40.1. STREFA STARTU

Przed rozpoczęciem sportowej części rajdu organizator może zgromadzić wszystkie rywalizujące samochody w parku przedstartowym, do którego muszą być one doprowadzone przed czasem startu, na warunkach określonych w regulaminie uzupełniającym. Kary, wyłącznie pieniężne, za opóźnione przybycie do parku przedstartowego będą określone w regulaminie uzupełniającym. W parku przedstartowym nie wolno serwisować samochodów.

40.1. START AREA

Before the start of the competition element of the rally, the organisers may assemble all the competing cars in a starting area, into which cars must be driven before the start time as detailed in the Supplementary Regulations. The exclusively pecuniary penalties for late arrival in the starting area shall be specified in the Supplementary Regulations. No service is allowed in the start area.

40.2. DOPUSZCZALNE MAKSYMALNE SPÓZNIENIE NA STARCIE

Każda załoga, która stawi się na starcie sekcji z opóźnieniem przekraczającym 15 minut nie zostanie dopuszczona do startu w tej sekcji.

40.2. MAXIMUM LATENESS AT A START

Any crew reporting more than 15 minutes late at the start of a section shall not be allowed to start that section.

ARTYKUŁ 41 (45). KOLEJNOŚĆ STARTU I ODSTĘPY MIĘDZY ZAŁOGAMI (START ORDER AND INTERVALS)

41.1. WYMAGANIA DOTYCZĄCE ZMIANY KOLEJNOŚCI STARTU

Początkowa kolejność startu musi zostać zachowana, dopóki nie zostanie pokonane co najmniej 10% łącznej długości odcinków specjalnych podanej w ostatecznej wersji harmonogramu.

41.1. REVISED START ORDER REQUIREMENT

The start order shall remain unchanged until at least 10% of the total distance of the special stages detailed in the final itinerary has been completed.

41.2. ZMIANA KOLEJNOŚCI STARTU KIEROWCÓW

Dyrektor zawodów ze względów bezpieczeństwa, po uprzednim poinformowaniu o tym ZSS, może zmienić kolejność startu kierowców lub odstęp czasowy między samochodami.

41.3. KOLEJNOŚĆ STARTU DO ETAPU 1

Kolejność startu do Etapu 1 jest następująca:

- kierowcy priorytetowi FIA,
- pozostali zawodnicy, w kolejności ustalonej według uznania organizatora.

41.4. KOLEJNOŚĆ STARTU W KOLEJNYCH ETAPACH

Kolejność startu do kolejnych etapów powinna być oparta o klasyfikację wynikającą z czasów odcinków specjalnych obliczoną na mecie ostatniego odcinka specjalnego poprzedniego Etapu, bez uwzględnienia kar czasowych i wyniku odcinka/-ów super specjalnego /-nych, jeżeli był/-y przeprowadzony/-ne na końcu Etapu. W celu zwiększenia zainteresowania transmisją telewizyjną na żywo promotor mistrzostw może wymagać, aby kolejność startu samochodów była zmieniona na końcu Etapu.

41.5. ODSTĘP NA STARCIE

Wszystkie samochody startują w odstępach 1-minutowych chyba, że postanowiono inaczej w regulaminie Mistrzostw lub regulaminie uzupełniającym rajdu.

41.2. REPOSITIONING OF DRIVERS

The Clerk of the Course may, for reasons of safety and with the knowledge of the Stewards, reposition drivers or change the time interval between cars.

41.3. START ORDER LEG 1

The starting order of Leg 1 is as follows:

- FIA priority drivers,
- all the other competitors following a starting order left to the discretion of the organisers.

41.4. START ORDER FOR SUBSEQUENT LEGS

The start order for subsequent Legs shall be based on the classification according to stage times at the finish of the final special stage of the previous Leg, excluding any time penalties and any super special stage if run at the end of the Leg. For the purpose of enhancing live TV coverage, the championship promoter may request the running order of the cars to be changed at the end of a Leg.

41.5. START INTERVAL

All cars will start at one-minute intervals unless specified otherwise in the championship regulations or rally Supplementary Regulations.

PUNKTY KONTROLNE (CONTROLS)

ARTYKUŁ 42 (31). PUNKTY KONTROLNE - PRZEPISY OGÓLNE (CONTROLS - GENERAL REQUIREMENTS)

42.1. OZNAKOWANIE PUNKTÓW KONTROLNYCH

Wszystkie punkty kontrolne, to znaczy punkty kontroli przejazdu, kontroli czasu, starty i mety odcinków specjalnych włączając mety stop, punkty kontrolne przegrupowania oraz strefy mediów muszą być wskazane w książce drogowej i muszą być oznaczone przy pomocy standardowych znaków zatwierdzonych przez FIA, zgodnie z rysunkami i odległościami podanymi w Załączniku I.

42.2. BARIERY OCHRONNE

Strefa co najmniej 5 m przed i po punkcie kontroli, z obydwu stron drogi powinna być chroniona barierami w celu umożliwienia właściwego przebiegu operacji kontrolnych.

42.3. CZAS POSTOJU W STREFIE PUNKTU KONTROLNEGO

Czas postoju w strefie punktu kontrolnego nie może przekroczyć czasu niezbędnego dla przeprowadzenia czynności kontrolnych.

42.4. GOTOWOŚĆ DO PRACY

42.4.1. Punkty kontrolne będą gotowe do działania na co najmniej 30 minut przed planowanym czasem wjazdu pierwszego samochodu rywalizującego w rajdzie.

42.4.2. Zakończenie działania punktów kontrolnych nastąpi 15 minut po planowanym czasie przejazdu ostatniej załogi i dodanym do niego limicie spóźnień, o ile Dyrektor zawodów nie zadecyduje inaczej.

42.1. SIGNAGE OF CONTROLS

All controls, i.e. passage and time controls, start and finish of special stages including stop controls, regrouping areas and media zones shall be indicated by means of FIA-approved standardised signs complying with the drawings and distances in Appendix I and shall be indicated in the road book.

42.2. PROTECTIVE BARRIERS

An area of at least 5 m both before and after a control shall be protected by barriers on both sides of the road to enable control duties to be carried out.

42.3. STOPPING TIME IN CONTROL AREAS

The stopping time within any control area is limited to the time necessary for carrying out control operations.

42.4. READINESS TO WORK

42.4.1 Controls shall be ready to function at least 30 minutes before the target time for the passage of the first competing car.

42.4.2 Unless the Clerk of the Course decides otherwise, they will cease to operate 15 minutes plus maximum lateness time after the due time of arrival of the last competing car.

42.5. KOLEJNOŚĆ KONTROLI I KIERUNEK PRZEJAZDU

42.5.1. Załogi są obowiązane wjeżdżać na poszczególne punkty wg ich właściwej kolejności, w kierunku zgodnym z przebiegiem trasy rajdu.

42.5.2. Zabroniony jest powrót do strefy kontroli.

42.6. POLECENIA SĘDZIÓW

42.6.1. Załogi są zobowiązane stosować się do poleceń sędziów punktu kontrolnego. Nieprzestrzeganie powyższej zasady zostanie zgłoszone do ZSS.

42.6.2. Wszystkie osoby pracujące w punkcie kontrolnym muszą być łatwe do rozpoznania. Kierownicy punktów kontrolnych muszą nosić wyróżniające się kamizelki.

42.7. STREFY MEDIÓW (JEŻELI DOTYCZY)

Ogrodzona strefa mediów musi być ustawiona przed żółtym znakiem PKC wjazdu do wszystkich: parków serwisowych, oddalonych stref serwisowania, stref montażu opon (poza tymi wymienionymi w art. 57.2.1), wszystkich przegrupowań (poza nocnymi przegrupowaniami poprzedzonymi parkiem serwisowym) oraz stref oczekiwania przed ceremonią mety. Wstęp do takich stref ograniczony jest dla osób posiadających stosowne przepustki. Organizatorzy muszą tak zaplanować harmonogram czasowy oraz program rajdu, aby przewidzieć minimum 15-to minutową obecność zawodników w strefie mediów. Strefy mediów muszą być także wyraźnie zaznaczone w książce drogowej.

42.8. PUNKTY WYMIANY NAGRAŃ I POPRAWY USTAWIEŃ KAMERY POKŁADOWEJ

Organizatorzy mogą przewidzieć na trasie rajdu punkty wymiany nagrań kamery pokładowej. Punkty te muszą być wyznaczone przy pomocy komunikatu (który może wydać Dyrektor zawodów) i służyć one wyłącznie do wymiany nagrań video oraz poprawienia ustawień/serwisu kamery.

Za zgodą Dyrektora zawodów w strefie mediów, w przegrupowaniu lub parkach zamkniętych oraz przy wyjeździe z oddalonych stref tankowania można dokonywać wymiany nagrania i poprawiać ustawienia kamery pokładowej. Jeżeli prace te muszą być wykonane w obecności członka zespołu, przedstawiciel zawodnika musi poinformować o tym Dyrektora zawodów przed startem rajdu.

Wszystkie te działania odbywają się pod nadzorem sędziego lub osoby oficjalnej rajdu.

ARTYKUŁ 43 (32). PUNKTY KONTROLI PRZEJAZDU (PASSAGE CONTROLS)

W tych punktach kontrolnych, opatrzonych znakami wskazanymi w Załączniku I, sędziowie punktu muszą tylko potwierdzić lub podpisać kartę drogową, gdy tylko zostanie ona im podana przez załogę, bez podawania czasu przejazdu.

42.5. SEQUENCE OF CONTROLS AND DIRECTION

42.5.1 Crews must check in in the correct sequence of controls and in the direction of the rally route.

42.5.2 It is prohibited to re-enter a control area.

42.6. MARSHALS' INSTRUCTIONS

42.6.1 Crews are obliged to follow the instructions of the marshals of any control. Failure to do so will be reported to the Stewards.

42.6.2 All control officials must be identifiable. At each control, the chief official must wear a distinctive tabard.

42.7. MEDIA ZONES (WHEN APPLICABLE)

A barriered media zone must be established prior to the yellow time control board at all service parks, remote service zones, tyre fitting zones (except those under Article 57.2.1), at all regroupings (except overnight regroupings if preceded by a service) and within the holding park before the podium procedure at the finish. Access to this media zone shall be limited to personnel holding the appropriate pass. Organisers may plan the itinerary and time schedule such that crews are expected to spend a minimum of 15 minutes in the media zone. The media zones must furthermore be clearly marked in the Road Book.

42.8. ON-BOARD CAMERA DATA EXCHANGE AND CAMERA MAINTENANCE POINTS

The organisers may establish on-board camera (OBC) data exchange points within the itinerary. Such points must be notified in a bulletin (which may be issued by the Clerk of the Course) and are solely for the exchange of video data and adjustments/maintenance of the cameras.

Video data may also be exchanged and cameras maintained in the media zone, in regroupings or parc fermes and at the exit of remote refuel zones with the agreement of the Clerk of the Course. If it is required that this work should be done only in the presence of a member of the team, a representative of the competitor must inform the Clerk of the Course of this request before the start of the rally.

All such work carried out will be done under the supervision of a marshal or rally official.

At these controls, identified by the signs shown in Appendix I, the marshals must simply stamp and/or sign the time card as soon as it is handed in by the crew, without mentioning the time of passage.

ARTYKUŁ 44 (33). PUNKTY KONTROLI CZASU (PKC) (TIME CONTROLS)

44.1. DZIAŁANIE

W tych punktach kontrolnych, sędziowie punktu nanoszą w karcie drogowej czas jej podania. Pomiar czasu następuje z dokładnością co do pełnej minuty.

44.2. PROCEDURA WJAZDU

44.2.1 Procedura wjazdu rozpoczyna się w momencie, gdy samochód mija tablicę oznaczającą początek strefy punktu kontrolnego.

44.2.2 Pomiędzy znakiem początku strefy i punktem kontrolnym zabrania się załodze zatrzymywania się z jakiegokolwiek powodu, a także jazdy z nienaturalnie małą prędkością.

44.2.3 Określenie rzeczywistego czasu i jego wpisanie do karty drogowej może być dokonane tylko w przypadku, gdy obydwaj członkowie załogi oraz samochód znajdują się w strefie punktu kontrolnego, w bezpośrednim sąsiedztwie stolika punktu.

44.2.4 Rzeczywisty czas wjazdu będzie odpowiadał dokładnie momentowi, w którym jeden z członków załogi wręczy kartę drogową właściwemu sędziemu.

44.2.5 Odpowiedni sędzia wpisuje w kartę drogową ręcznie lub przy pomocy drukarki jedynie rzeczywisty czas (i nic więcej), w którym karta została wręczona.

44.2.6 Prawidłowy czas wjazdu jest to czas otrzymany w wyniku dodania właściwego czasu przejazdu do czasu startu do odcinka specjalnego lub do czasu poprzedniego PKC. Czasy te wyraża się w minutach.

44.2.7 Wyłącznie załogi są odpowiedzialne za wjechanie w prawidłowym czasie do strefy kontrolnej; załogi mogą sprawdzić czas oficjalny na zegarze punktu kontrolnego. Sędziowie punktu kontrolnego nie mogą udzielać załogom żadnych informacji, co do ich prawidłowego czasu wjazdu.

44.2.8 Załoga nie zostanie ukarana za wcześniejszy wjazd, jeżeli samochód wjedzie w strefę kontrolną podczas minuty właściwego czasu wjazdu lub minuty ją poprzedzającej.

44.2.9 Załoga nie zostanie ukarana za spóźnienie, jeżeli czynność wręczenia karty właściwemu sędziemu nastąpi podczas minuty prawidłowego czasu wjazdu.

44.2.10 Każda różnica pomiędzy rzeczywistym czasem wjazdu, a prawidłowym czasem wjazdu będzie karana następująco:

- a) za spóźniony wjazd: 10 sekund za każdą minutę lub część minuty,
- b) za wcześniejszy wjazd: 1 minuta za każdą minutę lub część minuty.

44.2.11 Organizator może dopuścić wcześniejszy wjazd załóg bez nakładania kar, pod warunkiem

44.1. OPERATION

At these controls, the marshals shall mark on the time card the time at which the card was handed in. Timing will be recorded to the complete minute.

44.2. CHECK-IN PROCEDURE

44.2.1 The check-in procedure begins at the moment the car passes the time control area entry board.

44.2.2 Between the area entry board and the control, the crew is forbidden to stop for any reason or to drive at an abnormally slow speed.

44.2.3 The actual timing and entry of the time on the time card may only be carried out if the two crew members and the car are in the control area and within the immediate vicinity of the control table.

44.2.4 The check-in time shall correspond to the exact moment at which one of the crew members hands the time card to the appropriate marshal.

44.2.5 Then, either by hand or by means of a print-out device, the appropriate marshal shall mark on the card the actual time at which the card was handed in, and nothing else.

44.2.6 The target check-in time is the time obtained by adding the allowed target time to the special stage start time or the previous TC time, these times being expressed to the minute.

44.2.7 The target check-in time is the responsibility of the crews alone, who may consult the official clock on the control table. The marshals may not give them any information on this target check-in time.

44.2.8 The crew will not incur any penalty for checking in before time if the car enters the control area during the target check-in minute or the minute preceding it.

44.2.9 The crew will not incur any penalty for lateness if the act of handing the card to the appropriate marshal takes place during the target check-in minute.

44.2.10 Any difference between the actual check-in time and the target check-in time shall be penalised as follows:

- a) for late arrival: 10 seconds per minute or fraction of a minute,
- b) for early arrival: 1 minute per minute or fraction of a minute.

44.2.11 Provided that it has been stated in the Supplementary Regulations of the rally or is indicated

umieszczenia takiej dyspozycji w regulaminie uzupełniającym lub późniejszej komunikacji.

44.2.12 Każde wykroczenie załogi przeciwko zasadom procedury wjazdu będzie przedmiotem pisemnego raportu kierownika punktu kontrolnego przekazanego bezzwłocznie Dyrektorowi zawodów.

44.2.13 Załozce, która została ukarana za wcześniejszy wjazd może być udzielona, decyzją Dyrektora zawodów i według jego uznania, neutralizacja na czas niezbędny do opuszczenia punktu w czasie pierwotnie dla niej przewidzianym.

44.3. PUNKT KONTROLI CZASU PRZED ODCINKIEM SPECJALNYM

Jeśli po PKC znajduje się punkt kontroli startu do odcinka specjalnego, stosuje się następującą procedurę:

44.3.1 Na PKC kończącym odcinek drogowy odpowiedni sędzia punktu wpisze w kartę drogową załogi zarówno czas wjazdu, jak i prowizoryczny czas startu do następnego odcinka specjalnego. Aby umożliwić załodze przygotowanie się do startu i udanie się na linię startu, przerwa pomiędzy wjazdem na PKC i startem musi wynosić 3 minuty.

44.3.2 Jeżeli dwie załogi lub więcej stawiają się na PKC w tej samej minucie, ich prowizoryczny czas startu do tego odcinka specjalnego jest określony w kolejności przyjazdu na poprzedni PKC. Jeżeli ich czas przyjazdu na poprzedni PKC jest identyczny, bierze się pod uwagę czas przyjazdu na przedostatni PKC i tak dalej aż do rozstrzygnięcia.

44.3.3 Po uzyskaniu wpisu czasu wjazdu w PKC samochód uda się do punktu startu odcinka specjalnego skąd załoga wystartuje według procedury wyjaśnionej w niniejszym regulaminie.

44.3.4 Jeżeli wystąpi rozbieżność pomiędzy prowizorycznym, a rzeczywistym czasem startu, za ważny uznany będzie czas wpisany przez sędziego na starcie do odcinka specjalnego, chyba, że ZSS podejmie inną decyzję.

44.3.5 Rzeczywisty czas startu do odcinka specjalnego służy do obliczenia prawidłowego czasu wjazdu na następny PKC.

in a later bulletin, the organisers may authorise crews to check in before time without incurring any penalty.

44.2.12 If it is found that a crew has not observed the rules for the check-in procedure, the chief marshal at the control must make this the subject of a written report to be sent immediately to the Clerk of the Course.

44.2.13 At the discretion of the Clerk of the Course, a crew which has been penalised for early arrival may be neutralised for the amount of time necessary for it to leave at the time originally envisaged.

44.3. TIME CONTROL FOLLOWED BY A SPECIAL STAGE

When a time control is followed by a start control for a special stage, the following procedure shall be applied:

44.3.1 At the time control at the finish of a road section, the appropriate marshal will enter on the time card both the check-in time of the crew and its provisional stage start time. There must be a 3-minute gap to allow the crew to prepare for the stage start and come to the start line.

44.3.2 If two or more crews check in on the same minute, their provisional start times for that special stage shall be in the order of their relative arrival times at the preceding time control. If the arrival times at the preceding time control are the same, then the times at the time control previous to that one will be taken into account, and so on.

44.3.3 Having checked in at the time control, the competing car shall be driven to the start control of the special stage from where the crew shall start according to the procedure laid down in these regulations.

44.3.4 If there is a difference between the provisional and actual start times, the time entered by the marshal at the start of the special stage shall be binding, unless the Stewards decide otherwise.

44.3.5 The stage start time shall then be the start time for calculating the check-in time at the next time control.

ARTYKUŁ 45 (34). DOZWOLONE MAKSYMALNE SPÓŹNIENIA (MAXIMUM PERMITTED LATENESS)

45.1. Każde spóźnienie przekraczające 15 minut, względem wyznaczonego załodze czasu, lub skumulowane spóźnienie przekraczające 30 minut, na zakończenie każdej sekcji lub Etapu spowoduje uznanie zawodnika za wycofanego z zawodów w tym punkcie. Całkowita naliczona kara za takie spóźnienie (zgodnie z art. 44.2.10a) będzie zgodna z karą przewidzianą dla spóźnienia 30-minutowego. Załoga będzie mogła jednak ponownie wystartować w rajdzie zgodnie z przepisami danych Mistrzostw. Przy

45.1. Any lateness exceeding 15 minutes of any individual target time or an accumulative lateness exceeding 30 minutes at the end of each section or of a leg will result in the competitor concerned being considered to have retired at that control and the total penalty accrued for late arrival as per Art. 44.2.10.a) shall be that for 30 minutes lateness. The crew may nevertheless re-start the rally under the provisions specified for the relevant Championship, if

sprawdzeniu czy spóźnienie mieści się w limicie bierze się pod uwagę rzeczywistą liczbę minut tego spóźnienia, a nie wielkość kary za spóźnienie (10 sekund za minutę).

45.2. WCZEŚNIEJSZY WJAZD

Wcześniejszy wjazd na PKC w żadnym przypadku nie daje załozdze podstaw do zmniejszenia spóźnienia branego pod uwagę przy sprawdzaniu przekroczenia limitu spóźnień.

45.3. POWIADOMIENIE O PRZEKROCZENIU MAKSYMALNEGO DOZWOLONEGO SPÓŹNIENIA

Powiadomienie o przekroczeniu maksymalnego dozwolonego spóźnienia, określonego w art. 45.1, może być ogłoszone tylko na końcu sekcji.

applicable. In calculating such lateness time, the actual time and not the penalty time (10 seconds per minute) applies.

45.2. EARLY ARRIVAL

Early arrival shall under no circumstances permit crews to reduce this maximum permitted lateness.

45.3 NOTIFICATION OF EXCEEDING MAXIMUM PERMITTED LATENESS

Notification of exceeding the maximum permitted lateness under Article 45.1 may only be announced at the end of a section.

ARTYKUŁ 46 (35). PUNKTY KONTROLNE PRZEGRUPOWANIA (REGROUPING CONTROLS)

46.1. PROCEDURA WJAZDU NA PRZEGRUPOWANIE

46.1.1 Po przyjeździe na punkt kontrolny wjazdu do przegrupowania załogi otrzymają informację na temat czasu ich startu. Muszą one następnie odprowadzić samochód zgodnie z poleceniem sędziów.

46.1.2 Wszystkie załogi muszą być przygotowane do przebywania w strefie autografów w czasie do 5 minut. Strefa ta, zorganizowana obok PKC, jest dostępna dla publiczności.

46.2. PROCEDURA WYJAZDU Z PRZEGRUPOWANIA

Po przegrupowaniu w czasie Etapu, samochody muszą wystartować w kolejności wjazdu na przegrupowanie.

46.1. PROCEDURE AT A REGROUP

46.1.1 On arrival at regroup controls, crews will receive instructions concerning their starting time. They must then drive their car as directed by marshals.

46.1.2 All crews must be prepared to be present for up to 5 minutes in an autograph zone, organised adjacent to the TC and accessible to the public.

46.2. EXIT FROM A REGROUP

After a regroup during a Leg, the cars shall restart in the order of arrival at the regroup.

ODCINKI SPECJALNE (SPECIAL STAGES)

ARTYKUŁ 47 (36). POSTANOWIENIE OGÓLNE (GENERAL)

47.1. POMIAR CZASU

Pomiar czasu na odcinkach specjalnych jest wykonywany z dokładnością do dziesiątej części sekundy.

Dla wolnych treningów oraz odcinka kwalifikacyjnego, czas będzie mierzony z dokładnością do tysięcznej części sekundy.

47.1. TIMING

For special stages, timing will be to the tenth of a second.

For Free Practice and Qualifying Stages, timing will be to the thousandth of a second.

ARTYKUŁ 48 (37). START DO ODCINKÓW SPECJALNYCH (SPECIAL STAGE START)

48.1. PUNKT STARTU

Start do odcinka specjalnego jest startem zatrzymanym, a samochód musi stać na linii startu.

48.2. PROCEDURA STARTU

48.2.1 Procedura startu elektronicznego musi być dobrze widoczna dla załogi z linii startu i może być przeprowadzona przy pomocy zegara z odliczaniem i/lub systemu świateł sekwencyjnych. W obydwu przypadkach, system musi być opisany w regulaminie uzupełniającym rajdu.

48.2.2 Na starcie musi być trwale oznaczona linia startu (także na szutrze i śniegu), a urządzenie do wykrywania falstartu winno znajdować się 40 cm za linią startu.

48.1. START POINT

Special stages commence from a standing start, with the car placed on the starting line.

48.2. START PROCEDURE

48.2.1 The electronic start procedure shall be clearly visible to the crew from the start line and may be displayed as a countdown clock and/or a sequential light system. In either case the system must be described in the rally Supplementary Regulations.

48.2.2 There must be a permanent start line (also on gravel and snow) and the jump start photocell should be 40 cm after the start line.

48.2.3 W momencie gdy aktualny czas startu zostanie wpisany do karty drogowej powinna być ona oddana załodze tak szybko jak to jest możliwe.

48.2.4 Gdy samochód podjeżdża na linię startu sędzia startu powinien być ustawiony przed samochodem wskazując przy pomocy kijka dokładną pozycję startową dla samochodu. Jedną minutę przed czasem startu załogi, ale nie wcześniej niż samochód zatrzyma się we właściwej pozycji, sędzia powinien opuścić swoją pozycję, a załoga powinna zwracać uwagę na maszynę startową odliczającą czas do startu. Jakakolwiek późniejsza zmiana pozycji samochodu do czasu jego startu jest zabroniona i ZSS będzie o tym poinformowany.

48.3. PROCEDURA STARTU DAWANEGO RĘCZNIE

W przypadku, gdy zachodzi konieczność zastosowania procedury startu ręcznego, po oddaniu karty drogowej załodze, sędzia będzie odliczał głośno sekundy pozostałe do momentu startu: 30", 15", 10", a ostatnie pięć sekund - po jednej. Po upływie ostatnich 5 sekund, nastąpi sygnał startu.

48.4. OPÓŹNIONY START Z WINNY ZAŁOGI

48.4.1 W przypadku opóźnionego startu wynikłego z winy załogi, odpowiedni sędzia wpisuje do karty drogowej nowy czas, a kara wynosi jedną minutę za każdą rozpoczętą minutę opóźnienia.

48.4.2 ZSS zostanie poinformowany o każdej załodze, która odmówi startu do odcinka specjalnego w wyznaczonym dla niej czasie, niezależnie od tego, czy na odcinku specjalnym trwa rywalizacja czy nie.

48.4.3 Samochód, który nie wystartuje w ciągu 20 sekund po podaniu sygnału startu będzie uznany jako wycofany i zostanie niezwłocznie przestawiony w bezpieczne miejsce. Samochód ten będzie dopuszczony do ponownego startu w następnym dniu zgodnie z art. 54 niniejszego regulaminu.

48.5. OPÓŹNIONY ODCINEK SPECJALNY

Gdy przebieg odcinka specjalnego jest opóźniony o ponad 20 minut, widzowie muszą być powiadomieni przed przejazdem następnego samochodu startującego w zawodach, że odcinek specjalny jest w trakcie wznowiania. W przeciwnym przypadku odcinek specjalny jest odwołany.

48.6. FALSTART

Falstart (start przed podanym sygnałem), będzie karany w następujący sposób:

- pierwsze wykroczenie: 10 sekund,
- drugie wykroczenie: 1 minuta,
- trzecie wykroczenie: 3 minuty,
- następne wykroczenia: według uznania ZSS.

Powyższe nie wyklucza poważniejszych kar, jakie mogą być nałożone przez ZSS, jeśli uzna to za konieczne. Do obliczania czasu musi być zastosowany faktyczny czas startu.

48.2.3 After the actual start time has been written on the time card, the time card should be given back to the crew as soon as possible.

48.2.4 When the car arrives at the start line, the marshal shall be positioned in front of the car with a stick to define the exact position of the car. One minute before the start time, but not before the car has stopped in its exact position, the marshal shall leave this position and the crew shall refer to the automatic countdown clock. Any subsequent change of the car's position until its start time is not permitted and will be reported to the Stewards.

48.3. MANUAL START PROCEDURE

In the event of having to use a manual start procedure after handing the time card back to the crew, the start marshal will count down aloud: 30" - 15" - 10" and the last five seconds one by one. When the last 5 seconds have elapsed, the starting signal shall be given.

48.4. DELAYED START THROUGH FAULT OF CREW

48.4.1 In the event of a start delayed through a fault of the crew, the marshal will enter a new time on the time card, the penalty then being 1 minute per minute or fraction of a minute late.

48.4.2 Any crew refusing to start a special stage at the time allocated to it will be reported to the Stewards, whether the special stage is run or not.

48.4.3 Any car not starting from the start line within 20 seconds after the start signal will be considered as retired and immediately moved to a safe place. This car will be allowed to re-start on the next day as per Art. 54 of the Regional Championship Regulations.

48.5. DELAY OF A SPECIAL STAGE

When the running of a stage has been delayed for more than 20 minutes, the spectators must be advised that the stage is about to recommence before the passage of the next competing car. Alternatively the stage shall be stopped.

48.6. FALSE START

A false start, particularly one made before the signal has been given, will be penalised as follows:

- 1st offence: 10 seconds
- 2nd offence: 1 minute
- 3rd offence: 3 minutes
- Further offences: at the Stewards' discretion.

These penalties do not prevent the Stewards from imposing heavier penalties if they judge it necessary.

For the time calculation the actual start time must be used.

ARTYKUŁ 49 (38). META ODCINKA SPECJALNEGO (SPECIAL STAGE FINISH)

49.1. LINIA METY

Czas odcinka specjalnego będzie zmierzony w miejscu mety lotnej, która powinna być zlokalizowana w miejscu gdzie przewiduje się, że samochody nie będą poruszać się z pełną prędkością. Odległość pomiędzy metą lotną, a metą stop musi wynosić przynajmniej 200m. Trasa pomiędzy metą lotną, a metą stop musi być wolna od ostrych lub zacieśniających się zakrętów, bram lub innych niebezpiecznych przeszkód, które mogą stwarzać zagrożenie. Zatrzymanie się pomiędzy żółtą tablicą zapowiadającą, a znakiem "STOP" jest zakazane pod rygorem zasygnalizowania ZSS. Pomiar czasu będzie dokonywany na linii mety, przy użyciu fotokomórki i zdublowany pomiarami przy pomocy chronometru. Chronometryści muszą zajmować miejsce na przedłużeniu linii pomiaru czasu oznaczonej znakiem flagi z szachownicą na czerwonym tle.

49.2. META STOP

Załoga musi zatrzymać się w punkcie mety stop oznaczonym czerwonym znakiem "STOP" celem wpisania w kartę drogową czasu przekroczenia linii mety lotnej (godzina, minuta, sekunda i dziesiąta część sekundy). W przypadku, gdy chronometryści nie są w stanie natychmiast podać sędziemu punktu dokładnego czasu przekroczenia linii mety, to może on jedynie parafować/ostemplować kartę drogową załogi, a czas zostanie wpisany w najbliższym punkcie przegrupowania.

49.1. FINISH LINE

The finish time of a special stage is recorded at the flying finish which should be located at a point where cars can be expected to go slower and at least at 200 m before the stop line. The area between the flying finish and the stop line should be free from bends, sharp or deceptive corners, or hazards such as gates or any dangerous obstacles. Stopping between the yellow warning sign and the stop sign is forbidden and will be reported to the Stewards. Timing will be recorded at the finish line, using electronic beams, and be backed up by stopwatches. The timekeepers must be positioned level with the finish line, indicated by the sign bearing a chequered flag on a red background.

49.2. STOP POINT

The crew must report to the stop point indicated by a red "STOP" sign to have its finishing time entered on the time card (hour, minute, second and tenth of a second). If the timekeepers cannot give the exact finishing time to the marshals immediately, the latter may only stamp the crew's time card and the time will be entered at the next regrouping control.

ARTYKUŁ 50 (13.3). POWER STAGE (POWER STAGE)

Dotyczy wyłącznie WRC

Applicable only for WRC

ARTYKUŁ 51 (41). ODCINKI SUPER SPECJALNE (SUPER SPECIAL STAGES)

51.1. CHARAKTERYSTYKA ODCINKA SUPER SPECJALNEGO

51.1.1. Gdy więcej niż jeden samochód startuje w tym samym czasie, to sposób przygotowania toru w każdym z punktów startu musi być zbliżony. Dla każdego ze startujących samochodów musi być zastosowana ta sama procedura startu. Dozwolone jest przesunięcie linii startu samochodów w celu wyrównania długości odcinków rozpoczynających się w różnych miejscach.

51.1.2. Organizacja odcinka super specjalnego jest opcjonalna.

51.2. PRZEBIEG ODCINKA SUPER SPECJALNEGO

Specyficzne uregulowania dotyczące sposobu rozgrywania, kolejności startu oraz odstępów między startami na odcinku super specjalnym pozostawia się do uznania organizatora. Informacje te muszą być jednakże umieszczone w regulaminie uzupełniającym rajdu.

51.1. CHARACTERISTICS OF A SUPER SPECIAL STAGE

51.1.1 When more than one car starts at the same time, the track design at each starting point must be similar. The same starting procedure must apply to each car. It is permitted to stagger the starting line for the cars to equalise the length of the stage from the different starting positions.

51.1.2 The inclusion of a super special stage in the rally itinerary is optional.

51.2. RUNNING OF A SUPER SPECIAL STAGE

The specific regulations regarding the running, starting order and time intervals of a super special stage are entirely at the discretion of the organiser. However, this information must be included in the Supplementary Regulations of the rally.

51.3. BEZPIECZEŃSTWO

51.3.1. Konieczne jest rozmieszczenie systemu Czerwonych Flag obsługiwanych przed sędziów lub systemu Czerwonych Świąteł aby sygnalizować zawodnikom konieczność zatrzymania lub zmniejszenia prędkości. Patrz również art. [53.5](#).

51.3.2. W celu zapewnienia bezpieczeństwa, samochód zawodnika, któremu nie uda się ukończyć odcinka super specjalnego może zostać przetransportowany przez organizatora za metę odcinka lub w bezpieczne miejsce celem jego ewakuacji.

51.3. SAFETY

51.3.1 A system of Red Flags deployed by marshals or Red Lights must be positioned to signal competitors to stop or slow. Article [53.5](#).

51.3.2 To ensure safety, the car of a competitor who fails to complete the stage may be transported by the organisers to the end of the stage or to a safe location for evacuation.

ARTYKUŁ 52 (39). PRZERWANIE ODCINKA SPECJALNEGO (INTERRUPTION OF A SPECIAL STAGE)

Gdy odcinek specjalny jest przerwany lub zatrzymany z jakiegokolwiek powodu, każdej załodze, której to dotyczy, będzie nadany, decyzją Dyrektora zawodów, najbardziej sprawiedliwy czas. Jednakże żadna załoga, która jest odpowiedzialna lub współodpowiedzialna za zatrzymanie odcinka, nie może odnieść korzyści z tej zasady.

When a special stage is interrupted or stopped for any reason, each crew affected will be allocated by the Clerk of the Course a time which is judged the fairest. However, no crew which is solely or jointly responsible for stopping a stage may benefit from this measure.

ARTYKUŁ 53 (40). BEZPIECZEŃSTWO ZAWODNIKÓW (COMPETITOR SAFETY)

53.1. WYPOSAŻENIE ZAŁÓG

Gdy samochód porusza się po jakimkolwiek rodzaju odcinka specjalnego, zanim osiągnie metę stop, załoga musi nosić homologowane kaski ochronne oraz wszystkie ubiory i wyposażenie bezpieczeństwa (zgodnie z Zał. L, Rozdziałem III - Wyposażenie kierowcy) w sposób określony przez producentów tego wyposażenia, a także mieć prawidłowo zapięte pasy bezpieczeństwa. Każde naruszenie będzie karane przez ZSS.

53.1. EQUIPMENT OF THE CREWS

Whenever a car is in motion on any type of special stage and until the stop control, the crew must wear homologated crash helmets, all required safety clothing and equipment in compliance with Appendix L Chapter III - Drivers' Equipment as intended by the equipment manufacturer and have their safety belts correctly fastened. Any infringement will be penalised by the Stewards.

53.2. WYPOSAŻENIE SAMOCHODÓW

53.2.1. W przypadku gdy Konsola Bezpieczeństwa (system GPS) jest dostarczona przez organizatora, system musi być łatwo dostępny dla kierowcy oraz pilota gdy siedzą w swoich fotelach, zapięci w pasy bezpieczeństwa.

53.2. EQUIPMENT OF THE CARS

53.2.1 In case a Safety Emergency console (Tracking System) is provided by the organiser, the system must be easily accessible for the driver and co-driver when seated with their harnesses fastened.

53.2.2. Znak „SOS/OK”

W każdym startującym samochodzie musi być przewożony czerwony znak "SOS" oraz zielony znak "OK" umieszczony z drugiej strony planszy o wymiarach co najmniej 42 x 29,7 cm (A3). Znak musi znajdować się wewnątrz samochodu i być łatwo dostępny dla kierowcy i pilota.

53.2.2 "SOS/OK" sign

Each competing car shall carry a red "SOS" sign and on the reverse a green "OK" sign measuring at least 42 cm x 29.7 cm (A3). The sign must be placed in the car and be readily accessible for both drivers.

53.2.3. Każdy samochód biorący udział w rywalizacji musi być wyposażony w czerwony trójkąt odbłaskowy.

53.2.3 Each competing car must carry a red reflective triangle.

53.3. WYPADEK NA TRASIE ODCINKA SPECJALNEGO

53.3.1. W razie wypadku wymagającego pilnej interwencji medycznej należy koniecznie:

- tak szybko jak tylko to możliwe aktywować przycisk SOS znajdujący się na Konsoli Bezpieczeństwa (jeżeli dotyczy),
- w miarę możliwości natychmiast pokazać czerwony znak "SOS" następnym samochodom

53.3. INCIDENT ON A SPECIAL STAGE

53.3.1 In the case of an accident where urgent medical attention is required, the following applies:

- The SOS switch on the emergency console must be activated as soon as possible (if applicable)
- When possible the red "SOS" sign should immediately be displayed to the following

i każdemu helikopterowi, który próbuje interweniować,

- tak szybko jak to jest możliwe czerwony trójkąt odblaskowy musi zostać ustawiony w dobrze widocznym miejscu po tej samej stronie drogi co samochód, w odległości co najmniej 50 m przed miejscem gdzie znajduje się samochód, w celu ostrzegania kolejnych kierowców, nawet gdy samochód znajduje się poza drogą.

53.3.2. Każda załoga, której pokazano czerwony znak "SOS" lub, która widzi samochód, który doznał wypadku, a znak „OK” nie jest im pokazywany musi natychmiast i bez wyjątku zatrzymać się w celu udzielenia pomocy. Wszystkie następne samochody muszą także się zatrzymać. Drugi samochód, który zjawi się na miejscu wypadku, po uzyskaniu informacji, kontynuuje jazdę by przekazać je na najbliższym punkcie łączności radiowej. Kolejne zatrzymujące się samochody muszą zachować przejeżdżalność drogi dla pojazdów ratunkowych. Wszystkim załogom, które zatrzymały się zgodnie z powyższą procedurą zostanie nadany czas na podstawie art. [52](#).

53.3.3. W razie wypadku, niewymagającego natychmiastowej interwencji medycznej lub zatrzymania samochodu z jakiegokolwiek powodu na trasie lub przy trasie odcinka specjalnego, bez względu na to czy zatrzymanie to jest chwilowe czy na stałe należy koniecznie:

- aktywować maksymalnie w ciągu jednej minuty przycisk OK znajdujący się na Konsoli Bezpieczeństwa (jeżeli dotyczy),
- pokazać natychmiast zielony znak "OK" następnym samochodom i każdemu helikopterowi, który próbuje interweniować. Jeżeli załoga pozostawi samochód to znak "OK" musi być umieszczony w taki sposób, aby był dobrze widoczny dla wszystkich kolejnych załóg,
- członek załogi musi ustawić czerwony trójkąt odblaskowy w dobrze widocznym miejscu po tej samej stronie drogi co samochód, w odległości co najmniej 50 m przed miejscem gdzie znajduje się samochód, w celu ostrzegania kolejnych kierowców, nawet gdy samochód znajduje się poza drogą.

53.3.4. Jeśli z jakiegokolwiek powodu nie będzie możliwe pokazanie znaku „OK/SOS” w dowolnej z powyżej opisanych sytuacji, członkowie załogi znajdujący się poza samochodem muszą w zamian zastosować, w sposób wyraźny i zrozumiały, mowę ciała:

- podniesiona ramię z kciukiem skierowanym w górę celem przekazania znaku „OK”,
- skrzyżowane ramiona ponad głową celem przekazania znaku „SOS”.

53.3.5. O każdej załodze, która mogła przestrzegać powyższe przepisy, ale je naruszyła, zostanie poinformowany ZSS za pośrednictwem Dyrektora zawodów.

cars and to any helicopter attempting to assist.

- As soon as possible, the red reflective triangle must be placed in a conspicuous position on the same side of the road as the car at least 50 metres before the car's position, in order to warn following drivers, even if the car is off the road.

53.3.2 Any crew which has the red "SOS" sign displayed to them, or which sees a car which has suffered an accident, and the OK sign is not shown, shall immediately and without exception stop to render assistance. All following cars shall also stop. The second car at the scene shall proceed to inform the next radio point. Subsequent cars shall leave a clear route for emergency vehicles. All crews stopped by this procedure will be allocated a time according to Art. [52](#).

53.3.3 In the case of an accident where immediate medical intervention is not required or of a car stopping for any other reason on or beside a special stage, whether temporarily or permanently, the following applies:

- The OK switch on the emergency console must be activated within one minute (if applicable).
- The green "OK" sign must immediately be displayed to the following cars and to any helicopter attempting to assist. If the crew leaves the vehicle, the "OK" sign must be displayed so that it is clearly visible to all following crews.
- The red triangle must be placed in a conspicuous position on the same side of the road as the car by a member of the crew at least 50 metres before the car's position, in order to warn following drivers, even if the car is off the road.

53.3.4 Should it not be possible, for whatever reason, to display the OK/SOS board in any of the above situations, this may be replaced by an evident and clearly understandable sign language shown by the crew outside of the car:

- an arm and thumb up to indicate "OK"
- crossed arms above the head to indicate "SOS".

53.3.5 Any crew which is able but fails to comply with the above rules will be reported by the Clerk of the Course to the Stewards.

53.3.6. Książka drogowa powinna zawierać stronę opisującą procedurę wypadkową.

53.3.7. Z wyłączeniem przypadku siły wyżej, każda załoga ostatecznie wycofująca się z rajdu musi jak najszybciej powiadomić o tym organizatora. Załoga, która tego nie uczyni może zostać ukarana według uznania ZSS.

53.4. WYPADEK NA ODCINKU SPECJALNYM, W KTÓRYM POSZKODOWANA JEST OSOBA NIEBĘDĄCA CZŁONKIEM ZAŁOGI

Jeżeli załoga uczestniczy w wypadku, w którym ranny został kibic, samochód musi natychmiast zatrzymać się i procedura określona w art. [53.3.1](#) musi być przestrzegana.

53.5. CZERWONE FLAGI

53.5.1. Elektroniczna Czerwona Flaga (jeżeli dotyczy)

Procedura Elektronicznej Czerwonej Flagi będzie używana we wszystkich rywalizujących samochodach. W przypadku aktywacji tej procedury w Centrum Kierowania Rajdem, ekran Konsoli Bezpieczeństwa zmieni kolor na czerwony i pojawi się na nim napis „CZERWONA FLAGA”. Załoga musi niezwłocznie potwierdzić informacje o Elektronicznej Czerwonej Fladze poprzez naciśnięcie przycisku z napisem „POTWIERDZENIE” i postępować w sposób opisany w art. [53.5.3](#).

53.5.2. Czerwona Flaga w punkcie łączności radiowej (SOS)

Czerwona flaga będzie pokazywana załogom jedynie na polecenie Dyrektora Zawodów. Flaga może być pokazana jedynie w oznaczonych w Książce Drogowej Punktach Łączności Radiowej (SOS) przez sędziów noszących odblaskowe kamizelki w kolorze określonym w zał. III, art. 5.2.6, na których znajduje się symbol Punktu Łączności Radiowej (SOS). Flagi będą pokazywane we wszystkich punktach łączności radiowej poprzedzających wypadek. Czerwona Flaga musi być dostępna na każdym Punkcie Łączności Radiowej (zlokalizowanym co około 5 km). Żadna inna flaga niż Czerwona Flaga nie może być zastosowana w jakimkolwiek miejscu na trasie odcinka specjalnego.

53.5.3. Znaczenie Czerwonej Flagi

Gdy kierowca przejeżdża obok pokazywanej Czerwonej Flagi i/lub otrzyma sygnał Elektronicznej Czerwonej Flagi, cokolwiek nastąpi wcześniej, musi natychmiast zwolnić, zachować zredukowaną prędkość do końca odcinka specjalnego i stosować się do poleceń wszystkich sędziów lub kierowców napotkanych samochodów interwencyjnych. Niezastosowanie się do tego przepisu spowoduje nałożenie kary według uznania ZSS.

53.5.4. Każdej załodze, której pokazano czerwoną flagę na odcinku specjalnym zostanie nadany czas przejazdu odcinka zgodnie z art. [52](#).

53.5.5. Jeżeli na odcinkach super specjalnych używane są inne systemy sygnalizacji (np. migające

53.3.6 The road book shall contain a page giving the accident procedure.

53.3.7 Any crew retiring from a rally must report such final retirement to the organisers as soon as possible, save in a case of force majeure. Any crew failing to comply will be subject to a penalty at the Stewards' discretion.

53.4. INCIDENT ON A SPECIAL STAGE INVOLVING A PERSON WHO IS NOT A CREW MEMBER

If a crew is involved in an accident in which a member of the public sustains physical injury, the car must stop immediately, and the procedure as laid down in Article [53.3.1](#) must be followed.

53.5. USE OF RED FLAGS

53.5.1 Electronic Red Flags (if applicable)

Electronic red flags will be used in all competing cars. When activated from rally control, the screen of the Emergency Console will turn red and show the message “RED FLAG”. Crews must immediately confirm the electronic Red Flag by pressing the button “ACKNOWLEDGE” and proceed as specified in Art. [53.5.3](#).

53.5.2 Red Flags at radio points

The Red Flag will be displayed to crews only on the instruction of the Clerk of the Course. The flags may only be displayed at radio points marked in the road book and by a marshal wearing a distinctive jacket of the colour stipulated in Appendix III, Article [5.2.7](#) and on which is marked the radio point symbol. Flags will be displayed at all radio points preceding the incident. A Red Flag must be available at each stage radio point (situated at approximately 5 km intervals). No flag other than the Red Flag may be deployed at any point in a special stage.

53.5.3 Meanings of a Red Flag

On passing a displayed Red Flag and/or receiving an electronic Red Flag, whichever happens first, the driver must immediately reduce speed, maintain this reduced speed until the end of the special stage, and follow the instructions of any marshals or intervention car drivers. Failure to comply with this rule will entail a penalty at the discretion of the Stewards.

53.5.4 A crew which has been shown the Red Flag will be given a notional time for the stage as in according to Art. [52](#).

53.5.5 If different signalling systems (e.g. flashing lights) are used in super special stages, full details must be included in the Supplementary Regulations.

światła) to regulamin uzupełniający musi zawierać dokładny ich opis.

53.5.6. Jeżeli odcinek jest przerwany lub zatrzymany, a załogi muszą przejechać po trasie odcinka specjalnego, na jego starcie musi być pokazana Czerwona Flaga aby poinformować kierowców jak powinni postępować.

53.5.7. Punkty Czerwonej Flagi podczas zapoznania z trasą rajdu

W czasie zapoznania z trasą rajdu, w miejscu gdzie zlokalizowany jest każdy z punktów łączności radiowej (SOS), musi znajdować się znak opatrzony symbolem punktu łączności radiowej. Znak ten może być mniejszy niż ten używany podczas rajdu, ale musi być dobrze widoczny dla załóg dokonujących zapoznania z trasą aby mogły zapisać jego lokalizację.

53.3.6 If a stage is interrupted or stopped and the crews are required to pass through the special stage, a Red Flag must be displayed at the start to inform the drivers how they must proceed.

53.5.7 Red Flag points during reconnaissance

During reconnaissance, a sign bearing the radio post symbol must be displayed at the location of each radio point. This sign may be smaller than that used in the rally but must be clearly visible to crews performing reconnaissance in order that the locations may be noted.

ARTYKUŁ 54 (46). PONOWNY START PO WYCOFANIU (RE-START AFTER RETIREMENT)

54.1. POSTANOWIENIA OGÓLNE

54.1.1 O ile nie określono inaczej w regulaminie uzupełniającej, załoga, która nie ukończyła sekcji będzie uznana za ponownie startującą od sekcji, która rozpoczyna się po nocnym przegrupowaniu, chyba że pisemnie potwierdzi inny zamiar Dyrektorowi zawodów poprzez wypełnienie formularza znajdującego się z tyłu książki drogowej („ostateczne wycofanie z zawodów”) i przekazanie go organizatorowi, tak szybko jak to jest możliwe, najlepiej przed publikacją kolejnej listy startowej.

54.1.2 Po tym jak Dyrektor zawodów zostanie poinformowany o wycofaniu, załoga musi oddać kartę drogową. Jeśli wycofanie nastąpiło na odcinku specjalnym lub na mecie stop, czas tego odcinka nie będzie zarejestrowany i będzie miał zastosowanie art. 54.2.

54.1.3 W przypadku przekroczenia maksymalnego dopuszczalnego spóźnienia, zgodnie z art. 45 niniejszego regulaminu, zawodnik, którego to dotyczy, będzie mógł wystartować ponownie po kolejnym nocnym przegrupowaniu. W tym przypadku zostanie zastosowana kara czasowa zgodnie z art. 54.2 niniejszego regulaminu i będzie ona liczona od PKC, na którym zawodnik przekroczył maksymalnie dopuszczone spóźnienie.

54.1.4 Każda załoga, która wycofała się w czasie sekcji odbywającej się podczas ostatniego dnia rajdu, nie będzie klasyfikowana.

54.1.5 Każda załoga, która celowo wycofała się mając z widoczną intencją zamiar osiągnięcia z tego powodu korzyści, zostanie oceniona przez ZSS, który może nie udzielić jej zgody na ponowny start. ZSS może nałożyć sankcje na zawodnika i/lub załogę zgodnie z zapisami art. 11.9 MKS.

54.1. GENERAL

54.1.1 Unless stated differently in the rally Supplementary Regulations, a crew which has failed to complete a section may be assumed to re-start the rally from the start of the next section following the overnight regroup unless they confirm otherwise with the Clerk of the Course by completing of the form located in the rear of the road book (“final retirement”) and lodging it with the organiser as soon as possible and, if feasible, before the publication of the re-start list.

54.1.2 After the Clerk of the Course has been informed of a retirement, the crew must hand in their time card. When retirement is on a special stage or at a stop control, that stage time will not be recorded and Art. 54.2 shall be applied.

54.1.3 In the case of exceeding the maximum permitted lateness under Art. 45 of these regulations, the competitor concerned will be allowed to re-start after the next overnight regroup. The time penalty will be applied as per Art. 54.2 from the TC at which the competitor concerned has exceeded the maximum permitted lateness.

54.1.4 Any crew which has retired from a section on the last day of the rally will not be classified.

54.1.5 Any crew which deliberately retires with the perceived intention of gaining an advantage will be judged by the Stewards, who may not permit the crew to re-start. The Stewards may apply sanctions against the Competitor and/or crew concerned in accordance with Article 11.9 of the Code.

54.2. KARY

54.2.1 Na wszystkie załogi, które ponownie wystartują po wycofaniu będzie nałożona kara czasowa. Za każdy opuszczony odcinek specjalny lub super specjalny kara ta wynosi 10 minut.

54.2.2 Kara ta zostanie dodana do czasu najszybszego zawodnika w danej klasie za każdy opuszczony odcinek specjalny. Dotyczy to też odcinka specjalnego lub odcinka super specjalnego, na którym dany zawodnik się wycofał.

54.2.3 Jeżeli wycofanie nastąpiło po ostatnim odcinku specjalnym bądź super specjalnym przed nocnym przegrupowaniem uznaje się że załoga wycofała się na ostatnim odcinku specjalnym bądź super specjalnym. Jeśli dotyczy to załogi, która osiągnęła najlepszy czas w swojej klasie na ostatnim odcinku specjalnym, to jej czas zostanie wzięty pod uwagę przy nakładaniu kary czasowej.

54.2. PENALTIES

54.2.1 For all crews which re-start a time penalty will be applied. For every stage or super special stage missed, this time penalty will be 10 minutes.

54.2.2 This time penalty will be added to the fastest time of the drivers' class for each missed stage, which shall include the special stage or super special stage on which the crew has retired.

54.2.3 Should retirement occur after the last special stage or super special stage before an overnight regroup, the crew will nonetheless be deemed to have retired on that last special stage or super special stage.

If a crew such affected has set the fastest time of its group on that last stage, its own time will be taken into consideration for the application of the time penalty.

ARTYKUŁ 55 (47). NAPRAWY PRZED PONOWNYM STARTEM (REPAIRS PRIOR TO A RE-START)

55.1. MIEJSCE SERWISOWANIA I DOZWOLONY CZAS

Każdy startujący samochód, któremu nie uda się ukończyć Etapu, zgodnie z wyżej podanymi przepisami może być naprawiany zgodnie z wolą zawodnika. Niemniej, samochód musi zostać wprowadzony na nocne przegrupowanie poprzedzające start do następnego Etapu najpóźniej na 1 godzinę przed wyznaczonym czasem startu pierwszego samochodu.

55.2. Badania kontrolne naprawionych samochodów
Samochód musi zachować swoje oryginalne nadwozie i blok silnika, oznakowane podczas badania kontrolnego przed zawodami oraz wszystkie zaplombowane części. Zawodnik musi być reprezentowany w czasie tego ponownego badania kontrolnego w terminie wskazanym przez organizatora.

55.1. SERVICE LOCATION AND TIME ALLOWED

Any car which fails to finish a Leg in accordance with the above may be repaired at the competitor's discretion. However, the car must report to the overnight regroup prior to the next Leg, no later than 1 hour before the scheduled start of the first car.

55.2. SCRUTINEERING OF REPAIRED CARS

The car must retain its original body shell, engine block as marked at pre-rally scrutineering and all sealed parts. The competitor must be represented during this re-scrutineering at a time to be advised by the organisers.

SERWISOWANIE (SERVICE)

ARTYKUŁ 56 (48). SERWISOWANIE - WARUNKI OGÓLNE (SERVICING - GENERAL CONDITIONS)

56.1. PRZEPROWADZANIE SERWISOWANIA

56.1.1. Począwszy od pierwszego PKC, serwisowanie może być wykonywane w rywalizującym samochodzie wyłącznie wewnątrz parków serwisowych oraz w oparciu o przepisy zawarte w art. 60 - nie dotyczy napraw wycofanych samochodów, których zawodnicy mają zamiar ponownie wystartować.

56.1.2. Członkowie załogi, wykorzystujący wyłącznie wyposażenie znajdujące się w samochodzie i bez zewnętrznej pomocy fizycznej, mogą w każdej chwili wykonać serwisowanie samochodu, poza przypadkami, w których jest wyraźnie zabronione.

56.1. PERFORMING OF SERVICE

56.1.1 From the first TC onwards, service of a competing car may be carried out only in service parks and as permitted under Article 60 with the exception of repairs to retired cars intending to re-start.

56.1.2 The crew, using solely the equipment on board and with no external physical assistance, may perform service on the car at any time, other than where this is specifically prohibited.

56.2. PERSONEL ZESPOŁU I OGRANICZENIA W DZIEDZINIE SERWISOWANIA

56.2.1. Obecność personelu zespołu lub dowolnego środka transportu należącego do zespołu (łącznie z helikopterami) w odległości poniżej 1 km od ich samochodu rywalizującego w zawodach jest zabroniona, za wyjątkiem:

- parków serwisowych oraz oddalonych stref serwisowania,
- sytuacji gdy samochody znajdują się w parku przegrupowania,
- stref tankowania,
- stref montażu opon,
- oficjalnych stref mycia samochodów, (jeden członek zespołu na samochód),
- miejsc dopuszczonych w komunikacie,
- odcinków specjalnych (od żółtej tablicy początku PKC do tablicy STOP końca odcinka specjalnego),
- stref mediów, (gdy samochód jest wewnątrz strefy),
- miejsc, gdzie rywalizujące samochody przemieszczając się po trasie opisanej w książce drogowej muszą używać, w tym samym czasie, tej samej drogi (dróg) co personel zespołu, pod warunkiem, że nie zatrzymują się w tych samych miejscach w tym samym czasie.

56.2.2. a) Przekazywanie załodze lub przez załogę żywności, napojów, ubiorów i informacji (karty z danymi, książki drogowe itp.) jest dozwolone w czasie gdy członkowie załogi są:

- w strefach montażu opon tylko przez personel upoważniony do przebywania w tej strefie,
- w parkach serwisowych, oddalonych strefach serwisowych oraz parkach przegrupowaniach lub, gdy samochód znajduje się w strefie dla mediów.

b) Jeżeli park przegrupowania jest zlokalizowany w pobliżu parku serwisowego, a członkowie załogi czekają przy wjeździe na PKC na końcu sekcji drogowej, mogą oni pójść do swoich stanowisk serwisowych po wypełnieniu zobowiązań względem mediów.

56.2.3. Jeżeli nie uda się ponowne uruchomienie samochodu i/lub jego przejazd przy użyciu własnego napędu z Parku Zamkniętego do Parku Serwisowego, to osoby oficjalne/sędziowie i/lub personel zespołu są upoważnieni do przepchnięcia bądź odholowania samochodu na wyznaczone stanowisko serwisowe.

ARTYKUŁ 57 (49). PARKI SERWISOWE (SERVICE PARKS)

57.1. PRZEPISY OGÓLNE

Podczas trwania rajdu powinien być wyznaczony jeden, główny park serwisowy. Organizatorzy mogą jednak zgłosić do FIA i uzasadnić powody dla jego relokacji podczas rajdu. Każdy z zawodników jest odpowiedzialny za zabezpieczenie swojego stanowiska

56.2. TEAM PERSONNEL & SERVICE RESTRICTIONS

56.2.1 The presence of team personnel or any team conveyance (including helicopters) is prohibited within 1 kilometer of its competing car except:

- In service parks and in remote service zones (RSZ)
- Whilst the cars are in a regroup
- In refuel zones
- In tyre fitting zones
- For one team member per car in official car wash areas
- Where permitted by bulletin
- In special stages (from the yellow sign at the beginning of the time control to the stop sign at the end of the special stage)
- Whilst the cars are in a media zone
- Where the competing cars following the route as prescribed in the road book are required to use the same road(s) at the same time as team personnel, provided that they do not stop at the same location at the same time.

56.2.2 a) The passing of food, drink, clothing and information (data card, road book, etc.) to or from the crew is permitted, whilst the crew members are:

- in tyre fitting zones from the personnel authorised in the zone only,
- in service parks, remote service zones and regroups or whilst the cars are in a media zone.

b) When a regroup is located close to the service park and whilst crew members are waiting to check in at the end of a road section, crew members are allowed to go to their service bays after having fulfilled their media obligations.

56.2.3 Should a car be unable to be restarted and driven under its own power from the Parc Ferme to the service area before service, the officials/marshals and/or team personnel shall be permitted to push or tow the car to its dedicated service bay.

57.1. GENERAL

Throughout the rally there shall be one main service park. Organisers may, however, submit to the FIA and justification to support relocation during a rally. Each competitor is responsible to protect its service bay with a ground sheet.

serwisowego przy pomocy płachty serwisowej wyłożonej na gruncie.

57.2. PARKI SERWISOWE - HARMONOGRAM

Czas pobytu w parku serwisowym każdego z samochodów musi być zgodny z zapisami harmonogramu rajdu przy zachowaniu następujących zasad:

57.2.1. 15 minut przed 1-szym odcinkiem specjalnym po nocnym przegrupowaniu:

- Badania kontrolne mogą być przeprowadzane w parku zamkniętym.

57.2.2. 30 minut pomiędzy dwoma grupami odcinków specjalnych

- poprzedzone 3 minutową strefą techniczną, która może znajdować się w przegrupowaniu.

57.2.3. 45 minut na końcu każdej sekcji przed nocnym przegrupowaniem

- 10-minutowe badania kontrolne przeprowadzane są w parku zamkniętym.

57.2.4. 10 minutowy serwis przed ceremonią mety

- poprzedzony 10-minutową strefą techniczną.

57.3. OZNAKOWANIE PARKÓW SERWISOWYCH

Parki serwisowe są wskazane w harmonogramie rajdu i posiadają PKC przy wjeździe i wyjeździe (odległość 25m wskazana w zał. I powinna być zredukowana do 5m).

57.4. PRĘDKOŚĆ W PARKACH SERWISOWYCH

W parkach serwisowych prędkość samochodów nie może przekraczać 30 km/h lub mniej w przypadku, gdy tak określono w regulaminie uzupełniającym. Naruszenie tego ograniczenia powoduje nałożenie przez Dyrektora zawodów kary w wysokości:

- 25 € za przekroczenie limitu prędkości o każdy kilometr na godzinę.

57.5. ZEWNĘTRZNA POMOC

W obrębie Parku Serwisowego dopuszczone jest, aby osoby oficjalne/sędziowie i/lub członkowie zespołu holowali, przewozili lub pchali samochody.

57.6. ORGANIZACJA PARKÓW SERWISOWYCH

57.6.1. Każdemu startującemu zespołowi organizator musi wyznaczyć „stanowisko serwisowe” (o określonej długości, szerokości i lokalizacji) wewnątrz parku serwisowego. Wszystkie samochody zespołu muszą być zaparkowane wewnątrz tego „stanowiska serwisowego”. Pojazdy te muszą być oznaczone tablicami z napisem "Serwis" (ang. "Service") albo napisem „Pojazd towarzyszący” (ang. "Auxiliary").

57.6.2. Wszystkie pojazdy, które nie są w całości zaparkowane w obrębie wyznaczonego stanowiska serwisowego, muszą być przeparkowane na przyległy parking, z którego musi być możliwe przejście na piechotę do Parku Serwisowego. Pojazdom tym wydaje

57.2. SERVICE PARK SCHEDULES

The schedule for each car in the service park will be according to the rally itinerary with the following suggestion:

57.2.1 15 minutes before the first SS following an overnight regroup.

- Technical checks may be carried out within the parc ferme.

57.2.2 30 minutes between two groups of stages

- Preceded by a 3-minute technical zone which may be within a regroup.

57.2.3 45 minutes at the end of each section before an overnight regroup.

- 10-minute technical checks to be carried out in the parc ferme.

57.2.4 10 minutes prior to the finish.

- Preceded by a 10-minute technical zone.

57.3. SERVICE PARK IDENTIFICATION

Service parks are indicated in the rally itinerary with a time control at the entrance and exit (the 25 m distance referred to in Appendix I shall be reduced to 5 m).

57.4. SPEED INSIDE SERVICE PARKS

The speed of cars and in the service parks may not exceed 30 kph, or less when specified in the Supplementary Regulations. Failure to comply with this limit shall result in a penalty applied by the Clerk of the Course as follows:

- €25 per kilometer per hour over the speed limit.

57.5. EXTERNAL ASSISTANCE

Inside the service park, it is permitted for officials/marshals and/or team personnel to tow, transport or push a car.

57.6. LAYOUT OF SERVICE PARKS

57.6.1 The organiser must allocate a 'Service Park Zone' (defined by length, width and location) to each competing team within the service park. Any team vehicles must be parked within their zone. These vehicles must carry Service or Auxiliary plates.

57.6.2 Any vehicles not parked totally within the area allocated must be parked in an adjacent parking area with pedestrian access to the service park. These vehicles will be allocated an Auxiliary plate.

się tablice z napisem „Pojazd towarzyszący” (ang. "Auxiliary").

57.7. DODATKOWE WYMAGANIA DLA MISTRZOSTW WSPIERAJĄCYCH

Dotyczy wyłącznie WRC

57.7. ADDITIONAL REQUIREMENTS FOR SUPPORT CHAMPIONSHIPS

Applicable only for WRC

ARTYKUŁ 58 (50). OPRÓŻNIANIE I/LUB NAPEŁNIANIE ZBIORNIKA PALIWA W PARKU SERWISOWYM (EMPTYING AND/OR REFILLING THE TANK IN THE SERVICE PARK)

Jeżeli w ramach prac serwisowych (np. wymiana zbiornika paliwa, wymiana pompy paliwa, wymiana filtra paliwa lub wymiana każdego innego elementu wchodzącego w skład instalacji paliwowej) konieczne jest opróżnianie i/lub zatankowanie zbiornika to jest to dozwolone w parku serwisowym pod warunkiem, że:

- praca ta jest wykonywana po poinformowaniu organizatora;
- zawodnik zapewnił gotową do użycia gaśnicę wraz z obsługą;
- w czasie, gdy instalacja paliwowa jest otwarta i/lub podczas opróżniania i/lub tankowania zbiornika żadna inna praca nie jest wykonywana przy samochodzie;
- wokół samochodu zostanie wyznaczona odpowiednia strefa bezpieczeństwa;
- zatankowana zostanie wyłącznie niezbędna ilość paliwa wystarczająca do dotarcia do najbliższej strefy tankowania.

When necessary as part of service (i.e changing of fuel tank, changing of fuel pump, changing of fuel filter, changing of any other item of the fuel circuit), emptying and/or refilling is permitted in a service park provided that:

- The work is carried out with the knowledge of the organiser.
- Fire extinguisher with operator on standby to be provided by the competitor.
- No other work is carried out on the car while the fuel circuit is open and/or during the emptying and/or refilling operation.
- A suitable safety perimeter is established around the car.
- Only sufficient fuel is added to reach the next refuel zone.

ARTYKUŁ 59 (51). FLEXI-SERWISOWANIE (FLEXI-SERVICE)

59.1. POSTANOWIENIA OGÓLNE

45-minutowe flexi-serwisowanie pozwala na opuszczenie przez rywalizujące samochody parku zamkniętego i wprowadzenie ich do przylegającego parku serwisowego, poprzez wspólne na wjeździe i wyjeździe punkty kontroli czasu. Jakikolwiek odstępstwa muszą być opisane w regulaminie uzupełniającym rajdu. Badania kontrolne trwające 10 minut muszą być uwzględnione w parku zamkniętym przed flexi-serwisowaniem wykonywanym przed nocnym przegrupowaniem.

Okienko czasowe na przeprowadzenie flexi-serwisowania zaczynające się od przybycia pierwszego samochodu do parku zamkniętego ustalone może być przez organizatora, ale musi być podane w harmonogramie rajdu.

59.2. PRZEBIEG ORAZ HARMONOGRAMY FLEXI-SERWISOWANIA

59.2.1. Aby przystąpić do 45-minutowego flexi-serwisowania, załogi muszą wjechać do parku zamkniętego. Jeżeli niemożliwe jest ponowne uruchomienie samochodu i jego przejazd przy użyciu własnego napędu z parku zamkniętego do parku serwisowego, to sędziowie i/lub personel zespołu są upoważnieni do przepchnięcia bądź odholowania go na wyznaczone stanowisko serwisowe.

59.2.2. Załogi mogą następnie wjechać do parku serwisowego lub pozostawić swój samochód w parku zamkniętym.

59.1. GENERAL

Flexi-servicing of 45 minutes shall permit the removal of the competing cars from a parc ferme to an adjacent service park, with common entry and exit time controls. Any variations must be published in the rally Supplementary Regulations. Technical checks lasting 10 minutes must be included in the parc ferme before the flexi-service taking place before an overnight regroup.

The operational window of flexi-servicing time starting from the arrival of the first car into the parc ferme is left to the discretion of the organiser but must be declared on the rally itinerary.

59.2. RUNNING OF FLEXI-SERVICE AND TIME SCHEDULES

59.2.1 For the operation of 45' flexi-servicing, crews will enter the parc ferme. Should a car be unable to be restarted and driven under its own power from the Parc Ferme to the service area before the flexi-service, the marshals and/or team personnel shall be permitted to push or tow the car to its dedicated service bay.

59.2.2 Crews may then either enter the service park or leave their car in the parc ferme.

59.2.3. Rywalizujący samochód może przejechać, kierowany przez osobę upoważnioną przez zawodnika, tylko raz z parku zamkniętego do parku serwisowego i z powrotem, przy zachowaniu wszystkich formalności dotyczących okazywania karty drogowej i kar z tym związanych.

51.2.4. Rywalizujący samochód może powrócić do parku zamkniętego przed upływem 45 minut bez nakładania kary.

59.2.5 Okienko czasowe na przeprowadzenie flexi-serwisowania pozostaje w gestii organizatora, ale musi być opisane w harmonogramie rajdu. Patrz załącznik II, art. 4.5 do niniejszego regulaminu.

59.2.3 The competing car may be driven by an authorised representative of the competitor only once from the parc ferme to the service park and vice versa, respecting all the formalities of time card presentation and related penalties.

59.2.4 The competing car may be returned to the parc ferme before the 45 minutes have elapsed without penalty.

59.2.5 The operational window of flexi-servicing time is left to the discretion of the organiser but must be declared on the rally itinerary. See RRSR Appendix II, Article 4.5.

ARTYKUŁ 60 (52). ODDALONE STREFY SERWISOWANIA (REMOTE SERVICE ZONES (RSZ))

60.1. POSTANOWIENIA OGÓLNE

Można organizować oddalone strefy serwisowania, ale muszą one:

- być wyznaczone poprzez umieszczenie PKC na wjeździe i wyjeździe;
- nie przekraczać 15 minut dla każdego samochodu;
- umożliwić wymianę opon dostarczonych przez pojazd serwisowy oraz każde serwisowanie dopuszczone niniejszym regulaminem oddalonych stref serwisowania;
- mogą być poprzedzone 3 minutową strefą techniczną przed wjazdowym PKC;
- posiadać strefę znakowania opon po wyjazdowym PKC;
- być dostępne wyłącznie dla personelu zespołu dopuszczonego niniejszym regulaminem oddalonych stref serwisowania, dla osób oficjalnych rajdu i przedstawicieli mediów posiadających stosowne przepustki;
- aby zwiększyć walory promocyjne, zachęca się organizatorów do lokalizowania oddalonych stref serwisowania w miastach lub skupiskach ludności.

60.2. LICZBA PERSONELU ZESPOŁU

60.2.1. W oddalonej strefie serwisowania następujące osoby mogą pracować przy swoim(-ich) samochodzie(-ach):

- dla pojedynczego samochodu, załoga i maksymalnie 4 członków personelu zespołu. Członkowie personelu zespołu nie mogą być zmieniani, gdy samochód znajduje się w strefie,
- dla zawodników kierowców priorytetowych lub zawodników, którzy wystawiają kilka samochodów, załoga i maksymalnie 4 członków personelu zespołu na jeden samochód. Ten personel zespołu może być wymieniany pomiędzy samochodami znajdującymi się w strefie.

60.1. GENERAL

Remote service zones may be created which must:

- Be defined by a time control at their entrance and exit.
- Not exceed 15 minutes duration for any one car.
- Allow for the changing of tyres supplied from a service vehicle and any service as under these RSZ regulations.
- May be preceded by a 3-minute technical zone before the entrance time control.
- Incorporate a tyre marking zone after the exit time control.
- Admit only authorised team personnel, as under these RSZ regulations, the rally officials and media with appropriate passes.
- To increase promotional value, organisers are encouraged to locate RSZs in towns or centres of population.

60.2. NUMBER OF TEAM PERSONNEL

60.2.1 At a remote service zone, the following may work on their car(s):

- For one car, the crew plus up to 4 team personnel. These team personnel shall remain the same while the car is in the zone.
- For competitors of priority drivers or competitors running multiple entries, the crew plus up to 4 team personnel per car. These team personnel may be exchanged between cars within the zone.

60.2.2. Strefy te muszą być zaplanowane w taki sposób, aby ten sam personel zespołu zdążył udać się do tych stref i do parku serwisowego korzystając z zalecanej trasy. Napętnianie bidonów z napojami dla kierowców nie jest uważane za pracę przy samochodzie.

60.2.3. Członek zespołu inny niż dozwolony w ramach art. [60.2.1](#) / [60.2.2](#) / [60.3.3](#), nie może przebywać w oddalonej strefie serwisowania.

60.3. DOPUSZCZONE NARZĘDZIA I WYPOSAŻENIE

60.3.1. W oddalonej strefie serwisowania dozwolone jest co następuje:

- użycie podnośników, podpór do karoserii, ramp, klucza do kół, klucza dynamometrycznego, narzędzi ręcznych i czystej wody,
- użycie części i narzędzi znajdujących się w samochodzie rywalizującym w zawodach,
- użycie narzędzi z zasilaniem akumulatorowym, w tym niezbędnego oświetlenia,
- dolanie czystej wody do układów samochodu, do czego może być użyte urządzenie napętniające,
- użycie urządzeń do odpowietrzania hamulców i sprzętu/materiałów do mycia samochodu.

60.3.2. Konieczne jest wyłożenie płachty serwisowej na gruncie.

60.3.3. Wewnątrz oddalonej strefy serwisowania dozwolone jest połączenie przewodem rywalizującego samochodu z komputerem obsługiwany przez dodatkową osobę (inną niż dozwolone 4 osoby personelu zespołu). Osoba ta nie może dotykać samochodu, ani żadnych części, które będą w nim zamontowane.

60.3.4. W oddalonych strefach serwisowania dozwolone jest zainstalowanie dodatkowych świateł na lub w samochodzie. Dodatkowe światła, opony i narzędzia do ich zainstalowania mogą być transportowane do oddalonych stref serwisowania w samochodzie serwisowym.

60.3.5. Dowolny sprzęt lub części z samochodu mogą być pozostawione w oddalonej strefie serwisowania, a następnie zabrane po wyjeździe samochodu.

60.4. PRZEPUSTKI DLA POJAZDÓW DO ODDALONYCH STREF SERWISOWANIA

Jedna przepustka samochodowa wydawana jest przez organizatora na każdy rywalizujący samochód, aby umożliwić przewożenie personelu zespołu oraz potrzebnego sprzętu i narzędzi do oddalonej strefy serwisowania.

60.2.2 The zones must be scheduled so that the same team personnel can attend these zones and the service park when using a provided recommended route. The replenishment of driver drink containers shall not be considered as work on a car.

60.2.3 No team personnel other than those permitted under Articles [60.2.1](#) / [60.2.2](#) / [60.3.3](#) may be in the zone.

60.3. ELIGIBLE EQUIPMENT AND TOOLS

60.3.1 Whilst in a remote service zone the following is permitted:

- The use of jacks, chassis stands, ramps, wheel nut spanners, torque wrench, hand tools and plain water
- The use of equipment or parts and tools carried on board the competing car
- The use of battery-operated tools including any necessary lighting
- The addition of plain water to the car systems for which a filling device may be used
- The use of brake bleeding and car cleaning equipment/material.

60.3.2 Ground sheets must be used.

60.3.3 It is permitted to have a competition car linked by a cable to a computer that is positioned inside the remote service zone and operated by an additional person (other than the allowed 4 team personnel). This person may not touch the car or any parts to be fitted to the rally car.

60.3.4 The fitting of extra lights on or into the car is permitted at remote service zones. The extra lights, tyres and the necessary tools to fit them may be transported to the RSZ in a service car.

60.3.5 Any equipment or parts from the car may be left in the RSZ and removed after the departure of the car.

60.4. REMOTE SERVICE ZONES VEHICLE PASS

One vehicle pass per competing car will be issued by the organiser for transport of team personnel and eligible equipment and tools to the RSZ.

60.5. STREFY MONTAŻU OPON (TFZ - TYRE FITTING ZONE)

W każdej strefie montażu opon:

- PKC musi być wyznaczony na wjeździe i wyjeździe,
- Czas przeznaczony na strefę montażu opon powinien wynosić 15 min.
- W oznaczonej strefie nie mogą być wykonywane jakiegokolwiek prace inne niż, wymiana kół dokonywana przez samą załogę, przy użyciu sprzętu przewożonego w samochodzie. Dodatkowy podnośnik samochodowy może być dostarczony przez członka zespołu.
- Dodatkowe koła jakie zostaną użyte mogą być jednak transportowane do strefy w samochodzie serwisowym oraz przygotowywane do montażu w samochodzie przez członków zespołu.
- Jeden członek zespołu może przebywać w strefie montażu opon aby zmieniać koła tak jak dozwolone jest w art. [13.8](#).
- Przejechanie przez strefę montażu opon i zatrzymanie się w strefie znakowania opon, nawet jeżeli koła nie są wymieniane, jest obowiązkowe dla wszystkich załóg.
- Strefa znakowania kół/opon oraz odczytu kodu kreskowego, w której musi się zatrzymać każdy samochód, zostanie ustawiona na wjeździe z każdej strefy montażu opon.
- Sposób transportu opon do strefy montażu opon zostanie określony w regulaminie uzupełniającym każdego z rajdów.

60.5. TYRE FITTING ZONE (TFZ)

At each tyre fitting zone:

- A time control at its entrance and exit must be defined.
- The target time for the TFZ shall be 15 minutes.
- No work is allowed within the marked zone other than for the crew alone to change the wheels, and only using equipment carried on board the competing car. An extra car jack may be brought by a team member.
- The extra tyres to be used may, however, be transported to the zone in a service car and be prepared by team members to be fitted to the rally car.
- One team personnel may be present in the zone for the changing of tyres and as allowed by Art. [13.8](#).
- It is compulsory for all cars to pass through the tyre fitting zone and to stop at the tyre marking zone even if wheels are not changed.
- A wheel / tyre marking and barcode reading zone at which each car must stop will be established at the exit of each tyre fitting zone.
- The transportation of the tyres to the TFZ will be specified in the Supplementary Regulations of each rally.

PALIWO - TANKOWANIE PALIWA (FUEL - REFUELLING)

ARTYKUŁ 61 (58). TANKOWANIE PALIWA I PROCEDURY (REFUELLING AND PROCEDURES)

61.1. MIEJSCE

61.1.1. Poza opisanymi przypadkami wynikającymi z konieczności wymiany zbiornika paliwa, załogi mogą tankować wyłącznie w wyznaczonych strefach tankowania (RZ) lub na komercyjnych stacjach paliw przy trasie rajdu wyznaczonych przez organizatora i podanych w regulaminie uzupełniającym oraz w książce drogowej.

Strefy tankowania mogą znajdować się:

- po wjeździe z parków serwisowych;
- po wjeździe z oddalonych stref serwisowania;
- w oddalonych miejscach na trasie rajdu.

61.1.2. Każda strefa tankowania zostanie oznaczona na trasie rajdu i opisana w książce drogowej. Pomędzy dwoma nocnymi przegrupowaniami można wyznaczyć nie więcej niż trzy różne strefy tankowania, z czego jedna z nich musi być zlokalizowana w Parku Serwisowym.

Jak tylko jest to możliwe, ze względów bezpieczeństwa, zachęca się organizatorów do ustalania takiej długości poszczególnych sekcji by uniknąć organizacji oddalonych stref tankowania. FIA może zażądać zmiany trasy rajdu, w tym nieuzasadnionych oddalonych stref tankowania.

61.1. LOCATION

61.1.1 Except as detailed for the change of a fuel tank, crews may refuel only in the designated refuelling zones (RZ) or at commercial filling stations indicated in the road book designated by the organiser in the Supplementary Regulations and in the road book.

The refuel zones may be located at:

- the exit of service parks
- the exit of remote service zones
- remote locations on the rally route.

61.1.2 Any refuel zone shall feature on the itinerary of the rally and in the road book. No more than three different RZs between two overnight regroupings, one being at the Service Park, may be scheduled.

As far as possible and for safety reasons, the organisers are encouraged to adapt the length of the sections in order to avoid using remote refuelling zones on the rally route. The FIA may request the modification of an itinerary including unjustified remote refuelling zones.

61.1.3. Wjazd/wyjazd do stref tankowania, z wyjątkiem komercyjnych stacji paliw, jest oznakowany niebieskim symbolem kanistra lub dystrybutora.

61.1.4. W każdej strefie tankowania organizator musi zapewnić sprzęt przeciwpożarowy oraz spełnienie odpowiednich zasad bezpieczeństwa (nie dotyczy komercyjnych stacji paliw).

61.1.5. Jeżeli nie ma stacji paliw na trasie rajdu, organizator może przewidzieć sprzedaż paliwa z jednej dostawy, zgodnego z Zał. J poprzez scentralizowany system. W tego typu punktach tankowania muszą być spełnione wszelkie warunki bezpieczeństwa, takie jak w strefach tankowania.

61.2. PROCEDURA W STREFIE TANKOWANIA

61.2.1. Wewnątrz strefy tankowania dozwolone są wyłącznie działania związane bezpośrednio z tankowaniem startującego pojazdu.

61.2.2. We wszystkich strefach tankowania obowiązuje ograniczenie prędkości do 5 km/h.

61.2.3. Personel w strefie tankowania musi nosić ubrania, które zapewniają odpowiednią ochronę przed ogniem.

61.2.4. Dostawca paliwa bądź organizator, w zależności kto odpowiada za funkcjonowanie strefy tankowania, jest odpowiedzialny za ochronę podłoża poprzez stosowanie mat, które składają się w górnej części z materiału chłonnego, w dolnej części natomiast z materiału nieprzepuszczalnego.

61.2.5. Odpowiedzialność za tankowanie spoczywa wyłącznie na zawodniku.

61.2.6. Podczas operacji tankowania silniki muszą być unieruchomione.

61.2.7. Zaleca się, aby załoga znajdowała się poza samochodem w czasie tankowania. W przypadku, gdy załoga pozostaje w samochodzie, pasy bezpieczeństwa muszą być rozpięte.

61.2.8. Dwaj członkowie każdego zespołu mogą mieć dostęp do strefy tankowania jedynie w celu pomocy w czasie procedury tankowania.

61.2.9. Samochód może zostać wypchnięty ze strefy tankowania przez członków załogi, dwóch członków personelu zespołu i/lub osoby oficjalne bez nakładania kary.

61.3. PROCEDURA NA KOMERCYJNYCH STACJACH PALIW

61.3.1. Kierowcy mogą użyć handlowego paliwa dostępnego w dystrybutorach paliw na komercyjnych stacjach paliw lub korzystać z punktów dystrybucji

61.1.3 The entry/exit of refuel zones shall be marked by a blue can or pump symbol except commercial filling stations.

61.1.4 The presence of a fire appliance and/or appropriate safety measures is required to be arranged by the organiser at any refuel zone (not applicable at commercial filling stations).

61.1.5 If there are no filling stations on the route of the rally, the organiser may arrange for the distribution of one supply of fuel, in conformity with Appendix J, to the crews via a centralised system. Such refuel points must respect all the same safety conditions as for refuel zones.

61.2. PROCEDURE IN RZ

61.2.1 Only actions inside an RZ directly involved in the refuelling of the competing vehicle are permitted.

61.2.2 In all RZs, a 5 kph speed limit will apply.

61.2.3 The relevant personnel must be wearing clothing which will provide adequate protection against fire.

61.2.4 The fuel supplier or the organiser, whoever is responsible for running the refuel zone, is responsible to protect the ground with an Environmental Mat which shall be composed of an absorbent upper part and an impermeable lower part.

61.2.5 The responsibility for refuelling is incumbent on the competitor alone.

61.2.6 Engines must be switched off throughout the refueling operation.

61.2.7 It is recommended that the crew remain outside the car during refuelling; however, should they remain inside, their safety belts must be unfastened.

61.2.8 Solely for the purpose of assisting with the refuelling procedure of their car, two team members of each crew may access the RZ.

61.2.9 A car may be pushed out of the RZ by the crew, the two team members and/or officials without incurring a penalty.

61.3. PROCEDURE AT COMMERCIAL FILLING STATIONS

61.3.1 Drivers may use commercially available pump fuel dispensed from pumps at commercial filling stations or from organiser distribution points, marked

paliwa zapewnionych przez organizatora i wskazanych w książce drogowej. Paliwo to musi być wlewane bezpośrednio do zbiornika paliwa samochodu rajdowego.

61.3.2. Załoga może użyć wyłącznie sprzętu dostępnego w samochodzie oraz dystrybutorów paliwa bez korzystania z żadnej dodatkowej pomocy.

61.3.3. Samochód wyposażony jedynie w specjalny zawór tankowania FIA w przypadku użycia paliwa z komercyjnej stacji paliw musi przewozić odpowiedni adapter, który musi być wcześniej okazany podczas BK 1.

in the road book. This fuel must be dispensed directly into the tank of the competing car.

61.3.2 The crew must use solely the equipment on board and only the pumps with no external physical assistance.

61.3.3 Cars equipped only with FIA-specified refuel couplings and using fuel from commercial fillings stations must transport the adaptor in the car and show it at pre-rally scrutineering.

ARTYKUŁ 62 (59). UŻYCIE PALIWA (FUEL USE)

Stosowne przepisy zawarte są w regulaminach poszczególnych mistrzostw. Każdy rodzaj paliwa musi być zgodny z wymaganiami art. 252.9 załącznika J.

For these regulations, please refer to the relevant championship regulations. All type of fuel must be in compliance with Appendix J Art. 252.9.

PARK ZAMKNIĘTY (PARC FERME)

ARTYKUŁ 63 (42). PRZEPISY PARKU ZAMKNIĘTEGO (RULES OF PARC FERME)

63.1. STOSOWANIE

Samochody podlegają przepisom parku zamkniętego:

63.1.1. Od momentu wjechania do parku przegrupowania aż do momentu jego opuszczenia.

63.1.2. Od momentu wjechania i/lub podbicia karty w strefie punktu kontrolnego do momentu jej opuszczenia.

63.1.3. Od momentu osiągnięcia miejsca, w którym kończy się część sportowa rajdu, aż do chwili, gdy ZSS wyda zgodę na otwarcie parku zamkniętego.

63.2. PERSONEL DOPUSZCZONY DO PARKU ZAMKNIĘTEGO

63.2.1. Po zaparkowaniu swojego samochodu w parku zamkniętym, kierowca musi obowiązkowo wyłączyć silnik i załoga musi natychmiast opuścić park zamknięty. Nikt nie ma prawa wstępu do parku zamkniętego, oprócz osób oficjalnych pełniących określone funkcje w rajdzie.

63.2.2. Załogi mają prawo wstępu do parku zamkniętego na 10 minut przed swoim czasem startu.

63.3. PCHANIE SAMOCHODU RAJDOWEGO W PARKU ZAMKNIĘTYM

Tylko osoby oficjalne pełniące swe obowiązki i/lub członkowie załogi są upoważnieni do pchania lub ciągnięcia samochodu rajdowego wewnątrz parku zamkniętego.

63.4. POKROWCE NA SAMOCHODY

Używanie pokrowców na samochody jest niedozwolone.

63.1. APPLICATION

Cars are subject to parc ferme rules:

63.1.1 From the moment they enter a regroup park until they leave it.

63.1.2 From the moment they enter and/or check in at a control area until they leave it.

63.1.3 From the moment they reach the end of the competition element of the rally until the Stewards have authorised the opening of the parc ferme.

63.2. PERSONNEL ALLOWED IN THE PARC FERMÉ

63.2.1 As soon as they have parked their car in the parc ferme, the drivers must stop the engine and the crew must leave the parc ferme. Nobody, except the officials of the rally carrying out a specific function, is allowed in the parc ferme.

63.2.2 Crews may enter the parc ferme 10 minutes before their starting time.

63.3. PUSHING A CAR IN THE PARC FERMÉ

Only the officials on duty and/or the members of the crew are authorised to push or tow a competing car inside a parc ferme.

63.4. CAR COVERS

Car covers may not be used.

63.5. NAPRAWY W PARKU ZAMKNIĘTYM

63.5.1. W przypadku, gdy sędziowie techniczni rajdu uznają, że stan techniczny samochodu jest na tyle zły, że zagraża bezpieczeństwu, to samochód taki za zgodą Delegata technicznego FIA / kierownika sędziów technicznych może być naprawiony w parku zamkniętym w obecności sędziego technicznego. Jeden z członków zespołu będzie mógł dokonać naprawy lub wymiany homologowanych przez FIA elementów bezpieczeństwa zgodnych z Zał. J, które zawarte są na Liście Technicznej FIA i zamontowane są w samochodzie (np. pasy bezpieczeństwa, gaśnica).

63.5.2. Po uzyskaniu zgody Dyrektora zawodów, pod nadzorem upoważnionego sędziego lub sędziego technicznego, załoga, z pomocą maksymalnie trzech członków zespołu, może wymienić szybę(-y).

63.5.3. Jeżeli ilość czasu koniecznego na wykonanie wyżej wymienionych napraw spowoduje spóźnienie w stosunku do pierwotnie wyznaczonego czasu startu, załodze, po zakończeniu naprawy, będzie wyznaczony nowy czas startu. Za każdą pełną minutę spóźnienia lub każdą rozpoczętą minutę spóźnienia nałożona zostanie kara 60 sekund, ale spóźnienie to nie może przekroczyć dopuszczalnego maksymalnego spóźnienia jakie jest określone w stosownych przepisach.

63.6. AKTYWACJA SYSTEMU CUT-OFF (odcięcia dopływu paliwa)
Dotyczy wyłącznie WRC

63.7. PARK ZAMKNIĘTY PO ZAKOŃCZENIU RAJDU
Urządzenia systemu śledzenia pojazdów oraz kamery on-board, dostarczone przez Promotora lub organizatora, mogą być wymontowane w parku zamkniętym, wyłącznie za zgodą Delegata Technicznego FIA/kierownika sędziów technicznych i pod kontrolą sędziów.

63.5. REPAIRS IN PARC FERME

63.5.1 If the scrutineers consider that the state of a car has become sufficiently defective that safety might be affected, with the permission of the FIA Technical Delegate / chief scrutineer and in the presence of a scrutineer, one team member may repair, or exchange FIA-homologated safety items in conformity with Appendix J, which are included in an FIA technical list and mounted in the car (i.e. seat belt, extinguisher).

63.5.2 With the prior consent of the Clerk of the Course and under the supervision of an authorised marshal or scrutineer, the crew and up to 3 team personnel may change the window(s).

63.5.3 If the time taken for completion of the above repairs results in delay beyond the originally scheduled start time, the crew will be given a new start time from completion of the repair, the penalty for which is 1 minute per minute or fraction of a minute but which may not exceed the maximum permitted lateness as provided under the relevant regulations.

63.6. FUEL CUT-OFF SYSTEM ACTIVATION

Only applicable in WRC

63.7. PARC FERME AFTER THE END OF THE RALLY
Tracking system devices and on-board cameras provided by the Promoter or the Organiser may be removed in the parc ferme only with the agreement of the FIA Technical Delegate/Chief Scrutineer and under the control of the marshals.

WYNIKI I WYMAGANIA ADMINISTRACYJNE PO ZAWODACH (RESULTS & ADMINISTRATIVE REQUIREMENTS AFTER THE RALLY)

ARTYKUŁ 64 (54). WYNIKI RAJDU (RALLY RESULTS)

64.1. USTALENIE WYNIKÓW

Wyniki ustalane są poprzez zsumowanie czasów uzyskanych na wszystkich odcinkach specjalnych oraz kar czasowych z odcinków drogowych wraz ze wszystkimi innymi karami czasowymi.

64.2. PUBLIKACJA WYNIKÓW

Podczas trwania rajdu klasyfikacje będą ogłaszane tak jak poniżej:

64.2.1. Klasyfikacje nieoficjalne: klasyfikacje rozprowadzane przez organizatora podczas trwania rajdu;

64.2.2. Częściowe klasyfikacje nieoficjalne: klasyfikacje publikowane na koniec Etapu;

64.2.3. Klasyfikacja prowizoryczna: publikowana przez organizatora po zakończeniu rajdu;

64.1. ESTABLISHING RESULTS

The results are established by adding together all the special stage times and all the time penalties incurred on road sections, together with all other penalties expressed in time.

64.2. PUBLICATION OF RESULTS

During the rally, the classifications to be published will be as follows:

64.2.1 Unofficial Classifications: classifications distributed by the organiser during the rally

64.2.2 Partial Unofficial Classifications: classifications published at the end of a Leg.

64.2.3 Provisional Classification: classification published by the organiser at the end of the rally.

64.2.4. Klasyfikacja końcowa: klasyfikacja zatwierdzona przez ZSS.

64.2.5. W przypadku, gdy publikacja listy startowej i/lub klasyfikacji prowizorycznej byłaby opóźniona, nowy czas publikacji musi być podany w informacji Dyrektora zawodów zamieszczonej na oficjalnej(-ych) tablicy(-ach) ogłoszeń.

64.3. EX AEQUO W RAJDZIE LUB JEGO ETAPIE

64.3.1. W przypadku wyniku ex-aequo, zwycięzcą Etapu rajdu zostanie ogłoszony ten zawodnik, który osiągnął lepszy czas na pierwszym odcinku specjalnym, niebędącym odcinkiem super specjalnym. Jeżeli to kryterium nie da rozstrzygnięcia, wzięte będą pod uwagę wyniki drugiego, trzeciego, czwartego itd. odcinka specjalnego.

64.3.2. W przypadku wyniku ex-aequo, zwycięzcą rajdu zostanie ogłoszony ten zawodnik, który osiągnął lepszy czas na pierwszym odcinku specjalnym nie będącym odcinkiem super specjalnym. Jeżeli to kryterium nie da rozstrzygnięcia, wzięte będą pod uwagę wyniki drugiego, trzeciego, czwartego itd. odcinka specjalnego. Ta zasada może być stosowana w dowolnym czasie trwania rajdu.

64.4. BEZSTRONNY I SPRAWIEDLIWY PRZEKAZ

Organizator zawodów musi upewnić się, że każda relacja z zawodów jest bezstronna oraz sprawiedliwa, i nie wprowadza w błąd odnośnie wyników zawodów.

64.5. PROMOCJA WYNIKÓW

Zabroniona jest publikacja jakiegokolwiek formy reklamy promującej wynik pojedynczego Etapu rajdu. Zawodnicy mogą jednakże przekazać do mediów informację o „zwycięstwie” w Etapie zastrzegając, że wynik ten nie dotyczy rezultatu osiągniętego w całym rajdzie.

64.2.4 Final Classification: classification approved by the Stewards.

64.2.5 In the event of a start list and/or the Provisional Classification being delayed, a new time must be advised by a Communication by the Clerk of the Course on the official notice board(s).

64.3. DEAD HEAT IN A LEG OR CHAMPIONSHIP RALLY

64.3.1 In the event of a dead heat in a Leg, the competitor who sets the best time on the first special stage of a Leg, which is not a super special stage, will be proclaimed the winner. If this is not sufficient, the times of the second, third, fourth, etc. special stages shall be taken into consideration.

64.3.2 In the event of a dead heat in a rally, the competitor who sets the best time on the first special stage, which is not a super special stage will be proclaimed the winner. If this is not sufficient, the times of the second, third, fourth, etc. special stages shall be taken into consideration. This principle can be applied at any time during the rally.

64.4. FAIR AND IMPARTIAL COVERAGE

The organiser of a rally shall ensure that any broadcast coverage is fair and impartial and that it does not misrepresent the results of the rally.

64.5. PROMOTION OF RESULTS

It is prohibited to publish any form of advertising promoting the result of an individual Leg of a rally. Competitors may, however, refer in media releases to “winning” a Leg, provided there is no implication that the result relates to the entire rally.

ARTYKUŁ 65 (55). PROTESTY I ODWOŁANIA (PROTESTS AND APPEALS)

65.1. ZŁOŻENIE PROTESTU LUB ODWOŁANIA

Wszystkie protesty i/lub odwołania muszą być składane zgodnie z postanowieniami art. 13 i 15 MKS oraz w stosownych przypadkach z zastosowaniem przepisów Sądowych i Dyscyplinarnych FIA.

65.2. DEPOZYT ZA PROTEST

Depozyt za wniesienie protestu wynosi 1000 € (lub równowartość w dolarach amerykańskich po kursie dnia) i musi być wpłacony w gotówce.

65.3. DODATKOWY DEPOZYT

Jeżeli protest wymaga demontażu i ponownego montażu jednoznacznie wskazanej części samochodu to wysokość dodatkowego depozytu musi być podana w regulaminie uzupełniającym rajdu lub zostanie określona przez ZSS zgodnie z propozycją Delegata Technicznego FIA/Kierownika sędziów technicznych. Ten dodatkowy depozyt musi zostać wpłacony do organizatora w gotówce w ciągu godziny, w przeciwnym razie protest zostanie uznany za niebyły.

65.1. LODGING A PROTEST OR APPEAL

All protests and/or appeals must be lodged in accordance with Articles 13 and 15 of the Code and, where applicable, with the FIA Judicial and Disciplinary Rules.

65.2. PROTEST DEPOSIT

The protest deposit is €1,000 (or the equivalent in US dollars at the rate of the day) and must be paid in cash.

65.3. DEPOSIT

If a protest requires the dismantling and re-assembly of a clearly defined part of the car, any additional deposit must be specified in the Supplementary Regulations of the rally or will be specified by the Stewards upon a proposal of the FIA Technical Delegate / Chief Scrutineer. This additional deposit must be paid in cash or bank transfer within one hour to the organiser, otherwise the protest will be deemed inadmissible.

65.4. KOSZTY

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

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

65.5. ODWOŁANIA

Regulamin uzupełniający musi zawierać informacje dotyczące Depozytu za wniesienie Odwołania Krajowego.

Depozyt za wniesienie Odwołania Międzynarodowego – będzie corocznie ogłaszany przez FIA.

65.4. EXPENSES

65.4.1 The expenses incurred in the work and in the transport of the car shall be borne by the claimant if the protest is unfounded, or by the competitor against whom the protest is lodged if it is upheld.

65.4.2 If the protest is unfounded, and if the expenses incurred by the protest (scrutineering, transport, etc.) are higher than the amount of the deposit, the difference shall be borne by the claimant. Conversely, if the expenses are less, the difference shall be returned.

65.5 APPEALS

The Supplementary Regulations shall contain information on the National Appeal Deposit.

The International Appeal Deposit will be published by the FIA annually.

ARTYKUŁ 66 (56). ROZDANIE NAGRÓD PODCZAS RAJDU (RALLY PRIZE GIVING)

66.1. CEREMONIA NA PODIUM

Sportowa cześć rajdu kończy się na PKC „Meta rajdu”.

66.2. ROZDANIE NAGRÓD

Nagrody zostaną rozdane wszystkim zawodnikom/załogom na rampie, z wyjątkiem pierwszego, drugiego i trzeciego w klasyfikacji generalnej, dla których wykorzystuje się podium "w stylu olimpijskim". Jeżeli organizator sobie tego życzy, oficjalne spotkanie (ze sponsorami) może być zorganizowane tego samego wieczoru. Jeżeli przewidziana jest obecność załóg to musi to być określone w regulaminie uzupełniającym.

66.1. PODIUM CEREMONY

The competition element of the rally will finish at the "Finish Time Control IN".

66.2. PRIZE GIVING

Prizes for all competitors/crews will be awarded on the ramp, save for the first, second and third in the final classification where an "Olympic-style" podium will be used. If an organiser wishes, there may be a social / sponsor / civic gathering on the same evening. If crew attendance is expected, this must appear in the Supplementary Regulations.

ARTYKUŁ 67 (57). DOROCZNE ROZDANIE NAGRÓD FIA (ANNUAL FIA PRIZE-GIVING)

67.1. WYMAGANA OBECNOŚĆ

Każdy kierowca i pilot, który jest zwycięzcą Mistrzostw FIA obowiązkowo musi być obecny na dorocznej ceremonii rozdania nagród FIA, jeżeli jest zaproszony przez FIA.

67.2. NIEOBECNOŚĆ

Za wyjątkiem przypadku siły wyższej, nieobecność pociągnie za sobą karę finansową nałożoną przez FIA.

67.1. ATTENDANCE REQUIREMENTS

Any driver and any co-driver winning an FIA Championship must be present at the annual FIA prize-giving ceremony, if invited by the FIA.

67.2. ABSENCE

Save in a case of force majeure, absence will entail a fine imposed by the FIA.

TESTY (TESTING)

ARTYKUŁ 68 (66). TESTY (TESTING)

Dotyczy wyłącznie WRC i ERC.

Applicable only for WRC and ERC.

ZAŁĄCZNIKI**DO REGULAMINU SPORTOWEGO RAJDÓW REGIONALNYCH FIA****ZAŁĄCZNIK I OZNAKOWANIE PUNKTÓW KONTROLNYCH****ZAŁĄCZNIK II STANDARDOWE DOKUMENTY**

	DOKUMENT	DOSTĘPNOŚĆ
1	Regulamin uzupełniający	strona www + (opcjonalnie na papierze)
2	Komunikaty	strona www + na papierze
3	Przewodnik rajdowy (1 i/lub 2)	strona www + (opcjonalnie na papierze)
4	Harmonogram	strona www + na papierze (wraz z regulaminem uzupełniającym)
5	Książka drogowa	na papierze
6	Karta drogowa	na papierze
7	Standardowy formularz zgłoszenia	strona www + na papierze (wraz z regulaminem uzupełniającym)
8	Listy zgłoszeń	strona www + na papierze
9	Listy startowe i wyniki rajdu	strona www (opcjonalnie) + na papierze
10	Przewodnik Bezpieczeństwa Media (opcjonalny)	strona www + na papierze

Następujące dokumenty dodatkowe są wymagane, ale ich format jest dowolny:

- Plan zabezpieczenia,
- Mapy,
- Programy,
- Podręczniki dotyczące organizacji,
- Dokumenty wewnętrzne,
- Informacje dot. helikoptera (jeżeli dotyczy).











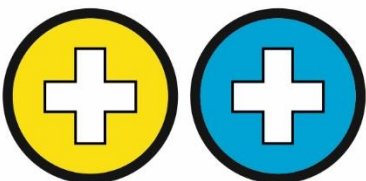

ZAŁĄCZNIK III BEZPIECZEŃSTWO**ZAŁĄCZNIK IV CEREMONIA METY**
patrz Regulamin Rajdowych Mistrzostw Świata FIA (opcjonalne dla Mistrzostw Regionalnych)**ZAŁĄCZNIK V OPONY****ZAŁĄCZNIK VI WPISOWE, ZESTAW ADMINISTRACYJNY I STAŁE PRZEPUSTKI**
patrz Regulamin Rajdowych Mistrzostw Świata FIA**ZAŁĄCZNIK VII SEKWENCJA ŚWIATEŁ STARTU**
patrz Regulamin Rajdowych Mistrzostw Świata FIA**ZAŁĄCZNIK VIII JUNIOR WRC**
patrz Regulamin Rajdowych Mistrzostw Świata FIA**ZAŁĄCZNIK IX SPECYFIKACJA WYMAGAŃ ORGANIZACYJNYCH**
(Wyłącznie dla organizatorów - bez znaczenia regulaminowego dla zawodników)**ZAŁĄCZNIK X PUCHAR FIA SAMOCHODÓW RGT****ZAŁĄCZNIK XI PRAWA WRC**
patrz Regulamin Rajdowych Mistrzostw Świata FIA**ZAŁĄCZNIK XII ZARZĄDZANIE OCHRONĄ ŚRODOWISKA**
patrz Regulamin Rajdowych Mistrzostw Świata FIA**ZAŁĄCZNIK XIII KAMERY W SAMOCHODACH**
patrz Regulamin Rajdowych Mistrzostw Świata FIA

ZAŁĄCZNIK NR I - OZNAKOWANIE PUNKTÓW KONTROLNYCH**1. STREFY KONTROLNE**

Typ punktu kontrolnego	OZNAKOWANIE STREFY KONTROLNEJ (Średnica znaków - około 70 cm)		
Kierunek jazdy			
	Znaki ŻÓŁTE Początek strefy kontrolnej	Znaki CZERWONE Punkt obowiązkowego zatrzymania	Znaki BEŻOWE Koniec strefy kontrolnej
Punkt Kontroli Przejazdu	 25m min.	 25m	
Punkt Kontroli Czasu	 25m min.	 25m	
Punkt Kontroli Czasu przy wjeździe do parku serwisowego	 5m	 5m	
Punkt Kontroli Czasu przy wyjeździe z parku serwisowego	 5m	 Przeważnie przed strefą tankowania lub/i strefą techniczną 5m	
Punkt Kontroli Czasu + Start do OS	 25m min.	 50-200m	 25m
Koniec Odcinka Specjalnego	 100m	 100-300m	 25m
INNE, STANDARDOWE ZNAKI FIA STOSOWANE W RAJDACH (Średnica znaków - około 70 cm)			
	BIAŁY znak na ŻÓŁTYM tle	BIAŁY lub CZARNY znak na NIEBIESKIM tle	Znaki BEŻOWE
Znakowanie i kontrola opon		 Jeden znak dla wszystkich operacji związanych z oponami	
Strefa tankowania		 Jeden znak dla wszystkich operacji związanych z tankowaniem	
Strefy serwisowania		 Jeden znak dla operacji serwisowych	
Strefy mediów		 Jeden znak dla stref mediów	
Punkt łączności radiowej	 100m		
Punkt z pojazdem medycznym	 100m		

Odległości powinny być przestrzegane w możliwie jak największym stopniu

2. STANDARDOWE TABLICE FIA

<p>KONTROLA CZASU</p>  <p>Kolor początku strefy kontroli: ŻÓŁTY Kolor punktu kontroli: CZERWONY</p>	<p>START DO OS</p>  <p>Kolor: CZERWONY</p>	<p>LINIA METY LOTNEJ</p>  <p>Kolor początku strefy kontroli: ŻÓŁTY Kolor punktu kontroli: CZERWONY</p>
<p>META STOP</p>  <p>Kolor: CZERWONY</p>	<p>KONTROLA PRZEJAZDU</p>  <p>Kolor początku strefy kontroli: ŻÓŁTY Kolor punktu kontroli: CZERWONY</p>	<p>POCZĄTEK STREFY MEDIÓW</p>  <p>Kolor: NIEBIESKI</p>
<p>POCZĄTEK STREFY SERWISOWANIA</p>  <p>Kolor: NIEBIESKI</p>	<p>POCZĄTEK STREFY ZNAKOWANIA / KONTROLI OPON</p>  <p>Kolor: NIEBIESKI</p>	<p>POCZĄTEK STREFY TANKOWANIA</p>  <p>Kolor: NIEBIESKI</p>
<p>PUNKT ŁĄCZNOŚCI RADIOWEJ</p>  <p>Kolor zapowiedzi punktu: ŻÓŁTY Kolor punktu: NIEBIESKI</p>	<p>PUNKT Z POJAZDEM MEDYCZNYM</p>  <p>Kolor zapowiedzi punktu: ŻÓŁTY Kolor punktu: NIEBIESKI</p>	<p>KONIEC STREFY KONTROLNEJ</p>  <p>Kolor: BEŻOWY</p>

ZAŁĄCZNIK NR II - STANDARDOWE DOKUMENTY

1. REGULAMIN UZUPEŁNIAJĄCY

Każde zawody muszą posiadać regulamin uzupełniający (artykuł 20 MKS).

Elektroniczna wersja regulaminu uzupełniającego musi być dostarczona do FIA zgodnie z Regulaminem Sportowym Rajdów Regionalnych FIA.

W ciągu 4 tygodni od otrzymania projektu, FIA poinformuje organizatora o ewentualnych poprawkach do naniesienia i wyda wizę upoważniającą do publikacji regulaminu uzupełniającego.

Regulamin uzupełniający musi być wydrukowany w formacie A5 (obowiązkowo dla ERC, opcjonalnie w innych regionach), jak i być dostępny na oficjalnej stronie internetowej rajdu zgodnie z Regulaminem Sportowym Rajdów Regionalnych FIA.

Wydrukowane wersje muszą być rozpowszechnione co najmniej wśród osób oficjalnych rajdu.

Ostateczny regulamin uzupełniający po jego publikacji, musi zostać przestany do FIA w 2 egzemplarzach.

ZAWARTOŚĆ

SPIS TREŚCI

1. Wstęp

1.1. Tekst podobny do poniższego:

*„Niniejszy rajd będzie przeprowadzony zgodnie z Międzynarodowym Kodeksem Sportowym FIA i jego Załącznikami, Regulaminem Sportowym Rajdowych Mistrzostw Regionalnych FIA **2020**, krajowym regulaminem sportu samochodowego - zgodnym z przepisami FIA oraz zgodnie z niniejszym Regulaminem Uzupełniającym.*

Modyfikacje, poprawki i/lub zmiany wprowadzone do niniejszego Regulaminu Uzupełniającego będą ogłaszane wyłącznie drogą numerowanych i opatrzonych datą Komunikatów (opublikowanych przez organizatora lub Zespół Sędziów Sportowych).

*Dodatkowe informacje będą podane w Przewodniku Rajdowym, opublikowanym dnia ... (data publikacji). Regulamin Sportowy Rajdów Regionalnych FIA **2020** znajduje się pod następującym adresem internetowym ... (strona internetowa FIA).”*

1.2. Nawierzchnia drogi

1.3. Całkowita długość OS i trasy

2. Organizacja

2.1. Nazwa zawodów FIA, do których zalicza się rajd

2.2. Numery wiz FIA i ASN

2.3. Nazwa organizatora, adres i dane (stałe biuro)

2.4. Komitet Organizacyjny

2.5. Zespół Sędziów Sportowych

2.6. Obserwatorzy i Delegaci FIA

2.7. Główne osoby oficjalne

2.8. Lokalizacja biur rajdu i dane kontaktowe (tel. i fax)

3. Program precyzujący jeżeli to konieczne miejsca według porządku chronologicznego (daty i godziny)

- Publikacja regulaminu uzupełniającego
- Data zamknięcia zgłoszeń z obniżonym wpisowym (jeśli występuje)
- Data zamknięcia zgłoszeń
- Data publikacji listy zgłoszeń
- Wydawanie książki drogowej, mapy i Przewodnika Rajdowego
- Data zamknięcia zamówień usług dodatkowych w parku serwisowym
- Data zamknięcia zgłoszeń do odcinka testowego (jeśli wymagane)
- Otwarcie/zamknięcie Biura rajdu

- Oficjalna Tablica Ogłoszeń - lokalizacja
- Odbiór materiałów i dokumentów
- Odbiór administracyjny
- Odbiór systemu śledzenia do zapoznawania się z trasą
- Początek zapoznania z trasą
- Otwarcie centrum prasowego i akredytacje dla mediów
- Odbiór systemu śledzenia rajdu dla zapewnienie bezpieczeństwa w czasie rajdu
- Badania kontrolne 1 - plombowanie i znakowanie podzespołów
- **Powtórne badanie kontrolne**
- Odprawa dla menadżerów zespołów i/lub kierowców (briefing) (jeśli ma miejsce)
- Odprawa dla pilotów helikoptera (jeśli ma miejsce)
- Odcinek testowy i harmonogram czasowy
- Wolny trening i Kwalifikacje - harmonogram (jeśli ma miejsce)
- Publikacja kolejności startu oraz czasów wjazdu na PKC przed Kwalifikacjami (jeśli ma miejsce)
- Data, czas oraz miejsce procedury wyboru pozycji startowych (jeśli ma miejsce)
- Konferencja prasowa przed zawodami
- Publikacja listy startowej do ceremonii startowej (jeśli ma miejsce) i do Etapu 1
- Ceremonia startu (jeśli ma miejsce)
- Start rajdu, miejsce i godzina
- Meta Etapu 1, miejsce i godzina
- Publikacja listy startowej do kolejnych Etapów
- Start kolejnego Etapu
- Ceremonia na podium / Rozdanie Nagród
- Konferencja prasowa po zawodach
- Końcowe badania kontrolne
- Czas publikacji Klasyfikacji Prowizorycznej

4. Zgłoszenia

- 4.1. Data zamknięcia zgłoszeń
- 4.2. Procedura zgłoszeń
- 4.3. Liczba przyjętych zawodników i klasy
- 4.4. Wpisowe / zestawy zgłoszeniowe dla zawodników prywatnych
- 4.5. Szczegółowe informacje na temat opłat (łącznie z obowiązującymi podatkami)
- 4.6. Zwroty

5. Ubezpieczenie

6. Reklama i Identyfikacja

7. Opony

- 7.1. Opony do stosowania w czasie rajdu

Zaleca się umieszczenie poniższego tekstu dotyczącego stosowania opon.

*Oprócz zgodności z Regulaminem Sportowym Rajdów Regionalnych **2020**, dopuszczone do stosowania są następujące liczby i typy opon.*

Typ samochodu	Priorytet kierowcy	Maksymalna liczba opon	Opony dodatkowe do odcinka testowego	Razem na rajd

- 7.2. Opony do zapoznawania się z trasą - jeśli konieczne
- 7.3. Przepisy krajowe lub specjalne wymagania (jeśli obowiązują)

8. Paliwo (jeśli obowiązuje)

- 8.1. Procedura zamawiania paliwa
- 8.2. Data zamknięcia dla zamówienia paliwa
- 8.3. Dystrybucja dla kierowców nie priorytetowych

9. Zapoznanie się z trasą

- 9.1. Procedura zgłoszenia
- 9.2. Szczególne ograniczenia i / lub krajowe - ograniczenia prędkości na odcinkach specjalnych
- 9.3. Miejsce odbioru systemów kontroli prędkości

10. Odbiór administracyjny

10.1. Dokumenty do okazania:

- Licencja Zawodnika
- Licencja Kierowcy i Pilota
- Ważne prawa jazdy Kierowcy i Pilota
- Dowód osobisty lub paszport Kierowcy i Pilota
- Zezwolenie ASN na start dla wszystkich zawodników i/lub kierowców zagranicznych
- Wpisanie wszystkich informacji do zgłoszenia
- Dowód ubezpieczenia samochodu
- Dowód rejestracyjny samochodu

10.2. Harmonogram

11. Badania kontrolne 1, plombowanie i znakowanie

11.1. Miejsce i godzina BK 1

11.2. Fartuchy przeciw błotne (Załącznik J art. 252.7.7.)

11.3. Szyby/siatki (Załącznik J art. 253.11)

11.4. Wyposażenia bezpieczeństwa kierowcy

11.5. Poziomu hałasu

11.6. Specyficzne wymagania krajowe

11.7. Instalacja systemu śledzenia dla zapewnienia bezpieczeństwa

12. Inne procedury

12.1. Procedura ceremonii startu i kolejność

12.2. Procedura mety (wyłącznie, gdy różni się od Regulaminów)

12.3. Dozwolony wcześniejszy wjazd

12.4. Odcinek super specjalny - procedura i kolejność startu (jeśli występuje)

12.5. Wszystkie specjalne procedury/działania włącznie z działaniami promocyjnymi organizatora

12.6. Oficjalny czas stosowany w czasie rajdu

13. Identyfikacja Osób Oficjalnych

14. Nagrody

15. Końcowe badania kontrolne

15.1. Końcowe badania kontrolne - kto z zespołów ma w nich uczestniczyć, miejsce

15.2. Stawki depozytu za protest

15.3. Stawki depozytu przy odwołaniu

Załącznik 1 Harmonogram

Załącznik 2 Program zapoznania z trasą

Załącznik 3 Nazwiska i fotografie odpowiedzialnych za kontakt z zawodnikami (CRO) oraz ich plan pracy

Załącznik 4 Wzór i miejsce usytuowania reklamy dodatkowej

Załącznik 5 Wyciąg z Załącznika L dotyczący kombinezonów, kasków i innych regulacji w dziedzinie bezpieczeństwa

Załączniki 6,7 etc. Punkty według uznania organizatora

2. KOMUNIKATY

Komunikaty zostały zdefiniowane w art. 2.2. niniejszego regulaminu.

Komunikaty mogą być wydawane przez:

- organizatorów, do rozpoczęcia odbioru administracyjnego za aprobatą FIA. Wyjątkowo, zmiany odnoszące się do trasy lub programu zapoznania z trasą, zatwierdzonych w momencie wydawania wizy, mogą być wniesione przez organizatora. Niemniej, powyższe zmiany muszą być zakomunikowane FIA,
- lub
- ZSS podczas całego rajdu. Niemniej, komunikaty podające szczegóły zmian trasy mogą być wydawane przez Dyrektora zawodów, jednak, o takich modyfikacjach, należy powiadomić ZSS.

Komunikaty muszą być numerowane i opatrzone datą (data i godzina publikacji). Muszą być wydrukowane na żółtym papierze i wywieszane na oficjalnej(-ych) tablicy(-ach) ogłoszeń, jak również umieszczone na stronie internetowej zawodów.

Gdy jest to możliwe, zaleca się poinformowanie zawodników drogą elektroniczną o opublikowaniu komunikatu.

Zawodnicy (lub członkowie załogi) muszą potwierdzić odbiór każdego komunikatu, poprzez pokwitowanie chyba, że byłoby to fizycznie niemożliwe w czasie trwania rajdu.

Komunikat może być opublikowany wyłącznie po zatwierdzeniu przez FIA lub po wydaniu przez Zespół Sędziów Sportowych (jeśli ma miejsce).

3. PRZEWODNIK RAJDOWY

Celem jest zgromadzenie wszystkich roboczych dokumentów w jednej publikacji przeznaczony zarówno dla mediów, jak i osób oficjalnych, czy też zawodników. Przewodnik rajdowy może być publikowany jako dokument elektroniczny, co najmniej 3 tygodnie przed rozpoczęciem rajdu. Wydrukowanie Przewodnika rajdowego jest nieobowiązkowe dla organizatora.

ZAWARTOŚĆ			
Art	Rubryki i podrubryki	RU*	PR
1.	Wstęp / powitanie Przedstawienie głównych osób oficjalnych, Przewodniczącego ZSS, itp. „Dokument ten nie ma wartości regulaminowej - wyłącznie tytułem informacji”.	- -	X X
2.	Dane kontaktowe a) Stałe dane kontaktowe organizatora Adresy korespondencyjny i stały, numery telefonu i faksu Adresy poczty elektronicznej i strony internetowej Główne osoby oficjalne b) Dane kontaktowe biura rajdu Adres, numery telefonu i faksu Godziny otwarcia biura rajdu c) Dane kontaktowe centrum prasowego	X X X X X X X -	- - - X X X X
3.	Program i terminy do przestrzegania a) Program przed tygodniem rajdowym b) Program w czasie trwania tygodnia rajdowego	X X	X X
4.	Informacje dotyczące zgłoszeń Tytuły, do jakich zaliczany jest rajd Wpisowe Pakiety zgłoszeń dla zespołów niezarejestrowanych w FIA	X X X	- - -
5.	Park(-i) serwisowy(-e) i oddalone strefy serwisowania (jeśli występują) Informacje dotyczące parku(-ów) serwisowego(-ych) etc. Udogodnienia dostępne w parku serwisowym Zawartość parku serwisowego - patrz lista na końcu Załącznika	- - -	X X X
6.	Radio odbiorczo-nadawcze Dane kontaktowe osoby / władzy tym zajmującej się	-	X
7.	Paliwo / Opony Informacje na temat wymagań/dostępności	-	X
8.	Import pojazdów i części zamiennych Przepisy krajowe / formalności celne / agencji	-	X
9.	Helikoptery Procedura zgłoszenia / informacje o firmach wynajmujących	-	X
10.	„Hospitality” Dane kontaktowe osoby / firmy odpowiedzialnej za „hospitality”	-	X
11.	Hotele / rezerwacja pokoi Lista hoteli Namiary na rezerwacje	- -	X X
12.	Zapoznanie z trasą System śledzenia GPS (wydawanie, odbiór)	X	X
13.	Badania kontrolne 1 / plombowanie i znakowanie Data, miejsce i harmonogram (godziny indywidualne w komunikacie) Przygotowanie przed przedstawieniem samochodu do BK 1 Punkty wydawania i odbioru systemu śledzenia Końcowe badania kontrolne	X - X X	X X X X
14.	Odcinek testowy / Wolny trening i Kwalifikacje (jeżeli dotyczy) Informacje ogólne i harmonogram (miejsce, długość odcinka, odległość od parku serwisowego, etc.)	X	X
15.	Procedura startu Program i instrukcje	X	X
16.	Procedura mety Program i instrukcje	X	X
17.	Program PR		

Regulamin Sportowy Rajdów Regionalnych FIA 2020

	Pokazy rajdowe, etc.	-	X
18	Media Kontakt przed rajdem Procedura akredytacji / kryteria i terminy Biuro akredytacyjne - adres i godziny otwarcia Biuro prasowe - adres i godziny otwarcia Konferencje prasowe - godzina i adres Namiary rzeczników prasowych zespołów Spodziewany udział mediów (TV & radio, godziny, kanały i częstotliwości)	- - - - X - -	X X X X X X X
19	Służby medyczne i bezpieczeństwa Numery alarmowe Numery telefonu: - Szpitali zlokalizowanych w regionie - Policji - Pomocy drogowej - holowania - Aptek	- - - - - -	X X X X X X
20	Lista użytecznych informacji i usług Klimat Strefa czasowa Firmy ochroniarskie	- - -	X X X

ZAŁĄCZNIKI Uwaga: Format załączników pozostawia się do uznania organizatora	RU	PR
Rubryki		
Harmonogramy Wszystkie Etapy Trasa w porównaniu z poprzednimi latami Program zapoznania z trasą	X - X	X X X
Mapy (format A4) Zarys map (każdego Etapu) Mapy do każdego odcinka specjalnego i zapoznania z trasą Mapa odcinka testowego (jeśli występuje) Wolny trening i Kwalifikacje (jeśli występują) Plany miast / miejscowości (zaznaczenie biura rajdu, parku serwisowego, szpitali, etc.)	- - - - -	X (opcjonalnie) X X X
Książki drogowe lub mapy regionu, miasta, diagramy wyjaśniające jak dojechać Od lotniska do biura rajdu Od biura rajdu do parku serwisowego Od parku serwisowego do odcinka testowego Od odcinka testowego do parku serwisowego Od biura rajdu do BK 1 Od parku serwisowego do BK 1 Od parku serwisowego do oddalonych/dodatkowych stref tankowania (jeśli są) Od parku serwisowego do oddalonych stref serwisowania (jeśli są) Od parku serwisowego do stref montażu opon (jeśli są) Od Biura rajdu do centrum prasowego (jeśli jest)	- - - - - - - - - -	X X X X X X X X X X
Rysunki i urządzenia Stref BK 1 i kontroli poziomu hałasu Instalacji boksu bezpieczeństwa Oddalonej strefy serwisowania (jeśli występuje) Biura rajdu Strefy startu Strefy mety Rysunek parku serwisowego	- - - - - - -	X X X X X X X

* [Regulamin uzupełniający szczegółowo przedstawia Załącznik II-1](#)

Organizatorzy mogą rozważyć zastosowanie formularzy w następujących punktach:

- Rezerwacja pokoi hotelowych/zakwaterowania
- Zamówienia urządzeń w parkach serwisowych
- Akredytacja prasowa

Zgłoszenia się do zapoznania z trasą
Zamówienia dodatkowego sprzętu
Zamówienia odbiornika-nadajnika radiowego (jeśli są)
Zamówienia odprawy celnej (jeśli ma miejsce)

Lista kontrolna organizacji Parku Serwisowego:

- PKC wjazdu i PKC wyjazdu (z numerami)
- Park zamknięty
- Strefa techniczna
- Strefa znakowania opon
- Strefa tankowania (jeśli nieoddalona)
- Warunki ochrony środowiska
- Wjazd i wyjazd pojazdów serwisowych do/z parku serwisowego
- Miejsce dla służb ratunkowych: staży pożarnej, centrum medycznego, etc.
- Strefa parkowania dla pojazdów towarzyszących
- Strefa parkowania dla mediów i VIP
- Parking dla widzów
- Biuro rajdu / centrum informacyjne
- Toalety publiczne
- Zaopatrzenie w wodę
- Śmietnik(-i)
- Lądowisko dla helikopterów

4. OPIS TRASY (ITINERER) - PRZYKŁADY PREZENTACJI TRASY**4.1. WOLNY TRENING (FP) / ODCINEK KWALIFIKACYJNY (QS) (jeżeli występuje)**

Harmonogram Wolnego Treningu przed Odcinkiem Kwalifikacyjnym musi być przeprowadzony maksymalnie w ciągu 2 godzin i musi być w programie rajdu.

Free practice / Qualifying							Tuesday 20 June 2019
TC	LOCATION	SS dist.	Liaison dist.	Total dist.	Target time	First car due	
TCFP	Start of Free Practice					08:00	Qualifying
FREE PRACTICE CLOSSES AT 10:00							
TCQS						10:30	
RZQS	Refuel for Qualifying Stage						
QS	Qualifying Stage	3.86				10:38	
TCPF	Parc fermé IN (early check-in permitted)		6.50	10:36	00:18	10:56	
Start order selection at xxxx (give location)						12:00	

Shakedown							Thursday 20 June 2019
TC	LOCATION	SS dist.	Liaison dist.	Total dist.	Target time	First car due	
(Anytown Pavilion)							Shakedown
	Shakedown Start		3.55	3.55		16:00	
SD	Shakedown Stage	3.48					
	(Anytown Pavilion)		6.50	9.98			
Totals		3.48	10.05	13.53			

4.2. ODCINEK SUPER SPECJALNY OTWIERAJĄCY RAJD

Start (Section 1)							Thursday 20 June 2019
TC	LOCATION	SS dist.	Liaison dist.	Total dist.	Target time	First car due	
0	Start (Anytown Pavilion)					18:15	Section 1
RZ	Refuel - All competitors						
1	Distance to next refuel	(2.06)	(24.98)	(27.04)			
1			10.49	10.49	00:25	18:40	
SS1	SSS Trotting Track 1	2.06				19:00	
1A	Parc fermé IN		14.49	16.55	00:30	19:30	
Overnight regroup							
Re-Start (Sections 2, 3, 4...)							Friday 21 June 2019
TC	LOCATION	SS dist.	Liaison dist.	Total dist.	Target time	First car due	
1B	Parc fermé OUT - Service IN					06:00	Section 2
	Service A - Anytown Pavilion	(2.06)	(24.98)	(27.04)	00:15		
1C	Service OUT					06:15	
RZ	Refuel - All competitors						
2	Distance to next refuel	(50.68)	(99.16)	(149.84)			

INSTRUKCJE

- Pola tekstowe odnoszące się do pobytów w parkach serwisowych i w oddalonej strefie serwisowania muszą być zaznaczone grubą czarną ramką i jeśli są drukowane w kolorach, tło musi być w odcieniu jasnoniebieskim.
- Pola odnoszące się do przegrupowań lub innych aktywności PKC muszą mieć cienką czarną ramkę, bez żadnego tła.

Regulamin Sportowy Rajdów Regionalnych FIA 2020

- Pola odnoszące się do stref tankowania muszą mieć cieką czarną ramkę na żółtym tle.
- Pola podające całkowite odległości do końca Etapu i końca rajdu muszą mieć cieką czarną ramkę na jasno szarym tle.
- Wszystkie pobytu w parkach serwisowych noszą litery A, B, C, itd.
- PKC 0 jest zawsze startem do części sportowej rajdu. „Nieależna” ceremonia startu nie jest uznawana jako PKC 0.
- Numery sekcji muszą być umieszczone na prawym marginesie.

4.3. TYPOWE SERWISOWANIE W CIĄGU DNIA

SS10	Vesuvius 1	22.80			11:40	Section 4
10A	Regroup & Technical Zone IN	50.68	73.48	01:25	13:05	
10B	Regroup OUT - Service IN			00:15	13:20	
Service E (Football Stadium)		(72.59)	(161.06)	(233.65)	00:30	
10C	Service OUT				13:50	

INSTRUKCJE

W podanym przykładzie, badania kontrolne są przeprowadzane w czasie PRZEGRUPOWANIA (art. 2.15). Gdy nie ma przegrupowania, powinna być ustanowiona trzyminutowa strefa techniczna przed wjazdem do parku serwisowania.

4.4. ODDALONE SERWISOWANIE I TANKOWANIE

Start (Sections 1, 2...)		Friday 21 June 2019				
TC	LOCATION	SS dist.	Liaison dist.	Total dist.	Target time	First car due
0	Start - Skruna					06:00
RZ	Refuel - City					
1	Distance to next refuel		(136.00)	(136.00)		
RZ	Remote refuel (FIA fuel)		[136.00]			
2	Distance to next refuel	(65.15)	(61.46)	(126.61)		
1			165.00	165.00	03:22	09:22
SS1	Talsi 1	32.14				09:25
2			3.17	35.31	00:38	
SS2	Pampal 1	5.13				10:06
3			5.79	10.92	00:15	
SS3	Roja 1	27.88				10:24
RZ	Remote refuel (FIA fuel)		[23.50]			
3	Distance to next refuel	(0.00)	(57.03)	(57.03)		
3A	Regroup & Technical Zone IN		53.50	81.38	01:33	11:57
3B	Regroup & Technical Zone OUT - Service IN		0.03	0.03	00:10	12:07
Remote Service A - Dundaga		(65.15)	(227.49)	(292.64)	00:15	
3C	Remote Service OUT					12:22
RZ	Remote refuel (FIA fuel)		[27.00]			
4	Distance to next refuel	(65.15)	(61.46)	(126.61)		

INSTRUKCJE

- „RZ2” oznacza obszar zarezerwowany tylko dla użytkowników paliwa FIA
- Patrz art. 61.1.2 dotyczący liczby stref tankowania dziennie
- Odnośnie procedury ustanawiania i postępowania w oddalonych strefach serwisowania patrz art. [60](#)

4.5. TYPOWE FLEXI-SERWISOWANIE NA ZAKOŃCZENIE ETAPU

SS13	Vesuvius 2	22.80			16:35	
13A	Parc Fermé & Technical Zone IN	50.68	73.48	01:25	18:00	Section 5
13B	Parc Fermé OUT - Flexi Service IN	00:10 (min)				
Flexi Service F (Football Stadium)		(72.59)	(161.06)	(233.65)	00:45	
13C	Flexi Service OUT - Parc Fermé IN					
All cars must be returned to Parc Fermé no later than					21:00	
Saturday totals		145.18	322.12	467.30		

INSTRUKCJE

Metoda do obliczenia okienka na flexi-serwisowanie, w którym wszystkie samochody muszą być wprowadzone do parku zamkniętego jest następująca:

Przewidywany czas ostatniego zawodnika na serwisowaniu WJAZD + maksymalne spóźnienie 30 min. + czas serwisowania 45 min + margines bezpieczeństwa 15 min.

4.6. TYPOWY KONIEC RAJDU

17B	Regroup OUT				11:45	Section 9	
18		14.12	14.12	00:17	12:02		
SS18	Roja 2 (Power Stage)	7.25			12:05		
18A	Regroup & Technical Zone IN	65.13	81.38	01:15*	13:20		
18B	Regroup OUT - Service IN	00:03					13:23
Service J (Football Stadium)		(79.97)	(188.53)	(268.50)	00:10		
18C	Service OUT - Finish - Holding IN						13:33
Podium							14:00
Sunday totals		79.97	188.53	268.50			

TOTALS OF THE RALLY				
	SS	Liaison	Total	%**
Friday 18 October Sections 1, 2	136.21	292.98	429.19	31.70%
Saturday 20 October Sections 3, 4, 5	145.18	322.12	467.30	31.10%
Sunday 21 October Section 6	79.97	188.53	268.50	29.80%
Total - 18 SS	361.36	803.63	1164.99	31.00%

* pozwala na dodatkowy czas na odcinkach drogowych dla prezentacji TV na koniec Etapu.

** % = procent całkowitej długości OS-ów.

Powyższa tabela powinna znajdować na ostatniej stronie harmonogramu.

5. KSIĄŻKA DROGOWA

5.1. WYMOGI OGÓLNE

- Książka drogowa musi być udostępniona zgodnie z Rajdowym Regulaminem Sportowym FIA
- Może być jedna książka drogowa na cały rajd lub oddzielna książka drogowa na każdy Etap. Jeśli różne książki drogowe są stosowane musi istnieć łatwy sposób ich odróżniania.
- Książka drogowa ma format A5 (w strefie NACAM: ustawowy format) i jest zbindowana po lewej stronie przy pomocy metalowej spirali lub innego solidnego elementu umożliwiającego odwracanie kart o 360°.
- Druk musi być obustronny, a wymagany jest papier o gramaturze 90 g lub większej.
- Druk musi być wykonany wyłącznie na białym papierze tzn. nie ma konieczności dokonywania rozróżnienia pomiędzy odcinkami specjalnymi i drogowymi. Rozróżnienie to otrzymywane jest poprzez użycie szarego tła w kolumnie "Kierunek" (ang. direction) (patrz przykład).
- Nagłówki muszą być w języku angielskim i/lub fakultatywnie w języku narodowym.
- Czas przeznaczony na każdą sekcję musi być wyrażony w godzinach i minutach.
- Na jednej stronie nie może być więcej niż 6 instrukcji (w przypadku 6 instrukcji na jednej stronie, nagłówek musi być mniejszy, tak jak na podanym przykładzie).
- Wszystkie strony książki drogowej muszą być ponumerowane w sposób umożliwiający sprawdzenie czy jest kompletna.

5.2. PIERWSZE STRONY

- Książka drogowa musi zawierać stronę opisującą **procedurę bezpieczeństwa** oraz:
 - Listę szpitali / ośrodków medycznych
 - Numery telefonów biura rajdu i służb ratunkowych.
- Strona objaśniająca używane symbole musi znajdować się na początku książki.
- Instrukcje do kalibracji metromierza muszą być włączone.
- Harmonogram w formacie „portretowym” i mapy (włącznie ze skalą i zaznaczonym kierunkiem „północ”) całego rajdu muszą znajdować się w każdej książce drogowej. Zaleca się, aby strona z harmonogramem danego Etapu znajdowała się obok mapy odpowiadającej Etapowi.

5.3. STRONY Z INSTRUKCJAMI

Gdy trasa rajdu powtarza się (tzn. 2 jednakowe sekcje I), zachęca się organizatorów do oszczędności poprzez wydrukowanie wspólnego zestawu instrukcji trasy. W tym przypadku, każdy nagłówek strony musi zawierać numery PKC, odcinków i sekcji. Jeżeli występuje jakakolwiek różnica między przejazdami nie może być wspólnego zestawu instrukcji trasy.

- Każda książka drogowa musi zawierać co najmniej jeden plan parku serwisowego. Nie jest konieczne umieszczanie planów kolejnych parków serwisowych jeżeli one się powtarzają. Niemniej, w przypadku zmiany rozmieszczenia PKC na kolejnym parku serwisowym wymagane jest umieszczenie całego jego planu w książce drogowej.
- Plany urządzenia punktów oddalonego serwisowania, stref montażu opon i/lub montażu świateł lub oddalonego tankowania, muszą być dołączone (jeśli mają miejsce).
- Zaleca się włączenie instrukcji dotyczącej trasy dla odcinka testowego i/lub wolnego treningu / odcinka kwalifikacyjnego (jeżeli występuje) „powrót na start” pętli (jeżeli ma miejsce) i odcinków drogowych od/do parku serwisowego.
- Nowa strona jest wymagana dla startu każdego odcinka drogowego lub odcinka specjalnego. Nowa strona od punktu Stop po odcinku specjalnym nie jest konieczna gdyż chodzi o kontynuację na tym samym odcinku drogowym (patrz przykład).

- Gdy częściowa odległość pomiędzy dwoma skrzyżowaniami jest mniejsza niż 200m, linia pozioma pomiędzy polami nie jest konieczna.
- Mapy każdego odcinka specjalnego muszą zawierać:
 - skalę
 - kierunek N (północ)
 - trasę zapoznania z trasą rajdu (wyłącznie w przypadku gdy nie ma oddzielnej książki drogowej dla zapoznania się z trasą)
 - trasę alternatywną
 - rozmieszczenie startu/mety i wszystkich punktów pojazdów ratowniczych.
- Współrzędne GPS startu i mety każdego OS oraz parków przegrupowań i serwisowych muszą być umieszczone. Współrzędne muszą być podane w stopniach, minutach i dziesiątych minut, na przykład 139°36.379' (WGS84).
- Fotografie lub diagramy miejsc kontroli mogą być załączone.
- Numer OS musi być umieszczony na boku strony (patrz przykład) w celu ułatwienia jego lokalizacji. Gdy tekst jest drukowany obustronnie, numer musi być umieszczony na brzegu zewnętrznym tzn. po przeciwnym niż brzeg bindowany i powinien być widoczny z boku książki drogowej. Numer powinien być umieszczony wyłącznie na stronach odnoszących się do OS.
- Wszystkie punkty pośrednie pojazdów ratowniczych i ambulansów muszą być oznaczone odpowiednimi symbolami.
- Numery dróg muszą być włączone, jeśli je posiadają.
- Strzałki o różnej grubości muszą być użyte do wskazania dróg głównych/drugorzędnych, a nie do kierunku jazdy.
- Gruba linia pionowa pomiędzy kolumnami "Kierunek" (ang. "Direction") i "Informacja" (ang. "Information") musi być wypełniona na czarno, gdy nawierzchnia drogi jest szutrowa i pozostawiona na biało, gdy chodzi o asfalt lub nawierzchnie stabilizowaną.
- Odległość pomiędzy PKC i startem OS-u musi znajdować w polu informacja (patrz przykład).

5.4. OSTATNIE STRONY

- Drogi alternatywne mogą być włączone jako sekcja na końcu książki drogowej na papierze innego koloru.
- Inne wymagania na końcu książki drogowej:
 - formularz wycofania się
 - formularz informacyjny

5.5. ZMIANY

W przypadku zmiany w książce drogowej (np. poprzez komunikat) należy wskazać nie tylko zmienione pola, ale również wydrukować wraz z numerami ostatnie i pierwsze ważne pole. Zmienione strony muszą być wydane w formacie A5 do włączenia do książki drogowej.

5.6. INNE UŻYTECZNE INFORMACJE

- Zaleca się podanie danych metromierza na rysunkach długich skrzyżowań, takich jak ronda.
- Na odcinkach drogowych, należy podać na skrzyżowaniu kierunek jazdy, aby dojechać na/opuścić OS oraz poinformować o ruchu rajdowym z przeciwnego kierunku.
- Strona streszczająca czasy zawodnika
- Podanie częściowej odległości do najbliższego skrzyżowania na dole każdej strony (w szczególności, gdy skrzyżowania następują szybko po sobie).
- wymienienie miejsc dla helikoptera.

TC 7/11 Hermeskeil		DISTANCE:	DAY:	2
TC 8/12 Neunkirchen		AVERAGE	SECTION:	3/4
		62,27 km/h	TIME ALLOWED:	40 min
			RECORD	30 min
			REVISÉ ROUTE	
			INFORMATION	
			2007	
38,48	3,21	41	Selbach Gemeinde Nohfelden Landkreis St. Wendel	3,03
39,23	0,75	42	Nohfelden 10 km Bestalzee St. Wendel 14 km Oberthal 6 km Moley 7 km	2,28
40,53	1,30	43	Neunkirchen/Nahe Gemeinde Nohfelden Landkreis St. Wendel	0,98
41,10	0,57	44	(Hirschfelderweg) Eiweiler 4 km	0,41
41,51	0,41	45	TC 8/12 NEUNKIRCHEN	0,00
				(0,06)

TC 8/12 Neunkirchen		DISTANCE:	DAY:	2
TC 9/13 Freisen		RECORD	SECTION:	3/4
SPECIAL STAGE		8/12	TIME ALLOWED:	30 min
ST. WENDELER LAND 1/2		16,95 km	REVISÉ ROUTE	
			INFORMATION	
			2007	
15,88	0,90	28	1,07	8,12
16,52	0,64	29	0,43	7,48
16,91	0,39	30	0,04	7,09
16,95	0,04	31	0,00	7,05
17,19	0,24	32		6,81

Liaison information

SS information

SS Number

Total KM from TC to TC

Scheduled Time

Asphalt

Gravel

KMs to Stage Finish

Detailed Photo

Delete line
≤200 m

Turn quickly the page over
≤200 m

TURN QUICKLY !!

PAGE 2-34

PAGE 2-24

Distance to start

6. STANDARDOWA KARTA DROGOWA

6.1. POSTANOWIENIA OGÓLNE

- Na odcinek kwalifikacyjny (jeżeli występuje) musi być wydana karta drogowa.
- Oddzielna karta drogowa musi być wydana co najmniej na każdą sekcję.
- Wyznaczone czasy na pokonanie odległości odcinka drogowego muszą znaleźć się w karcie drogowej.
- Czasy podawane są zawsze jak następuje: 00h01-24h00, liczą się wyłącznie minuty, który upłynęły.
- Karty drogowe muszą być wydawane i odbierane na końcu każdej sekcji. Wykorzystane karty drogowe są następnie pozostawione do dyspozycji zespołu, który kontroluje wyniki. W idealnym przypadku, nowa oddzielna karta drogowa powinna być użyta do 45-minutowego serwisowania na końcu Etapu (tak, jak w przykładzie dla „flexi-serwisowania B”).
- Organizator może zaproponować FIA zastosowanie elektronicznej karty drogowej zamiast systemu pisemnego. Zastosowanie takiego systemu wymaga uzyskania wcześniejszej zgody FIA.

6.2. PREZENTACJA

- Patrz przykład poniżej.
- Kolumna środkowa musi być wypełniona przez osoby oficjalne, a prawa kolumna przez zawodników.
- Fakultatywnie można umieścić numer poprzedniego samochodu. Jest stosowane w niektórych rajdach w celu kontroli bezpieczeństwa. Jeżeli pole to jest stosowane należy je umieścić pod polem „prowizoryczny czas startu”.
- Wymiary: 9,9 cm x 21 cm (wydrukować 3 karty drogowe na kartce formatu A4) lub 11 cm x 18,5 cm.
- Wymiar pola: 1 cm.
- Karta drogowa musi być wykonana z kartonu o gramaturze 300 g/m² lub na papierze poliestrowym 270 µm (w razie złych warunków atmosferycznych). Należy zwrócić uwagę, że papier poliestrowy, mimo że odporny na wodę niełatwo się zgina. Inne rozwiązanie polega na wykonaniu karty drogowej z okładką - tzn. zgięty karton o wymiarach 22 x 18,5 cm z okładką do ochrony części zapisywanej.
- Gdy występują liczne PKC, druk obustronny lub prezentacja w dwóch kolumnach (składanych do wewnątrz) mogą być zastosowane.
- Kolor druku jest dowolny. Na przykład, organizator może wykorzystać kolor sponsora lub innym kolor na każdą sekcję lub po prostu szary lub czarny.

Logo of Rally	Car No.	Free Practice & Qualifying 14 Jan 2012	FIA												
Free Practice 5.48 km															
<table border="1"> <tr> <td>PROVISIONAL START FREE PRACTICE</td> <td>ACTUAL START</td> <td>FINISH TIME</td> <td>1/1000</td> </tr> <tr> <td>SS</td> <td>MM</td> <td>SS</td> <td>SS</td> </tr> </table>				PROVISIONAL START FREE PRACTICE	ACTUAL START	FINISH TIME	1/1000	SS	MM	SS	SS				
PROVISIONAL START FREE PRACTICE	ACTUAL START	FINISH TIME	1/1000												
SS	MM	SS	SS												
<table border="1"> <tr> <td>STOP</td> <td>TIME TAKEN</td> <td>1/1000</td> </tr> <tr> <td>SS</td> <td>SS</td> <td>SS</td> </tr> </table>				STOP	TIME TAKEN	1/1000	SS	SS	SS						
STOP	TIME TAKEN	1/1000													
SS	SS	SS													
Free Practice 5.48 km															
<table border="1"> <tr> <td>PROVISIONAL START FREE PRACTICE</td> <td>ACTUAL START</td> <td>FINISH TIME</td> <td>1/1000</td> </tr> <tr> <td>SS</td> <td>MM</td> <td>SS</td> <td>SS</td> </tr> </table>				PROVISIONAL START FREE PRACTICE	ACTUAL START	FINISH TIME	1/1000	SS	MM	SS	SS				
PROVISIONAL START FREE PRACTICE	ACTUAL START	FINISH TIME	1/1000												
SS	MM	SS	SS												
<table border="1"> <tr> <td>STOP</td> <td>TIME TAKEN</td> <td>1/1000</td> </tr> <tr> <td>SS</td> <td>SS</td> <td>SS</td> </tr> </table>				STOP	TIME TAKEN	1/1000	SS	SS	SS						
STOP	TIME TAKEN	1/1000													
SS	SS	SS													
TC QS	Qualifying Stage														
<table border="1"> <tr> <td>ARRIVAL TC QS</td> </tr> <tr> <td>SS</td> <td>SS</td> </tr> </table>				ARRIVAL TC QS	SS	SS									
ARRIVAL TC QS															
SS	SS														
SSS QS	Qualifying Stage 5.48 km														
<table border="1"> <tr> <td>PROVISIONAL START QS</td> <td>ACTUAL START</td> <td>FINISH TIME</td> <td>1/1000</td> <td>TARGET TIME</td> <td>DUKE TIME</td> </tr> <tr> <td>SS</td> <td>MM</td> <td>SS</td> <td>SS</td> <td>SS</td> <td>SS</td> </tr> </table>				PROVISIONAL START QS	ACTUAL START	FINISH TIME	1/1000	TARGET TIME	DUKE TIME	SS	MM	SS	SS	SS	SS
PROVISIONAL START QS	ACTUAL START	FINISH TIME	1/1000	TARGET TIME	DUKE TIME										
SS	MM	SS	SS	SS	SS										
<table border="1"> <tr> <td>STOP</td> <td>TIME TAKEN</td> <td>1/1000</td> <td>TC PF</td> </tr> <tr> <td>SS</td> <td>SS</td> <td>SS</td> <td>SS</td> </tr> </table>				STOP	TIME TAKEN	1/1000	TC PF	SS	SS	SS	SS				
STOP	TIME TAKEN	1/1000	TC PF												
SS	SS	SS	SS												
TC PF															

Logo of Rally	Car No.	Timecard A 15 Jan 2012	FIA												
TC 0	Start														
<table border="1"> <tr> <td>ACTUAL START</td> <td>TARGET TIME</td> <td>DUKE TIME</td> </tr> <tr> <td>SS</td> <td>SS</td> <td>SS</td> </tr> </table>				ACTUAL START	TARGET TIME	DUKE TIME	SS	SS	SS						
ACTUAL START	TARGET TIME	DUKE TIME													
SS	SS	SS													
<table border="1"> <tr> <td>TC 1</td> <td>TC 1</td> <td>TC 1</td> <td>TC 1</td> </tr> </table>				TC 1	TC 1	TC 1	TC 1								
TC 1	TC 1	TC 1	TC 1												
TC 1	SS 1 Stage Name 23,76 km														
<table border="1"> <tr> <td>PROVISIONAL START SS 1</td> <td>ACTUAL START</td> <td>FINISH TIME</td> <td>1/10</td> <td>TARGET TIME</td> <td>DUKE TIME</td> </tr> <tr> <td>SS</td> <td>MM</td> <td>SS</td> <td>SS</td> <td>SS</td> <td>SS</td> </tr> </table>				PROVISIONAL START SS 1	ACTUAL START	FINISH TIME	1/10	TARGET TIME	DUKE TIME	SS	MM	SS	SS	SS	SS
PROVISIONAL START SS 1	ACTUAL START	FINISH TIME	1/10	TARGET TIME	DUKE TIME										
SS	MM	SS	SS	SS	SS										
<table border="1"> <tr> <td>STOP</td> <td>TIME TAKEN</td> <td>1/10</td> <td>TC 2</td> </tr> <tr> <td>SS</td> <td>SS</td> <td>SS</td> <td>SS</td> </tr> </table>				STOP	TIME TAKEN	1/10	TC 2	SS	SS	SS	SS				
STOP	TIME TAKEN	1/10	TC 2												
SS	SS	SS	SS												
TC 2															
TC 2	SS 2 Stage Name 11,79 km														
<table border="1"> <tr> <td>PROVISIONAL START SS 2</td> <td>ACTUAL START</td> <td>FINISH TIME</td> <td>1/10</td> <td>TARGET TIME</td> <td>DUKE TIME</td> </tr> <tr> <td>SS</td> <td>MM</td> <td>SS</td> <td>SS</td> <td>SS</td> <td>SS</td> </tr> </table>				PROVISIONAL START SS 2	ACTUAL START	FINISH TIME	1/10	TARGET TIME	DUKE TIME	SS	MM	SS	SS	SS	SS
PROVISIONAL START SS 2	ACTUAL START	FINISH TIME	1/10	TARGET TIME	DUKE TIME										
SS	MM	SS	SS	SS	SS										
<table border="1"> <tr> <td>STOP</td> <td>TIME TAKEN</td> <td>1/10</td> <td>TC 3</td> </tr> <tr> <td>SS</td> <td>SS</td> <td>SS</td> <td>SS</td> </tr> </table>				STOP	TIME TAKEN	1/10	TC 3	SS	SS	SS	SS				
STOP	TIME TAKEN	1/10	TC 3												
SS	SS	SS	SS												
TC 3															
TC 3	SS 3 Stage Name 34,19 km														
<table border="1"> <tr> <td>PROVISIONAL START SS 2</td> <td>ACTUAL START</td> <td>FINISH TIME</td> <td>1/10</td> <td>TARGET TIME</td> <td>DUKE TIME</td> </tr> <tr> <td>SS</td> <td>MM</td> <td>SS</td> <td>SS</td> <td>SS</td> <td>SS</td> </tr> </table>				PROVISIONAL START SS 2	ACTUAL START	FINISH TIME	1/10	TARGET TIME	DUKE TIME	SS	MM	SS	SS	SS	SS
PROVISIONAL START SS 2	ACTUAL START	FINISH TIME	1/10	TARGET TIME	DUKE TIME										
SS	MM	SS	SS	SS	SS										
<table border="1"> <tr> <td>STOP</td> <td>TIME TAKEN</td> <td>1/10</td> <td>TC 3A</td> </tr> <tr> <td>SS</td> <td>SS</td> <td>SS</td> <td>SS</td> </tr> </table>				STOP	TIME TAKEN	1/10	TC 3A	SS	SS	SS	SS				
STOP	TIME TAKEN	1/10	TC 3A												
SS	SS	SS	SS												
TC 3A															
TC 3A	Regroup/TechZone														
<table border="1"> <tr> <td>TARGET TIME MIN</td> <td>PROVISIONAL START</td> </tr> <tr> <td>SS</td> <td>SS</td> </tr> </table>				TARGET TIME MIN	PROVISIONAL START	SS	SS								
TARGET TIME MIN	PROVISIONAL START														
SS	SS														
<table border="1"> <tr> <td>TARGET TIME MAX</td> <td>PROVISIONAL START</td> </tr> <tr> <td>SS</td> <td>SS</td> </tr> </table>				TARGET TIME MAX	PROVISIONAL START	SS	SS								
TARGET TIME MAX	PROVISIONAL START														
SS	SS														
TC 38															

Logo of Rally	Car No.	Timecard B 15 Jan 2012	FIA
TC 3B	Regroup/TechZone OUT/Service IN		COMPETITOR USE
	ACTUAL START	TARGET TIME	DUKE TIME
	TC 3B	0030	TC 3C
TC 3C			
TC 3C	Service OUT		COMPETITOR USE
		TARGET TIME	DUKE TIME
		0112	TC 4
TC 4			
TC 4	SS 4 Stage Name 20.35 km		COMPETITOR USE
	FINISH TIME		
	PROVISIONAL START	ACTUAL START	TARGET TIME
	SS 4		0200
			TC 5
TC 5			
TC 5	SS 5 Stage Name 8.90 km		COMPETITOR USE
	FINISH TIME		
	PROVISIONAL START	ACTUAL START	TARGET TIME
	SS 5		0047
			TC 6
TC 6			
TC 6	SS 6 Stage Name 29.90 km		COMPETITOR USE
	FINISH TIME		
	PROVISIONAL START	ACTUAL START	TARGET TIME
	SS 6		0115
			TC 6A
TC 6A			

Logo of Rally	Car No.	Timecard F 17 Jan 2012	FIA
TC 21	SS 21 4.35 km		COMPETITOR USE
	FINISH TIME		
	PROVISIONAL START	ACTUAL START	TARGET TIME
	SS 21		0123
			TC 21A
TC 21A			
TC 21A	Technical Zone		COMPETITOR USE
	ACTUAL START	TARGET TIME	DUKE TIME
	TC 21A	0003	TC 21B
TC 21B			
TC 21B	TechZone OUT/Service IN		COMPETITOR USE
		TARGET TIME	DUKE TIME
		0010	TC 21C
TC 21C			

Logo of Rally	Car No.	Flexi Service B 15 Jan 2012	FIA
TC 6B	Flexi Service A		COMPETITOR USE
	TIME AT TC	TARGET TIME	DUKE TIME
	TC 6B	0045	TC 6C
TC 6C			

Logo of Rally	Car No.	Restart	FIA
	Parc Fermé OUT/Service IN		COMPETITOR USE
	ACTUAL START	TARGET TIME	DUKE TIME
	Parc Fermé OUT	0300	
			Parc Fermé IN

7. STANDARDOWY FORMULARZ ZGŁOSZENIOWY

RALLY / ASN LOGO LOGO RALLYE / ASN	NAME OF THE RALLY NOM DU RALLYE	FIA CHAMPIONSHIP LOGO LOGO CHAMPIONNAT FIA
---	--	---

INDIVIDUAL ENTRY FORM**FORMULAIRE D'ENGAGEMENT INDIVIDUEL**

	COMPETITOR CONCURRENT	FIRST DRIVER PREMIER PILOTE	CO-DRIVER COPILOTE
Competitor name <i>Nom du concurrent</i>			
Surname <i>Nom de famille</i>			
First (given) name <i>Prénom</i>			
Date of birth <i>Date de naissance</i>			
Place of birth <i>Lieu de naissance</i>			
Nationality (as licence) <i>Nationalité (comme licence)</i>			
Postal address <i>Adresse postale</i>			
Passport number <i>Numéro de passeport</i>			
Address for correspondence (1, 2 or 3) <i>Adresse pour la correspondance (1, 2 ou 3)</i>	1.	2.	3.
Telephone nr. (bus.) <i>N° de téléphone (pro)</i>			
Telephone nr. (priv.) <i>N° de téléphone (perso)</i>			
Mobile phone nr. <i>N° de téléphone mobile</i>			
E-mail address <i>Adresse e-mail</i>			
Competition licence nr. <i>N° de licence compétition</i>			
Issuing ASN <i>ASN d'appartenance</i>			
Driving licence nr. <i>N° de permis de conduire</i>			
Country of issue <i>Pays de délivrance</i>			

DETAILS OF THE CAR**DETAILS DE LA VOITURE**

Make <i>Marque</i>		Registration nr. <i>N° d'immatriculation</i>	
Model <i>Modèle</i>		Capacity <i>Cylindrée</i>	
Year of manufacture <i>Millésime</i>		Chassis nr. <i>N° de châssis</i>	
Group/Class <i>Groupe / Classe</i>		Engine nr. <i>N° de moteur</i>	
Homologation nr. <i>N° d'homologation</i>		Predominant color <i>Couleur principale</i>	
Country of registration <i>Pays d'immatriculation</i>		Tech. Passport nr. <i>N° de passeport technique</i>	

TYPE OF ENTRY**TYPE D'ENGAGEMENT**

Trade/Legal etc. <i>Commercial / Légal etc.</i>	
Private/Amateur <i>Privé / Amateur</i>	
Organisers' optional advertising accepted <i>Publicité facultative des organisateurs acceptée</i>	Yes / No <i>Oui / Non</i>

ENTRY FEES**DROITS D'ENGAGEMENT**

(For this entry form to be valid, it must be accompanied by the appropriate entry fees, a banker's draft or details of a bank transfer, etc.)
(*Pour que ce formulaire d'engagement soit valide, il doit être accompagné des droits d'engagement appropriés, d'une traite bancaire, de détails concernant un transfert bancaire, etc.*)

	PRIVATE/AMATEUR PRIVE / AMATEUR	OTHERS AUTRES	CLOSING DATE DATE DE CLOTURE
Reduced rate <i>Tarif réduit</i>	€ 000.00	€ 000.00	30.09.2019 10:00am
Normal rate <i>Tarif normal</i>	€ 000.00	€ 000.00	15.10.2019 05:00pm

SEEDING INFORMATION (to be completed by competitor)
INFORMATION SUR LES PILOTES PRIORITAIRES (à compléter par le concurrent)

Driver name <i>Nom du pilote</i>		Car <i>Voiture</i>		Class <i>Classe</i>	
-------------------------------------	--	-----------------------	--	------------------------	--

Current FIA priority <i>Actuelle priorité FIA</i>	Yes / No <i>Oui / Non</i>	Previous FIA priority <i>Ancienne priorité FIA</i>	Year(s): <i>Année(s) :</i>
Current national seeded <i>Actuel priorité nationale</i>	Yes / No <i>Oui / Non</i>	Previous national seeded <i>Ancienne priorité nationale</i>	Year(s): <i>Année(s) :</i>
Title and year of any Championship won <i>Titre et année de tout championnat remporté</i>			

	Year <i>Année</i>	Event <i>Epreuve</i>	Car <i>Voiture</i>	Group <i>Groupe</i>	O/A position <i>Cl. général</i>	Class position <i>Cl. de classe</i>	Finishers <i>Classés</i>
INTERNATIONAL							
NATIONAL							
OTHER <i>AUTRE</i>							

<p>DECLARATION DE DECHARGE DE RESPONSABILITE</p> <p><i>(Texte variant en fonction des lois et règlements nationaux en vigueur)</i></p>	<p>DECLARATION OF INDEMNITY</p> <p><i>(Text variable depending on national laws and regulations in force)</i></p>
---	--

RECONNAISSANCE ET ACCORD

Par ma signature, je déclare que toutes les informations contenues sur ce bulletin d'engagement sont correctes. En outre, je reconnais et approuve intégralement les termes et conditions de la décharge ci-dessus et j'accepte tous les termes et conditions liés à ma participation à ce rallye. (Libellé variant en fonction des lois et règlements nationaux en vigueur)

ACKNOWLEDGEMENT AND AGREEMENT

By my signature, I declare that all the information contained on the entry form is correct and that I acknowledge and agree in full to the terms and conditions of the above indemnity and that I accept all the terms and conditions relating to my participation in this rally. (Wording variable depending on national laws and regulations in force)

ASN stamp*
<i>Timbre de l'ASN*</i>

Signature of competitor
<i>Signature du concurrent</i>

Signature of driver
<i>Signature du pilote</i>

Signature of co-driver
<i>Signature du copilote</i>

* Ou une lettre de l'ASN du concurrent autorisant et approuvant l'engagement

*Or letter from the entrant's ASN authorising and approving the entry

Date : _____

8. LISTY ZGŁOSZEŃ

8.1. PROJEKT LISTY ZGŁOSZEŃ PRZEZNACZONEJ DLA MISTRZOSTW EUROPY

Po upłygnięciu terminu zgłoszeń określonego w regulaminie uzupełniającym zawodów, organizator powinien przestać do FIA **Projekt Listy Zgłoszeń**, ułożony wg priorytetu FIA w kolejności numerycznej, w celu sprawdzenia, przed publikacją na stronie internetowej organizatora. FIA powinna odpisać z komentarzami. Lista zgłoszeń może zostać opublikowana po zatwierdzeniu przez FIA.

- 1) **Projekt Listy Zgłoszeń** może być opublikowany na stronie zawodów z adnotacją „Do zatwierdzenia przez FIA”. Lista ta powinna być ułożona w porządku numerycznym wg grup priorytetowych.
- 2) **Projekt Listy Zgłoszeń** zostanie przesłany do FIA w celu sprawdzenia.
- 3) W przeciągu trzech dni FIA prześle uwagi do organizatora i dostarczy zatwierdzoną listę Kierowców Priorytetowych ERC.

8.2. LISTA ZGŁOSZEŃ

Lista Zgłoszeń powinna zawierać:

- numery przyznane zawodnikom
- pełną nazwę zawodnika, [jaka widnieje na licencji zawodnika](#) (nie narodowość)
- nazwiska Kierowcy/Pilota i ich narodowość (zgodnie z posiadanymi licencjami)
- marka i model zgłoszonego samochodu
- klasę i grupę zgłoszonego samochodu
- [numer homologacji zgłoszonego samochodu](#)
- [numer paszportu technicznego FIA \(dla samochodów Rally2 oraz RGT w ERC i MERC\)](#)
- status kierowcy priorytetowego FIA/[mistrzostw](#). Kolejność niepriorytetowych kierowców pozostawia się do decyzji organizatora.

9. LISTY STARTOWE I WYNIKI RAJDU**WSTĘP:**

Listy startowe i wyniki mogą być wywieszane wcześniej niż podano w regulaminie uzupełniającym lub komunikacie, jednakże czasy podane na listach muszą ZAWSZE BYĆ takie jak podano w regulaminie uzupełniającym lub komunikacie. Jeżeli opublikowanie listy przewidziane na daną godzinę jest opóźnione z jakichkolwiek powodów, Dyrektor zawodów publikuje informację o nowej przewidywanej godzinie wywieszania.

9.1. WOLNY TRENING / ODCINEK KWALIFIKACYJNY (JEŻELI WYSTĘPUJĄ)**a) Lista startowa do Odcinka Kwalifikacyjnego**

- Musi być sporządzona po OA i BK 1.
- Musi być podpisana przez Dyrektora zawodów, po zatwierdzeniu przez ZSS i opublikowana o czasie wskazanym w regulaminie uzupełniającym.
- Musi podawać wjazdowy czas startu na PKC (lub co najmniej odstępy między samochodami) odpowiednich zawodników.
- Przypis oznacza „pod warunkiem ponownego badania kontrolnego”.

b) Klasyfikacja prowizoryczna Odcinka Kwalifikacyjnego

- Musi obejmować wszystkich zawodników, którzy ukończyli odcinek kwalifikacyjny.
- Musi być podpisana przez Dyrektora zawodów, po zatwierdzeniu przez ZSS i opublikowana o czasie wskazanym w regulaminie uzupełniającym.

c) Klasyfikacja końcowa Odcinka Kwalifikacyjnego

- Musi zostać zatwierdzona i podpisana przez ZSS oraz opublikowana po upływie czasu przeznaczanego na protesty.

9.2. CEREMONIA STARTU I ETAP 1 / SEKCJA 1**Lista startowa do Ceremonii Startu**

- Musi być sporządzona po OA i BK 1.
- Musi być podpisana przez Dyrektora zawodów po zatwierdzeniu przez ZSS i opublikowana o czasie zawartym w regulaminie uzupełniającym.
- Musi podawać czas startu (lub co najmniej odstępy między samochodami) wszystkich zawodników.

lub

Lista startowa Etapu 1 - Sekcji 1 (OSS)

- Musi być sporządzona po OA i BK 1 lub po wyborze pozycji startowej w wyniku kwalifikacji (jeżeli występuje).
- Musi być podpisana przez Dyrektora zawodów po zatwierdzeniu przez ZSS i opublikowana o czasie zawartym w regulaminie uzupełniającym.
- Musi podawać czas startu wszystkich zawodników, który może być czasem startu pary zawodników.
- Przypis oznacza „pod warunkiem ponownego badania kontrolnego samochodu(-ów) nr ...”

i/lub

Lista startowa Etapu 1 (bez OSS) lub Lista startowa Etapu 1 - Sekcji 2

- Musi być sporządzona po OA i BK 1.
- Musi być podpisana przez Dyrektora zawodów po zatwierdzeniu przez ZSS i opublikowana o czasie zawartym w regulaminie uzupełniającym.
- Musi podawać czas startu wszystkich zawodników.
- Przypis oznacza „pod warunkiem ponownego badania kontrolnego samochodu(-ów) nr ...”

9.3. KAŻDY ETAP RAJDU (Z WYJĄTKIEM OSTATNIEGO ETAPU)**a) Klasyfikacja nieoficjalna po ostatnim odcinku specjalnym (bez OSS)**

- Musi być przedstawiona podczas posiedzenia ZSS. Bez podpisu ZSS.

b) Lista startowa do kolejnego Etapu

Musi być zaproponowana przez Dyrektora zawodów. ZSS może zmienić pozycje startowe.

- Musi być podpisana przez Dyrektora zawodów i opublikowana o czasie zawartym w regulaminie uzupełniającym.
- Musi zawierać wszystkie załogi, które nie ukończyły etapu, ale nie zadeklarowały ostatecznego wycofania się.
- Przypis oznacza „pod warunkiem ponownego badania kontrolnego dla wszystkich samochodów, które nie ukończyły etapu, a startują ponownie zgodnie z art. 55”.

c) Częściowa Klasyfikacja Nieoficjalna po zakończeniu Etapu „x”

- Musi być podpisana przez Dyrektora zawodów i opublikowana z podaniem rzeczywistej godziny publikacji.
- Musi być opublikowana, gdy wszystkie kary będą znane i wszystkie oczekiwane samochody znajdują się w nocnym parku zamkniętym.

9.4. OSTATNI ETAP RAJDU

d) Klasyfikacja Prowizoryczna

- Musi zawierać wszystkich zawodników, **którzy ukończyli rajd**.
- Musi być podpisana przez Dyrektora zawodów po zatwierdzeniu przez ZSS i opublikowana o czasie zawartym w regulaminie uzupełniającym.
 - „Z zastrzeżeniem wyniku końcowych badań kontrolnych” (dla całej klasyfikacji).
 - „Z zastrzeżeniem wyniku rutynowej analizy paliwa następujących samochodów: ...” (jeżeli wyniki analizy paliwa nie są dostępne w czasie zawodów).
 - „Z zastrzeżeniem wyniku innych badań kontrolnych wykonanych przez FIA w samochodzie nr ...”
 - „Z zastrzeżeniem decyzji ZSS nr ... dotyczącej samochodu nr ...”.
 - „Z zastrzeżeniem wyniku kompletnego badania silnika samochodu nr...”.

e) Klasyfikacja Końcowa

Zawierająca wszystkich zawodników, którzy wystartowali w rajdzie:

- wszystkich zawodników, którzy ukończyli rajd,
- wszystkich zawodników, którzy wycofali się z dopiskiem "wycofanie"
- wszystkich zawodników usuniętych z klasyfikacji przez Dyrektora zawodów z dopiskiem „nieklasyfikowany”,
- wszystkich zdyskwalifikowanych z dopiskiem "dyskwalifikacja".
- Jest zatwierdzana oraz podpisywana przez ZSS i opublikowana po upływie czasu na protesty nawet, jeżeli końcowe badania kontrolne nie zostały zakończone:
 - „Z zastrzeżeniem wyniku końcowych badań kontrolnych”.
- Jest zatwierdzana oraz podpisywana przez ZSS i opublikowana po zakończeniu końcowych badań kontrolnych (w przypadku zapowiedzi złożenia odwołania, po badaniu kontrolnym itd., następujące zastrzeżenia mogą zostać dodane):
 - „Z zastrzeżeniem wyniku rutynowej analizy paliwa następujących samochodów: ...” (jeżeli wyniki analizy paliwa nie są dostępne w czasie zawodów).
 - „Z zastrzeżeniem wyniku dodatkowych badań kontrolnych wykonanych przez FIA w samochodzie nr...”.
 - „Z zastrzeżeniem wyniku odwołania złożonego przez zawodnika samochodu nr ...”
 - „Z zastrzeżeniem wyniku kompletnego badania silnika samochodu nr...”.

9.5. OBLICZANIE PUNKTÓW W MISTRZOSTWACH

W rajdach zaliczanych do Mistrzostw, w których obowiązują punkty bonusowe (RSRR, art. 3.1.2), organizatorzy muszą zapewnić klasyfikację prowizoryczną dla każdego etapu, aby ZSS mógł zatwierdzić przyznanie punktów przed przestaniem ich do FIA.

10. PRZEWODNIK BEZPIECZEŃSTWA MEDIA

Wymaga się sporządzenia przewodnika bezpieczeństwa dla mediów. Zalecana minimalna zawartość dokumentu podana jest poniżej. Przewodnik Bezpieczeństwa Media powinien być dystrybuowany dla przedstawicieli mediów przed rozpoczęciem rajdu.

W celu odpowiedniego przygotowania tego przewodnika, organizator powinien:

1) Kierownik biura prasowego zawodów i Asystent Dyrektora zawodów ds. bezpieczeństwa powinni zaprosić doświadczonego fotografa i/lub operatora kamery mających doświadczenie w sporcie motorowym do wspólnego przejazdu OS po ich zatwierdzeniu.

2) Mają oni za zadanie wybrać bezpieczne strefy („strefy foto”) dla fotoreporterów i ekip telewizyjnych. Jeżeli jest to możliwe, należy zaplanować miejsca do parkowania dla Mediów jak najbliżej wyznaczonych stref media, jak również na mecie stop OS. W przypadku, braku takiego miejsca i/lub gdy miejsce to jest niebezpieczne, musi być to wyraźnie zaznaczone w Przewodniku Bezpieczeństwa Media.

3) Strefy te muszą być szczegółowo opisane i uwidocznione na zdjęciach w przewodniku bezpieczeństwa media. Każde z tych miejsc powinno być przedstawione za pomocą diagramu i zawierać co najmniej:

- Numer OS oraz ich długość
- Czas zamknięcia trasy OS dla przedstawicieli mediów
- Czas startu do OS dla pierwszej załogi
- Odniesienie do książki drogowej i do GPS
- Strefy określone jako strefy foto
- Strefy dla publiczności
- Oznaczone parkingi dla mediów
- Drogi dojazdowe
- Odległość strefy foto na trasie OS od startu i mety OS
- Otaśmowane bezpieczeństwa

4) Wszystkie zaproponowane schematy stref muszą być zatwierdzone przez Asystenta Dyrektora ds. bezpieczeństwa.

5) Zatwierdzone diagramy stref stanowiąc będą jedną część Przewodnika Bezpieczeństwa Mediów.

6) Przewodnik powinien również zawierać:

- Pisemne instrukcje, określające gdzie akredytowani przedstawiciele mediów, mają dostęp oraz ich uprawnienia i obowiązki. Opis ten powinien być w języku angielskim i lokalnym.
- Przykład:
 - Instrukcje te powinny zezwalać na przemieszczanie się i stanie bezpośrednio przed taśmą wskazującą strefę dla publiczności, w celu przejścia z jednej do drugiej strefy i/lub poruszać się po trasie OS podczas przerwy pomiędzy przejazdami samochodów rajdowych, zawsze zgodnie z zaleceniami sędziów zabezpieczenia. Dodatkowo, akredytowani przedstawiciele mediów będą mogły opuścić OS w przerwie między przejazdami poszczególnych OS-ów zgodnie z kierunkiem trasy rajdu. Będzie to możliwe tylko wtedy kiedy będzie to opisane w Przewodniku Bezpieczeństwa Media i tylko w przypadku zgody kierownika OS na otwarcie drogi po pierwszym przejeździe samochodów rajdowych.
 - Wyznaczone strefy dla mediów są tylko dostępne dla akredytowanych mediów, muszą być odpowiednio otaśmowane i oznaczone oraz z ograniczonym dostępem. Do wyznaczonych stref dla mediów muszą być wyznaczeni specjalnie dedykowani sędziowie, którzy muszą być szczególnie zapoznani z potrzebami mediów, znać prawa i obowiązki mediów oraz być rozpoznawalni w strefach media.
 - Miejsca w których stoją sędziowie lub policja uznawane są za miejsca bezpieczne; media mogą również tam przebywać wraz z osobami oficjalnymi odpowiedzialnymi za bezpieczeństwo.
- Mapy wszystkich OS z wyszczególnieniem: zamkniętych dróg dojazdowych, ulic, wyznaczonych stref foto, parkingów dla posiadaczy przepustek.
- Przykłady wszystkich autoryzowanych przepustek, kamizelki (stałe i na konkretny rajd), oraz wzory przepustek na samochody dla akredytowanych mediów.
- Identyfikacja i obsługa mediów (Bezpieczeństwo Mediów i Identyfikacja) jakie zawarte są w określonych załącznikach.

Organizatorzy powinni uwzględnić różny poziom przygotowania każdej wyznaczonej strefy dla mediów pod względem zdjęć, lokalnych warunków oraz przewidywaną ilość akredytowanych mediów które będą obecne.

Delegat FIA ds. Mediów pozostaje do dyspozycji organizatorów w kwestii pomocy w przygotowaniu Przewodnika Bezpieczeństwa Media, który powinien zostać rozprowadzony wśród wszystkich akredytowanych przedstawicieli mediów, kierowników OS oraz sędziów zabezpieczenia i ochrony.

ZAŁĄCZNIK NR III - BEZPIECZEŃSTWO

Przepisy podane poniżej są wyciągiem z Zał. H (Zalecenia dotyczące nadzorowania trasy i służb interwencyjnych) do MKS FIA i służą jako przewodnik organizatorom rajdów. Kompletny tekst znajduje się w Zał. H.

ARTYKUŁ 5 ZAŁĄCZNIKA H: RAJDY

5.1. POSTANOWIENIE OGÓLNE

Poniższe przepisy muszą być przestrzegane, ale niekoniecznie muszą być umieszczone w regulaminie uzupełniającym.

Wszystkim organizatorom imprez stanowczo zaleca się przestrzeganie najnowszej wersji Przewodnika FIA dot. Bezpieczeństwa w Rajdach. Każdy organizator może wprowadzić dodatkowe elementy w celu jak najlepszego zabezpieczenia publiczności i załóg.

Za stosowanie niniejszych zaleceń bierze odpowiedzialność Dyrektor zawodów.

Obecność Delegata Medycznego i/lub Delegata ds. Bezpieczeństwa FIA jest obowiązkowa na zawodach zaliczanych do Rajdowych Mistrzostw Świata FIA.

Delegat Medyczny i/lub Delegat ds. Bezpieczeństwa może być wyznaczony na każde inne Mistrzostwa FIA: w takim przypadku ich obowiązki i uprawnienia są takie, jak wymienione w regulaminie sportowym Rajdowych Mistrzostw Świata FIA (zwanym dalej RMŚ) oraz w Suplemencie 8.

Każdy ASN może wyznaczyć własnych Delegatów ds. Bezpieczeństwa i/lub Delegatów Medycznych na każde wydarzenie na swoim terytorium.

5.2. PLAN BEZPIECZEŃSTWA I PROCEDURY ADMINISTRACYJNE

5.2.1. Musi być sporządzony plan bezpieczeństwa, który musi zawierać:

- Lokalizację Bazy Rajdu (CKR)
- Nazwiska oraz główne numery kontaktowe następujących osób:
 - Delegata ds. Bezpieczeństwa FIA/ASN
 - Dyrektora zawodów i jego zastępców;
 - Kierownika ds. Bezpieczeństwa;
 - Naczelnego Lekarza zawodów (zgodnie z Suplementem 2, w rajdach zaliczanych do Mistrzostw Świata kandydat na to stanowisko musi być zatwierdzony przez FIA);
 - Kierownika ds. Bezpieczeństwa Widzów;
 - Kierowników poszczególnych odcinków specjalnych.
- Adresy i numery telefonów następujących służb bezpieczeństwa:
 - Policji;
 - Szpitali
 - Służb ratownictwa medycznego;
 - Straży pożarnej;
 - Pomocy drogowej;
 - Czerwonego Krzyża (lub odpowiednika).
- Kompletną trasę rajdu ze szczegółowo opisanymi odcinkami drogowymi.
- Plan zabezpieczenia każdego odcinka specjalnego zawierający listę głównych osób oficjalnych, służb ratownictwa dla tego odcinka, numerów telefonów, itp., oraz dodatkowo szczegółową mapę odcinka specjalnego.
- Organizator i Dyrektor zawodów muszą przewidzieć dla każdego odcinka specjalnego drogę alternatywną, która może być wykorzystana w razie jego anulowania.

Szczególne przepisy dla RMŚ:

Regulamin RMŚ podaje terminy przekazania FIA planu bezpieczeństwa, jak również ustaleń z wyznaczonymi szpitalami.

5.2.2. Plan bezpieczeństwa musi w szczególności określać środki podjęte w zakresie:

- bezpieczeństwa publiczności;
- bezpieczeństwa uczestniczących załóg;
- bezpieczeństwa osób oficjalnych zawodów;
- bezpieczeństwa wolontariuszy na imprezie;

i zawierać:

- miejsca stacjonowania służb ratowniczych,
- instrukcje interwencyjne,
- drogi ewakuacyjne,
- wyznaczone i powiadomione szpitale, które w razie konieczności będą użyte w czasie zawodów.

5.2.3. We wszystkich przypadkach, należy nawiązać wcześniejszy kontakt z osobą odpowiedzialną, w celu opracowania planu ratunkowego, sporządzonego zgodnie z przepisami prawnymi danego kraju, na okoliczność wypadku masowego lub wypadków przekraczających możliwości niesienia pomocy przez miejscową służbę medyczną. Należy co najmniej 15 dni przed zawodami uprzedzić pisemnie szpitale ewakuacyjne i poprosić o pełnienie ostrych dyżurów.

5.2.4. Kierownik ds. bezpieczeństwa

(W Polsce: Asystent Dyrektora ds. bezpieczeństwa)

Kierownik ds. bezpieczeństwa musi być wymieniony w regulaminie rajdu. Musi on być członkiem komitetu organizacyjnego i musi brać czynny udział w opracowywaniu planu bezpieczeństwa.

Podczas rajdu, Kierownik ds. bezpieczeństwa musi pozostawać w stałym kontakcie z CKR, Naczelnym Lekarzem Zawodów oraz z punktami startu wszystkich odcinków specjalnych (łączność telefoniczna lub radiowa).

Będzie on odpowiedzialny za realizację i przestrzeganie planu bezpieczeństwa.

Więcej informacji znajduje się w Suplemencie 1 do Załącznika V MKS, Artykuł 1.4.

5.2.5. Kierownik zabezpieczenia OS

Dla każdego odcinka specjalnego musi być wyznaczony kierownik zabezpieczenia tego odcinka, który będzie asystentem Kierownika ds. bezpieczeństwa rajdu.

Kierownik zabezpieczenia odcinka specjalnego musi przeprowadzić kontrolę odcinka i stwierdzić jego zgodność z planem bezpieczeństwa przed przejazdem samochodu 0.

5.2.6. Kierownik ds. bezpieczeństwa widzów

Kierownik ds. bezpieczeństwa widzów powinien współtworzyć plan bezpieczeństwa, w szczególności w części dotyczących bezpieczeństwa i wstępu widzów na każdy odcinek specjalny.

Na imprezie Kierownik ds. bezpieczeństwa widzów przejedzie odcinki specjalne, zgodnie z ustalonym harmonogramem, przed startem każdego odcinka specjalnego w celu zidentyfikowania i rozwiązania ewentualnych problemów.

Rolę Kierownika ds. bezpieczeństwa widzów może pełnić Kierownik ds. bezpieczeństwa lub zastępca Dyrektora zawodów.

5.2.7 Osoby oficjalne i sędziowie

Organizatorzy muszą czuwać, aby w czasie pełnienia swoich funkcji osoby oficjalne nie były narażone na niebezpieczeństwo.

Obowiązkiem organizatorów jest upewnienie się, że osoby oficjalne są odpowiednio przeszkolone w tym zakresie.

Personel musi nosić kamizelki identyfikacyjne. Zalecane są następujące kolory:

- | | |
|---|---|
| • Sędziowie zabezpieczenia: | pomarańczowy |
| • Kierownik zabezpieczenia OS: | pomarańczowy z białym paskiem i tekstem |
| • Kierownik punktu: | niebieski z białym paskiem i tekstem |
| • Media: | zielony |
| • Kierownik OS: | czerwony z tekstem |
| • Odpowiedzialny za kontakty z zawodnikami: | czerwona kurtka lub kamizelka |
| • Personel medyczny: | biały |
| • Radio: | żółty z niebieskim znakiem |
| • Sędzia techniczny: | czarny |

5.3. OPIS ELEMENTÓW SŁUŻBY MEDYCZNEJ I RATUNKOWEJ

5.3.1. Postanowienia ogólne

Służba ratunkowa musi być zgodna z postanowieniami przepisów zawartych w niniejszym rozdziale. Musi być także zgodna z obowiązującymi przepisami państwowymi w danym kraju. Niniejsze przepisy stosuje się do wszystkich zawodów międzynarodowych. Dla RMŚ, zalecenia wskazane poniżej są obowiązkowe i nie mogą w żadnym wypadku mieć charakteru warunkowego. Nie stosuje się ich na prywatnych testach.

Przy okazji jakiegokolwiek rajdu międzynarodowego, FIA ma prawo do kontroli organizacji służb medycznych w dowolnej chwili.

Niezbędne informacje techniczno-medyczne i praktyczne instrukcje podane są w tabeli streszczającej, zamieszczonej na końcu niniejszego załącznika.

5.3.2. Personel

Przy Centrum Kierowania Rajdem:

Naczelnny Lekarz Zawodów lub jego zastępca:

Obydwaj muszą być zatwierdzeni przez ASN i działać pod nadzorem Dyrektora zawodów. Ich nazwiska muszą być umieszczone w regulaminie uzupełniającym zawodów.

Naczelnny Lekarz Zawodów jest odpowiedzialny za rekrutację, stworzenie, działanie służby medycznej oraz przebieg akcji ratunkowych i ewakuacyjnych. W związku z tym cały personel medyczny lub paramedyczny, łącznie z personelem zatrudnionym bezpośrednio lub pośrednio przez ASN, podlega jego władzy.

Organizatorzy zobowiązani są do dostarczenia mu wszelkich środków materialnych i administracyjnych do satysfakcjonującego wypełnienia jego obowiązków.

Dokumenty potrzebne do szkolenia osób odpowiedzialnych za przeprowadzenie akcji ewakuacyjnych są dostępne w FIA poprzez mail medical@fia.com.

Celem pomocy Naczelnemu Lekarzowi Zawodów może być ustanowiony jego zastępca, który przejmie pewne obowiązki lub zastąpi go w przypadku działania siły wyższej.

Prócz wyjątkowych sytuacji, podczas trwania zawodów Naczelnny Lekarz Zawodów musi stale znajdować się w CKR, by ułatwić wspólne przygotowanie działań oraz współpracę z Dyrektorem zawodów w razie wypadku. Może być chwilowo zastąpiony przez swojego zastępcę. **W każdej sytuacji musi jednak istnieć możliwość kontaktu z nim.**

Przed zawodami:

Naczelnny Lekarz Zawodów jest odpowiedzialny za część medyczną Planu Bezpieczeństwa lub za Medyczny Plan Bezpieczeństwa tak jak Dyrektor zawodów i Kierownik ds. bezpieczeństwa.

Musi się udać na wszystkie odcinki specjalne przed rajdem, w towarzystwie kierownika ds. bezpieczeństwa i/lub Dyrektora zawodów, samochodem podobnym do samochodu interwencji medycznej w celu określenia właściwego umieszczenia na linii startu i punktów pośrednich oraz upewnienia się, że wszystkie urządzenia medyczne i bezpieczeństwa będą rozmieszczone zgodnie z regulaminem.

Musi potwierdzić przydatność oraz jakość ambulansów, helikoptera sanitarnego (**jeśli jest**) i pojazdów straży pożarnej.

Musi dokładnie sprawdzić czy wyposażenie i sprzęt w pojazdach medycznych i ratunkowych jest sprawny.

Musi sprawdzić czy leki nie są przeterminowane.

Jest odpowiedzialny za pojemność i jakość wyznaczonych szpitali do obsługi rajdu. Musi w miarę możliwości wybrać co najwyżej jeden lub dwa szpitale dla kierowców i pilotów. Szpitale te mogą być zatwierdzone przez FIA i stanowić będą punkt referencyjny dla przyszłych zawodów krajowych, regionalnych i FIA.

W trakcie zawodów:

Musi przeprowadzić co wieczór badanie wszystkich kierowców i pilotów, którzy mieli wypadek w ciągu dnia nawet, jeżeli interwencja medyczna nie była konieczna, w celu upewnienia się, że mogą oni wystartować następnego dnia (tak samo jak Delegat Techniczny dla samochodów, które mogą **ponownie** wystartować **po wycofaniu**).

Po zawodach:

W ciągu 2 tygodni po zawodach, Naczelnny Lekarz Zawodów musi przesać do FIA, dla Delegata Medycznego i Komisji Medycznej, raport o wszystkich interwencjach medycznych przeprowadzonych u kierowców, osób oficjalnych i widzów. Raport musi opisywać okoliczności incydentu lub wypadku, chronologię interwencji, początkowy stan zdrowia, zastosowane leczenie i opiekę medyczną.

Szczególne przepisy dla RMŚ:

Mistrzostwa wymagają obecności Delegata Medycznego FIA. Jego rola jest zdefiniowana w Suplemencie 8. Naczelnny Lekarz Zawodów i jego zastępca są mianowani zgodnie z zapisami art. 2.7.1, 2.7.2.1, 2.7.2.2 Załącznika H MKS.

Dodatkowo:

Powinni oni mieć kwalifikacje Lekarza Medycyny i mieć uprawnienie do pracy w zawodzie w kraju, w którym organizowane są zawody. Muszą posiadać dobrą znajomość języka angielskiego. Procedura i warunki ich zakwalifikowania są określone w Suplemencie 2.

Naczelnny Lekarz Zawodów musi wysłać Kwestionariusz Medyczny (dostępny w FIA) do działu sportowego FIA (medical@fia.com) poprzez rodzimy ASN. Termin wysłania ww. dokumentu - nie później niż 2 miesiące przed datą zawodów. Nieprzestrzeganie tego terminu lub wymagań określonych w kwestionariuszu medycznym może skutkować nałożeniem kar współmiernych z wagą naruszenia (patrz Suplement 9).

Obecność Naczelnego Lekarza Zawodów (i jego zastępcy) na dwuletnim seminarium dla Naczelnnych Lekarzy Zawodów FIA jest obowiązkowa. Z wyjątkiem przypadków siły wyższej, każda nieobecność skutkować będzie wycofaniem zatwierdzenia FIA.

Jeśli seminarium FIA dla Naczelnych Lekarzy Zawodów (i ich zastępców) ma miejsce przed ich akredytacją, muszą oni w nim uczestniczyć.

W pojazdach interwencji medycznej i w jednostkach udzielających pomocy / prowadzących reanimację:

- Lekarze doświadczeni w reanimacji i doświadczeni w ratownictwie przedszpitalnym ofiar wypadków;
- Ratownicy medyczni posiadający kwalifikacje w reanimacji sercowo-naczyniowej, oddechowej i intubacji potwierdzone oficjalnym dyplomem kraju w którym wykonuje zawód (mogą zastępować lekarzy w punktach pośrednich odcinków specjalnych i tylko w tych punktach pod warunkiem, że ewentualny ranny będzie przebadany przez lekarza doświadczonego w reanimacji przed każdą ewakuacją do szpitala);
- Kierowcy, którzy mogą być członkami tych zespołów;
- Personel przeszkolony w wydobywaniu rannych z uszkodzonych pojazdów.

Szczególne przepisy dla RMŚ:

Na każdym punkcie medycznym, co najmniej jeden członek personelu musi dobrze władać w mowie językiem angielskim.

Delegat Medyczny FIA, którego rola jest określona w Suplemencie 8, konieczny jest w każdym przypadku.

5.3.3. Pojazdy interwencyjne

Ich zadaniem jest dowiezienie na miejsce wypadku:

- odpowiedniej pomocy medycznej;
- koniecznego sprzętu medycznego.

Dwa rozwiązania są zalecane:

1) Dwa oddzielne pojazdy, jeden dla zespołu „medycznego”, drugi dla zespołu „technicznego”.

Pojazd interwencji medycznej przewożący:

- zespół medyczny zgodnie z art. 5.3.2.
- sprzęt medyczny zgodny z Suplementem 3.

Pojazd interwencji technicznej przewożący:

- drużynę techniczną przeszkoloną w procedurach i technikach wydobywania rannych, z wyposażeniem zgodnym z Suplementem 3.
- dwie 4-kg gaśnice z wyszkolonym operatorem
- stosowny sprzęt łączności do pozostawania w stałej łączności z CKR
- syrenę alarmową
- odpowiednie oznakowanie
- zestaw podstawowego sprzętu ratowniczego określonego przez Naczelnego Lekarza Zawodów we współpracy z kierownikiem komisji technicznej bazujący na Suplementach 7 (Wydobywanie) i 3 (Uwalnianie).

2) Jeden pojazd mieszany, jednocześnie „medyczny” i „techniczny”.

Przewozi na swoim pokładzie:

- całość sprzętu przewidzianego do interwencji technicznej;
- Personel medyczny (co najmniej 3 osoby przeszkolone w wydobywaniu poszkodowanych i obsłudze sprzętu technicznego) i sprzęt medyczny przewidziany do interwencji medycznej.

Co najmniej jedno nosze muszą znajdować się w jednym z wymienionych pojazdów.

Pojazdy muszą być dostosowane do terenu, zdolne do szybkiego poruszania się po odcinku specjalnym. Ich liczba zależy od rodzaju, długości i trudności danego OS.

Zaleca się klatkę bezpieczeństwa w samochodach interwencyjnych tak jak noszenie kasków przez całą załogę znajdującą się w nich.

W każdych okolicznościach, lekarz przeszkolony w reanimacji znajdujący się na starcie do odcinka specjalnego (lub na punkcie pośrednim, ratownik medyczny przeszkolony w reanimacji) musi dotrzeć jako pierwszy na miejsce wypadku.

5.3.4. Ambulans reanimacyjny

Ambulans reanimacyjny wyposażony do leczenia przyczyn zagrożenia życia, zarówno neurologicznych, układu krążenia czy oddechowego. Załoga składa się z kierowcy, lekarza przeszkolonego w reanimacji i/lub ratownika medycznego, którym może być kierowca.

Szczególne przepisy dla RMŚ (zalecane we wszystkich innych przypadkach):

Jego wyposażenie musi być zgodne z Suplementem 4, artykułem 2, częścią B.

5.3.5. Jednostka udzielania pomocy / reanimacyjna

Dobór sprzętu musi być zgodny z lokalnymi preferencjami i praktykami. Cały personel musi być zaznajomiony i wyszkolony w zakresie używania wybranego sprzętu.

Centra medyczne i jednostki resuscytacyjne są przede wszystkim przeznaczone do leczenia każdej osoby, która jest ofiarą obrażeń odniesionych w trakcie zawodów sportów motorowych. Niemniej jednak możliwe jest leczenie osób, kierowców, członków zespołu, osób oficjalnych i widzów w przypadku ogólnych problemów medycznych.

Muszą być zatem wyposażeni w sposób umożliwiający leczenie wielu ogólnych chorób, niezależnie od tego, czy są one wynikiem traumy czy nie (sprzęt wybrany przez Naczelnego Lekarza Zawodów i na jego odpowiedzialność). Szczególną uwagę należy zwrócić na lokalne warunki medyczne, niezależnie od tego, czy są one spowodowane warunkami klimatycznymi czy nie (na przykład kwestią medyczną spowodowaną upałem lub zimmem).

Szczególne przepisy dla RMŚ (zalecane we wszystkich innych przypadkach):

Jednostka reanimacyjna postaci struktury prowizorycznej lub stałej, utworzona do wykorzystania w parkach serwisowych i wyposażona zgodnie z Suplementem 4.

5.3.6. Ambulans ewakuacyjny

Ambulans ze standardowym wyposażeniem do transportu rannych, wyposażony zgodnie z przepisami obowiązującymi w danym kraju. Z lekarzem lub bez na pokładzie. Do transportu rannego wymagającego reanimacji, obecność lekarza przeszkolonego w tej dziedzinie jest obowiązkowa.

5.3.7. Helikopter sanitarny Gdy jest przewidywany, helikopter sanitarny musi być zgodny z przepisami władz lotniczych danego kraju i być wyposażony w stałe nosze.

Szczególne przepisy dla RMŚ:

Obowiązkowy we wszystkich rundach RMŚ.

Wyposażenie medyczne, patrz Suplement 5.

We wszystkich przypadkach, lekarz biorący udział w ewakuacji musi być przeszkolony w reanimacji. Może on być wspomagany przez przeszkolonego ratownika medycznego. Gdy zachodzi taka konieczność, helikopter musi być wyposażony do działania w trudnym terenie.

Musi być zarezerwowany wyłącznie dla rajdu podczas trwania całych zawodów.

Zwraca się uwagę organizatorów na wytyczne FIA „Organizacja bezpieczeństwa lotów helikopterów” i poniższy art. 5.5.3.d.

5.3.8. Środki łączności

Naczelną Lekarz Zawodów musi mieć łączność ze wszystkimi elementami swojego systemu ratowniczego przy pomocy radiowego kanału ogólnego lub własnego przeznaczonego dla służby medycznej.

5.4. BEZPIECZEŃSTWO PUBLICZNOŚCI

Nadrzędnym celem planu bezpieczeństwa jest zapewnienie bezpieczeństwa ogółu społeczeństwa, w tym widzów.

Poniższa niewyczerpująca lista środków jest obowiązkowa do stosowania we wszystkich rajdach międzynarodowych, z możliwym wyjątkiem art. 5.4.1.

5.4.1. Film edukacyjny (zalecany we wszystkich zawodach)

- Czas trwania - 30 sekund;
- Z komentarzem jednego lub kilku czołowych kierowców rajdowych, w języku (-ach) kraju, w którym odbywa się rajd;
- Nie powinien pokazywać żadnego wypadku;
- Powinien być wyświetlany wiele razy.

5.4.2. Kontrola widzów

- a) Należy podjąć środki opisane w Artykule 5.4.5. w celu powiadamiania widzów, i w razie konieczności upewnić, że ci, którzy zajmowali miejsca niebezpieczne zostali z nich usunięci.
- b) Wszystkie strefy ryzyka muszą być zidentyfikowane w planie bezpieczeństwa. Organizator, w razie potrzeby przy pomocy władz porządkowych, musi zidentyfikować strefy ryzyka i ograniczyć do nich dostęp przed przybyciem publiczności, zgodnie z planem bezpieczeństwa.

- c) Dyrektor zawodów musi wziąć pod uwagę zalecenia Kierownika ds. bezpieczeństwa jak również załóg samochodów 0 (oraz Delegata Medycznego i Delegata ds. Bezpieczeństwa FIA, jeśli są obecni) aby czuwać nad anulowaniem odcinka specjalnego w razie zaistnienia niebezpiecznych warunków.
- d) Gdy spodziewana jest liczna publiczność na odcinku specjalnym lub odcinku super specjalnym musi być ona chroniona specjalnymi zabezpieczeniami. W takim miejscu należy przygotować strefę kibica.
- e) Należy uniemożliwić publiczności wchodzenie na trasę odcinka specjalnego na 30 minut przed czasem startu pierwszego rywalizującego samochodu oraz poruszanie się wzdłuż trasy odcinka specjalnego podczas trwania zawodów (od przejazdu samochodu nr 0 aż do samochodu „szachownica”).
- f) Instrukcje bezpieczeństwa muszą być rozdawane widzom zgromadzonym wzdłuż trasy odcinka specjalnego, a także na wszystkich punktach wstępu na odcinki specjalne.
- g) W celu zapewnienia bezpieczeństwa na odcinku specjalnym muszą być obecni sędziowie trasy lub przedstawiciele władz porządkowych (wojsko, policja itp.) w odpowiedniej liczbie.
- h) Sędziowie trasy muszą nosić łatwo rozróżnialne kamizelki, zalecane w art. 5.2.6.
- i) Odcinki specjalne muszą być rozmieszczone i zaplanowane tak, aby umożliwiały w pełni bezpieczne przemieszczanie się w widzów z jednego odcinka na drugi.
- j) Należy rekomendować kibicom przebywanie na odcinku specjalnym jedynie w wyznaczonych strefach kibica.
- k) Strefy kibica powinny być wyznaczone płotami lub taśmami, zgodnie z Planem Bezpieczeństwa.
- l) Strefy zakazane powinny być oznaczone charakterystycznymi znakami.
- m) Drogi ewakuacyjne powinny być chronione przez policję i/lub sędziów/ochronę, od odcinka specjalnego do osiągnięcia głównej drogi i powinny być przejezdne, aby umożliwić przejazd samochodów służb interwencyjnych.
- n) Wszystkie drogi dojazdowe do odcinka specjalnego powinny być oznaczone specjalnymi znakami i dodatkowymi informacjami.
- o) Jeśli to możliwe specjalne parkingi dla mediów powinny być zorganizowane w pobliżu miejsc wskazanych dla mediów. Wyznaczeni sędziowie powinni strzec tych miejsc przed dostępem do nich kibiców.
- p) Strefy kibica powinny być oznaczone siatką lub znakami. Powinny być one zlokalizowane daleko od trasy odcinka specjalnego, aby utrzymać kibiców w miejscu dla nich bezpiecznym.

5.4.3. Strefy tankowania i serwisowania

W strefach, gdzie odbywa się tankowanie paliwa lub serwisowanie samochodów, organizator musi przedsięwziąć środki bezpieczeństwa, które zapewnią utrzymanie widzów w dostatecznej odległości od potencjalnie niebezpiecznych czynności.

5.4.4. Samochody bezpieczeństwa

Wszystkie samochody bezpieczeństwa, zarówno bezpieczeństwa widzów, samochody bezpieczeństwa oznaczone literami, samochody 000 oraz 00, jak również samochody „szachownica”, będą nazywane samochodami bezpieczeństwa. Jedynym samochodem określonym jako samochód „zero” będzie samochód z pojedynczym „0” na boku. Inne pojazdy będą nazywane samochodami oficjalnymi.

- a) Wszystkie samochody bezpieczeństwa powinny być wyraźnie oznaczone, a wszyscy członkowie załogi samochodu bezpieczeństwa powinni być łatwo rozpoznawalni, kiedy znajdują się poza swoim pojazdem.
- b) Każda załoga powinna być wyposażona w środki komunikacji z innymi samochodami bezpieczeństwa oraz z CKR / Dyrektorem zawodów.
- c) Wszystkie samochody bezpieczeństwa powinny poruszać się po odcinkach specjalnych z prędkością dostosowaną do rodzaju pojazdu i warunków panujących na odcinku. Samochód bezpieczeństwa nigdy nie może być prowadzony w sposób, który naraziłby na niebezpieczeństwo jego załogę, obsługę odcinka lub publiczność.
- d) Samochody bezpieczeństwa powinny korzystać wyłącznie z książek drogowych i innych drukowanych informacji dostarczonych przez organizatorów imprez. (Nie powinny używać żadnych notatek rajdowych).
- e) Samochody bezpieczeństwa powinny zawsze stosować się wcześniej ustalonego harmonogramu, a jednocześnie zapewniać możliwość jego korekty w celu zrekompensowania wszelkich opóźnień w przebiegu imprezy.
- f) Wszystkie samochody bezpieczeństwa (oprócz samochodu „0”) powinny posiadać na dachu światła ostrzegawcze i być wyposażone w syreny i system nagłośnieniowy. Samochód „0” może być wyposażony w analogiczny sposób lub posiadać światła ostrzegawcze, jeśli rodzaj pojazdu to umożliwia, a zdecydowanie zalecane są syreny.
- g) Jako minimum, na imprezie MUSI być jeden samochód bezpieczeństwa i jeden samochód „0”.
- h) Samochody bezpieczeństwa muszą posiadać pole numeru startowego o wymiarach 36 cm x 50 cm na przedniej masce oraz dwa takie pola na przednich drzwiach z napisem „BEZPIECZEŃSTWO” (ang. SAFETY, franc. SECURITE) oraz, w razie potrzeby, numer 000 lub 00.
- i) Samochody bezpieczeństwa muszą być prowadzone z odpowiednią prędkością, która pozwala na identyfikację problemów oraz muszą być przygotowane do zatrzymania się i rozwiązania problemów w razie potrzeby.

5.4.5 Samochody bezpieczeństwa 000 / 00

- a) Idealnie, aby samochody 000 i 00 były pojazdami, które będą gwarantować podjęcie działań w każdych warunkach. Wybrany pojazd powinien być odpowiedni do miejsca i wymagań danej imprezy.
- b) Załogi nie mogą nosić kombinezonów i kasków.
- c) Należy korzystać wyłącznie z doświadczonych załóg.
- d) Muszą mieć ustalony sposób komunikacji z wszystkimi pozostałymi samochodami bezpieczeństwa i CKR oraz pracować jako zespół, aby spełnić wszelkie prośby związane z przemieszczaniem się i lokalizacją widzów.
- e) Jeśli w zawodach używany jest system śledzenia pojazdów, samochody te powinny być w niego wyposażone.

5.4.6. Samochód zero (0)

- a) Ponieważ samochód zero powinien być pojazdem przygotowanym do rajdów, należy go przedstawić do badania kontrolnego w celu sprawdzenia wyposażenia bezpieczeństwa.
- b) Załoga musi zawsze przestrzegać tych samych zasad, co wszyscy pozostali zawodnicy, tj. musi używać pasów bezpieczeństwa, systemów FHR oraz homologowanych kombinezonów i kasków.
- c) W momencie startu pierwszego samochodu, samochód „0” może jeszcze znajdować się na trasie odcinka.
- d) W załodze tego samochodu co najmniej jeden członek załogi musi posiadać doświadczenie zarówno w kwestii bezpieczeństwa imprezy, jak i w roli członka załogi samochodu bezpieczeństwa. Kierowca samochodu „0” powinien posiadać aktualną licencję zawodnika lub być posiadaczem licencji zawodnika w przeszłości.
- e) Samochodu zero nie powinien prowadzić żaden kierowca z listy priorytetowej FIA, ani kierowca, który wycofał się z rajdu.
- f) Samochód „0” powinien korzystać wyłącznie z książek drogowych, planu bezpieczeństwa oraz innych drukowanych informacji dostarczonych przez organizatorów imprez. Załoga nie powinna zwykle używać żadnych notatek rajdowych. Załoga samochodu „0” musi być przygotowana do zatrzymania się, jeśli jest to potrzebne, aby upewnić się, czy nie dostrzega jakichkolwiek nieprawidłowości w kwestii organizacji odcinka specjalnego lub miejsc w których znajdują się widzowie.

5.4.7. Samochód „szachownica”

Samochód bezpieczeństwa („szachownica”) powinien przejechać każdy odcinek specjalny po ostatnim zawodniku. Samochody te, na masce i dwóch przednich drzwiach, powinny posiadać pole, na którym znajduje się czarno-biała szachownica.

5.4.8. Informacja

Informacja adresowana głównie do publiczności będzie zapewniona przy pomocy następujących środków:

- media pisane, mówione i TV;
- plakaty;
- dystrybucja ulotek;
- przejazd po trasie pojazdu (samochodu informacyjnego trasy) wyposażonego w system nagłaśniający w celu przekazania informacji widzom (45 minut do 1 godziny przed startem pierwszego samochodu). Samochód może być zastąpiony helikopterem wyposażonym w system nagłaśniający. Operacja może być powtarzana kilkakrotnie w zależności od potrzeb.

5.4.9. Służba medyczna

Służba medyczna jest konieczna, gdy istnieją zamknięte tereny znajdujące się pod nadzorem organizatora. Jeżeli organizacja służby medycznej dla publiczności zależna jest od innej organizacji niż służba medyczna organizatora, podlega ona zawsze koordynacji przez Naczelnego Lekarza Zawodów.

5.5. BEZPIECZEŃSTWO STARTUJĄCYCH ZAŁÓG

5.5.1. Przegląd służb bezpieczeństwa

- a) Na starcie każdego odcinka specjalnego (łącznie z odcinkami testowymi):
 - 1 lub kilka pojazdów interwencji medycznej, w każdym punkcie, muszą być rozmieszczone w bezpośrednim sąsiedztwie pojazdu(-ów) interwencji technicznej (wydobywanie osób uwięzionych, pożarniczych, itp.).
 - 1 ambulans reanimacyjny
 - ewentualnie 1 ambulans ewakuacyjny
 - 1 lekarz doświadczony w reanimacji, posiadający doświadczenie w udzielaniu pomocy przedszpitalnej ofiarom wypadków i przeszkolony w wydobywaniu rannych,
 - 1 lub nawet 2 ratowników medycznych, przeszkolony(-ch) w wydobywaniu rannych,
 - 2 x 4-kilogramowe gaśnice i osoba przeszkolona w ich obsłudze,
 - środki łączności odpowiednie do utrzymywania stałego kontaktu z Centrum Kierowania Rajdem.

Miejsce postoju tego (-tych) pojazdu(-ów) musi znajdować się po punkcie startu, w miejscu dobrze widocznym i maksymalnie 150 metrów od niego. Sam punkt startu może być zmieniony w razie konieczności w celu spełnienia tego wymogu.

b) W punktach pośrednich trasy (patrz poniżej)

- 1 lub kilka pojazdów interwencji medycznej,
- 1 ambulans ewakuacyjny,
- 1 lekarz doświadczony w reanimacji i przeszkolony w wydobywaniu rannych lub ewentualnie 1 ratownik medyczny kompetentny w reanimacji i przeszkolony w wydobywaniu rannych;
- środki łączności odpowiednie do utrzymywania stałego kontaktu z Centrum Kierowania Rajdem.

Liczba punktów pośrednich zależy jest od rodzaju, długości i trudności danego odcinka specjalnego. Są one konieczne we wszystkich przypadkach, gdy długość odcinka specjalnego jest równa lub większa niż 15 km, a odległość pomiędzy dwoma punktami medycznymi nie może przekraczać tej granicy. Muszą być zawsze skojarzone z punktem łączności radiowej.

Liczba i rozmieszczenie punktów pośrednich musi być oszacowane w zależności od zalecanego czasu dotarcia od startu odcinka specjalnego do pierwszego punktu, następnie z punktu do następnego punktu i w końcu od ostatniego punktu do mety, co nie powinno zająć więcej niż 10 minut pojazdom interwencyjnym używanym w rajdzie.

Ponadto, jeżeli rodzaj terenu, warunki klimatyczne lub warunki szczególne tego wymagają odległość ta może zostać zmieniona na wspólny wniosek Naczelnego Lekarza Zawodów i Kierownika ds. bezpieczeństwa (Delegata Medycznego FIA lub Delegata FIA ds. Bezpieczeństwa w przypadku rajdu Mistrzostw Świata) podczas zatwierdzania planu bezpieczeństwa.

Pojazdy interwencyjne muszą mieć bezpośredni dostęp do trasy odcinka specjalnego i być rozmieszczone w bezpiecznej strefie zarówno na starcie jak punktach pośrednich.

c) W punktach stop każdego odcinka specjalnego:

- minimum 2 gaśnice o pojemności 4 kg każda, z obsługą.

Szczególne przepisy dla RMŚ:

Pojazd przeciwpożarowy musi znajdować się na mecie każdego OS, gdy jego długość jest większa niż 35 km.

d) W parku serwisowym (obowiązkowym w zawodach RMŚ) lub miejscu o położeniu centralnym w odległości mniejszej niż 15 km drogą od odcinka specjalnego:

- 1 pojazd pomocy drogowej,
- środki łączności odpowiednie do utrzymywania stałego kontaktu z Centrum Kierowania Rajdem,
- Jednostka udzielania pomocy / reanimacyjna, zgodna z art. 5.3.5,
- 1 ambulans ewakuacyjny

Żaden odcinek specjalny rajdu nie może się rozpocząć lub być kontynuowany po jego przerwaniu bez obecności początkowej obsady medycznej. Środki zastępcze muszą być przewidziane.

5.5.2. Dysponowanie służbami ratunkowymi

5.5.2.1. Każda akcja ratunkowa wymagająca przemieszczania pojazdu medycznego jest uruchamiana na polecenie Dyrektora zawodów po uzgodnieniu z Naczelnym Lekarzem Zawodów oraz przekazaniu informacji kierownikowi odcinka specjalnego.

Każda ewakuacja lądowa lub lotnicza do przewidzianego szpitala musi być wykonana wcześniej ustalonymi drogami. (patrz artykuły 5.2.2. i 5.5.3 a)

5.5.2.2. Na miejscu wypadku, organizacją i kierowaniem interwencją medyczną zajmują się wyłącznie lekarz danego pojazdu interwencyjnego (ewentualnie wykwalifikowany ratownik medyczny w przypadku pojazdu z punktu pośredniego). Personel medyczny musi być obeznany i przeszkolony we właściwej obsłudze sprzętu znajdującego się w samochodzie interwencji medycznej i ponadto przeszkolony w wydobywaniu rannych.

Szczególne przepisy dla RMŚ:

Wyżej wymienione postanowienia odnoszące się do personelu medycznego są obowiązkowe.

5.5.3. Ewakuacja

- a) Dla każdego odcinka specjalnego muszą być przewidziane drogi ewakuacyjne. Muszą one być wyraźnie określone w planie bezpieczeństwa (na mapie lub diagramie).
- b) Służby ratownicze wszystkich szpitali w pobliżu trasy rajdu muszą pełnić dyżur (patrz artykuł 5.2).

- c) Niezależnie od typu ewakuacji naziemnej lub lotniczej; każdemu rannemu wymagającemu intensywnej reanimacji musi towarzyszyć do szpitala lekarz przeszkolony w reanimacji.
- d) Jeżeli zaplanowano ewakuację helikopterem, następujące parametry muszą być spełnione:
 - Gdy warunki atmosferyczne uniemożliwiają użycie helikoptera, odcinek specjalny może być wspólną decyzją Dyrektora zawodów i kierownika ds. bezpieczeństwa przerwany lub anulowany, jeżeli czas transportu ambulansem do szpitala jest dłuższy niż uznany za właściwy po konsultacji z Naczelnym Lekarzem Zawodów.
 - Obecność helikoptera nie zwalnia od obowiązku przewidywania ewakuacji środkami naziemnymi; przy rannych wymagającym intensywnej reanimacji obecność lekarza przeszkolonego w reanimacji, możliwie wspomaganego przez przeszkolonego ratownika medycznego.
 - Czas ewakuacji helikopterem lub ambulansem nie powinien przekraczać około 60 minut. Patrz również art. 5.3.7.

Szczególne przepisy dla RMŚ:

Wszystkie środki wymienione w art. 5.5.3 są obowiązkowe.

5.5.4. Nadzorowanie trasy i sygnalizacja

5.5.4.1. Oznakowanie Odcinków Specjalnych

Drogi i dojazdy do odcinków specjalnych muszą być zamknięte dla ruchu. Musi to być zrobione w następujący sposób:

- a) Drogi główne lub drugorzędne oraz wszystkie drogi, na których można oczekiwać ruchu pojazdów muszą mieć zamknięty przejazd i być obsadzone przez sędziego trasy, policjanta lub przedstawiciela innych służb porządkowych.
- b) Pozostałe, małe drogi nieprzelotowe (np. dojazdy do zabudowań, itp.) muszą być zamknięte lub otaśmowane; na barierze lub taśmie musi znajdować się zawiadomienie o rajdzie i niebezpieczeństwie związanym ze wstępem na trasę podczas zawodów.

Do obowiązków samochodów **bezpieczeństwa** należy sprawdzenie, czy zastosowane są odpowiednie sposoby zamknięcia trasy i natychmiastowe poinformowanie Centrum Kierowania Rajdem o ewentualnych nieprawidłowościach, które muszą być usunięte przed rozpoczęciem odcinka specjalnego.

5.5.4.2. Wzdłuż trasy będą rozmieszczone posterunki sędziów, które będą miały za zadanie:

- dopilnować przestrzeganie przez widzów zakazu przebywania w miejscach zabronionych, przy pomocy znaków, barier lub lin, gwizdków oraz głośników (megafonów);
- w miarę możliwości ostrzeganie załóg o ewentualnych przeszkodach na trasie.

5.5.4.3. Jeżeli okaże się konieczne użycie czerwonych flag, zastosowana będzie następująca procedura:

- a) Czerwona flaga musi znajdować się w każdym punkcie łączności odcinka specjalnego (rozmieszczonych co około 5 km);
- b) Flagi mogą być pokazywane tylko przez sędziego ubranego w łatwo rozróżnialną kamizelkę z narysowanym symbolem punktu łączności. Czas użycia flagi musi być odnotowany i przekazany Zespołowi Sędziów Sportowych przez Dyrektora zawodów.
- c) W czasie zapoznania się z trasą, znak z symbolem wymienionym w Artykule 5.5.4.4., **znajdującym się poniżej**, musi znajdować się w miejscu punktu łączności radiowej. Znak może być mniejszy, ale dobrze widoczny dla załóg dokonujących zapoznania się z trasą, aby mogły odnotować jego usytuowanie w swoich notatkach.
- d) Kierowca, któremu zostanie pokazana czerwona flaga musi natychmiast zmniejszyć prędkość oraz stosować się do zaleceń sędziów trasy lub kierowców samochodów bezpieczeństwa, które napotka. Flagi muszą być użyte we wszystkich punktach łączności radiowej poprzedzających incydent. Każde naruszenie niniejszego przepisu pociąga za sobą nałożenie kary przez Zespół Sędziów Sportowych.
- e) Żadna inna flaga niż czerwona nie może być użyta na odcinku specjalnym.
- f) Inne systemy sygnalizacji (np. światła pulsujące) mogą być użyte na odcinkach super specjalnych. Wszelkie szczegóły muszą być umieszczone w regulaminie uzupełniającym.

5.5.4.4. W celu śledzenia przejazdu załóg oraz prowadzenia nadzoru przebiegu rajdu, musi działać niezależna dla każdego odcinka specjalnego sieć radiowa (z posterunkami co około 5 km wzdłuż trasy).

Lokalizacja każdego z punktów łączności musi być oznaczona w książce drogowej, a na trasie znakiem czarnej błyskawicy na niebieskim tle o średnicy co najmniej 70 cm.

Każdy ambulans rozmieszczony na odcinku specjalnym musi znajdować się w punkcie łączności. Te punkty będą oznakowane dodatkowym znakiem (zielony lub czerwony krzyż **na niebieskim tle**), umieszczonym poniżej znaku punktu łączności.

Ponadto, w odległości 100 do 200 m przed punktem łączności SOS i medycznym będzie znajdował się znak zapowiadający z tymi samymi rysunkami, ale na żółtym tle.

5.5.4.5. Śledzenie przejazdu załóg musi być prowadzone albo w Centrum Kierowania Rajdem albo na miejscu przez kierownika zabezpieczenia odcinka specjalnego. W każdym przypadku musi być do tego stosowana tablica śledzenia przejazdu albo na miejscu przez kierownika zabezpieczenia odcinka specjalnego albo w Centrum Kierowania Rajdem. Organizator musi opracować i zapisać w planie bezpieczeństwa zarówno procedurę śledzenia przejazdu załóg, jak i procedurę czynności w przypadku stwierdzenia braku któregośkolwiek z zawodników.

5.5.4.6. W razie wypadków związanych z bezpieczeństwem i kontrolą widzów, sędziowie trasy muszą współpracować z władzami tak, jak przewidziano to w planie ratunkowym, przekazywać Centrum Kierowania Rajdem raport o każdym incydencie lub wypadku, który się wydarzył i umożliwiać służbom zabezpieczenia korzystanie ze środków łączności dostępnych na stanowiskach.

5.5.5. Znaki SOS / OK - Bezpieczeństwo zawodników

- a) Każdy samochód uczestniczący w rajdzie musi być wyposażony w czerwony trójkąt odblaskowy, który w przypadku zatrzymania samochodu na trasie odcinka specjalnego musi być ustawiony w dobrze widocznym miejscu w odległości co najmniej 50 m przed samochodem w celu ostrzegania kolejnych kierowców. Każda załoga, która dopuści się naruszenia niniejszego przepisu może być ukarana na podstawie decyzji Zespołu Sędziów Sportowych. Powyższy trójkąt musi być ustawiony nawet, jeżeli zatrzymany samochód znajduje się poza drogą.
- b) Książki drogowe muszą posiadać oddzielną stronę opisującą procedurę do zastosowania w razie wypadku, zawierającą instrukcje w razie wypadku z udziałem publiczności.
- c) Zalecana procedura pokazywania znaków SOS lub OK przez zawodników, którzy mieli wypadek jest podana w regulaminach Rajdowych Mistrzostw Regionalnych i RMŚ FIA.

5.6. POWIADAMIANIE O WYPADKACH

5.6.1. Wypadek z udziałem publiczności

Jeżeli kierowca biorący udział w rajdzie uczestniczy w wypadku, w którym ktoś z publiczności odniesie obrażenia ciała, kierowca ten obowiązany jest o nim zawiadomić tak, jak podano w książce drogowej.

Procedury prawne kraju, w którym odbywają się zawody muszą być również przestrzegane w razie wypadku.

5.6.2. Śledztwo w sprawie wypadków

Każdy wypadek pociągający za sobą poważne obrażenia lub ze skutkiem śmiertelnym musi być zasygnalizowany ASN, która musi powiadomić o nim FIA poprzez wypełnienie formularza Światowej Bazy Danych Wypadków (WADB).

ZAŁĄCZNIK NR V - HOMOLOGACJE OGUMIENIA

Poniższe przepisy mają zastosowanie do:

- Rajdowych Mistrzostw Świata FIA
- Rajdowych Mistrzostw Regionalnych FIA
- Międzynarodowych Serii (Rajdowych) FIA

Lista homologowanych opon asfaltowych:

- Lista homologowanych opon dostępna jest na stronie internetowej FIA, w sekcji Regulaminów.

W celu uzyskania homologacji FIA, na co najmniej 2 tygodnie przed rozpoczęciem rajdu, producent opon musi dostarczyć do FIA rysunek(-ki) rzeźby bieżnika(-ów), których wzór będzie używany w czasie rajdu.

A / REGULAMIN OGUMIENIA ASFALTOWEGO**1. Samochody WRC w Rajdowych Mistrzostwach Świata:**

- Dla samochodów WRC startujących w Rajdowych Mistrzostwach Świata, opony muszą być zgodne z art. 60.2 regulaminu RAJDOWYCH MISTRZOSTW ŚWIATA FIA (WYŁĄCZNIE dotyczy Lista nr 2).

2. Inne samochody:

Homologacja (wzór bieżnika i rozmiar):

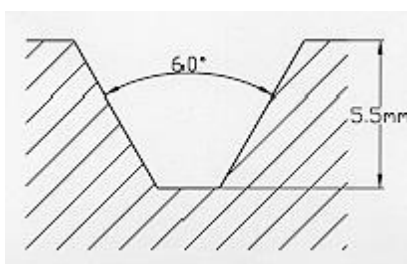
2.1 Wszystkie proponowane Opony muszą spełniać wszelkie narzucone prawem wymagania aby mogły być stosowane w rywalizacji w sporcie samochodowym

2.2 Wzór bieżnika musi być formowany.

2.3 Obszar kontrolny:

szerokość felgi/ opony	długość x szerokość	pow.	17%	21.5%	27.5%
mm x mm	mm	mm ²	mm ²	mm ²	mm ²
między 8.5" a 9"	170 x 140	23 800	4 046	4 998	6 545
między 8" a 8.5"	161 x 140	22 540	3 832	4 733	6 199
między 7.5" a 8"	148 x 140	20 720	3 522	4 351	5 698
między 7" a 7.5"	142 x 140	19 880	3 380	4 175	5 467
między 6.5" a 7"	133 x 140	18 620	3 165	3 910	5 121
węższa niż 6.5"	124 x 140	17 360	2 951	3 646	4 774

2.4 W obszarze kontrolnym powierzchnia rowków o głębokości przynajmniej 5,5 mm i maksymalnym koncie 60° pomiędzy blokami w sekcji (schemat) i 2 mm szerokości, musi zajmować co najmniej 17% całkowitej powierzchni.



2.5 W obszarze kontrolnym powierzchnia rowków o głębokości przynajmniej 1,8 mm i maksymalnym koncie 60° pomiędzy blokami w sekcji (schemat) i 2 mm szerokości, musi zajmować co najmniej 21,5% całkowitej powierzchni.

2.6 W obszarze kontrolnym, suma szerokości rowków wzdłuż promienia opony musi mieć przynajmniej 16 mm.

2.7 Łączenia bloków (mostków) i lameli bieżnika opony muszą być uznane za część wzoru bieżnika jeżeli mają mniej niż 2 mm.

2.8 Przynajmniej 2 rowki obwodowe o minimalnej całkowitej szerokości wynoszącej 12 mm.

2.9 W każdym czasie trwania zawodów, głębokość bieżnika opon zamocowanych na samochodzie nie może być mniejsza niż 1,6 mm, przynajmniej na trzech czwartych wzoru bieżnika. Opony producentów muszą być opatrzone widocznymi znakami kontrolnymi.

2.10 Każda opona musi mieć na stałe wtopiony, unikalny kod kreskowy dostarczony przez zatwierdzonego dostawcę kodów FIA.

**B / REGULAMIN OGUMIENIA ASFALTOWEGO
OPONY DESZCZOWE (dotyczy jedynie felg 18")**

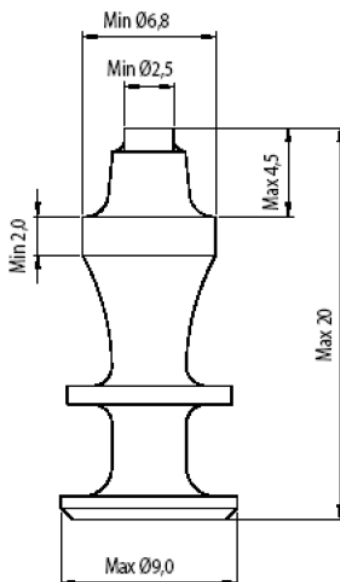
- W obszarze kontrolnym, powierzchnia rowków o głębokości przynajmniej 5,5 mm i maksymalnym koncie 60° pomiędzy blokami w sekcji (schemat) i 2 mm szerokości, musi zajmować co najmniej 27,5% całkowitej powierzchni.
- W obszarze kontrolnym, suma szerokości rowków wzdłuż promienia opony musi mieć przynajmniej 16 mm.
- W obszarze kontrolnym, suma szerokości rowków obwodowych musi mieć przynajmniej 4 mm.
- Przynajmniej 2 rowki obwodowe o minimalnej całkowitej szerokości wynoszącej 12 mm.
- W każdym czasie trwania zawodów, głębokość bieżnika opon zamocowanych na samochodzie nie może być mniejsza niż 1,6 mm, przynajmniej na trzech czwartych wzoru bieżnika.
- Każda opona musi mieć na stałe wtopiony, unikalny kod kreskowy oraz znacznik RFID dostarczony przez zatwierdzonego dostawcę kodów FIA.

C / REGULAMIN - OPONY ŚNIEGOWE

- Opony ŚNIEGOWE nie wymagają homologacji (za wyjątkiem rajdów WRC, lista nr 1 oraz lista nr 2); stosunek powierzchni rowków do powierzchni bieżnika opony musi być większy niż 25% (patrz zapisy paragrafu A, art. 2.3)

Felgi 7" x 15"

Wymiary kolca przeznaczonego do opon śniegowych zamontowanych na felgach 7" x 15" są następujące:



Zezwala się na użycie opon kolcowanych w czasie zawodów. Muszą one być zgodne z następującymi przepisami:

- kolce muszą posiadać cylindryczny kształt i być wykonane jako lity, płasko ścięty element,
- w każdym miejscu kolca jego przekrój poprzeczny musi mieć kształt pełnego koła,
- w żadnym miejscu kolca nie może mieć kształtu rurki (być wydrążony),
- korpus kolca musi być jednorodny, nie jest dozwolone pod jakimkolwiek warunkiem formowanie kształtu rurki lub wykonywanie otworu,
- maksymalna średnica kołnierza kolca wynosi 9 mm,
- minimalna średnica metalowego rdzenia w środku kolca (czubek kolca) wynosi 2,5 mm. Musi on być płasko ścięty, jednorodny oraz mieć kształt cylindryczny,
- całkowita długość kolca jest ograniczona do 20 mm,
- masa kolca jest ograniczona do 4 gramów,
- kolce muszą być instalowane od zewnętrznej strony opony,
- liczba kolców nie może przekraczać 20 szt. przypadających na dowolne 10 cm obwodu koła.

Pomiary będą wykonywane przy użyciu szablonu, na nieobciążonej części opony. Długość szablonu wynosi 30 cm, w obrębie tego szablonu nie może być więcej niż 60 kolców. Jeżeli liczba kolców w 30 cm sekcji opony przekracza 60 szt. to zostanie wykonane dalsze sprawdzanie na kolejnej sekcji opony o długości 30 cm. Łączna ilość kolców znajdujących się w obydwu w/w sekcjach opony nie może być większa niż 120 szt.

Felgi 8" x 18"

Wymiary kolca przeznaczonego do opon śniegowych zamontowanych na felgach 8" x 18" muszą spełniać następujące wymagania:

- dozwolone są jedynie kolce o cylindrycznym kształcie z pojedynczym czubkiem, wprowadzone w oponę od zewnętrznej strony bieżnika. Nie jest dozwolone aby kolce przechodziły na wylot przez bieżnik opony.

Bezwzględnie muszą być przestrzegane następujące zasady:

- maksymalna średnica podstawy kolca (uwzględniając tolerancję wykonania): 6,5 mm. Masa: 2 gramy,
- kolec może wystawać z powierzchni fabrycznie nowej opony maksymalnie na 2 mm,
- całkowita wysokość kolca wliczając jego czubek: 15 mm (tolerancja max. 0,5 mm),
- gęstość kolców na bieżniku opony
- liczba kolców nie może przekraczać 10 szt. przypadających na dowolne 10 cm obwodu koła oprócz pasa na środku opony o szerokości 47 mm, który musi pozostać pusty,
- kolce, które można ręcznie lub mechanicznie usuwać są zabronione.

D / REGULAMIN OGUMIENIA SZUTROWEGO

- Opony szutrowe nie wymagają homologacji opon (z wyjątkiem rajdów WRC lista nr 1 i lista nr 2): stosunek rowków musi być większy niż 25% (zobacz paragraf A / art. 2.3).

ZAŁĄCZNIK NR IX - SPECYFIKA WYMAGAŃ ORGANIZACYJNYCH

Poniższe przepisy dotyczą wyłącznie organizatorów i nie mają żadnej wartości regulaminowej dla zawodników. Jednak organizatorzy muszą przestrzegać wszystkich postanowień Załącznika IX. Numeracja artykułów odnosi się do Regulaminu Sportowego Rajdów Regionalnych FIA

MISTRZOSTWA I PUNKTY

3. WYMAGANIA DOTYCZĄCE MISTRZOSTW

3.3. KWALIFIKACJA RAJDU

Rajd kandydujący może zostać zakwalifikowany do Mistrzostw tylko wtedy, gdy był organizowany w roku poprzedzającym jego włączenie do Mistrzostw i pod warunkiem, że raporty przygotowane przez Delegatów FIA były zadowalające.

3.4. ANULOWANIE RAJDU MISTRZOSTW

Każdy odwołany rajd Mistrzostw nie będzie wpisany do Mistrzostw w następnych latach, z wyjątkiem przypadku siły wyższej, uznanej przez FIA.

3.5. RAPORTY

3.5.1. Z każdego rajdu zostanie sporządzony raport przez FIA przy możliwej współpracy z osobami oficjalnymi FIA i przeanalizowany przez odpowiednią Komisję FIA.

3.5.2. Każdy rajd Mistrzostw, który według raportu Obserwatora nie był zgodny z regulaminem lub nie osiągnął wymaganego poziomu w zaobserwowanych punktach nie będzie mógł być zakwalifikowany do Mistrzostw w następnych latach.

3.6. RAJDY KANDYDUJĄCE

Każdy rajd będący kandydatem do Mistrzostw Regionalnych FIA lub Pucharu musi być zgodny z właściwym Regulaminem Mistrzostw. W przypadku, gdy rajd Mistrzostw Regionalnych jest kandydatem do Mistrzostw Świata, przepisy aktualnych mistrzostw muszą być przestrzegane w możliwie w największym stopniu, chyba że FIA zadecyduje inaczej.

3.7. MISTRZOSTWA REGIONALNE W RAMACH RAJDOWYCH MISTRZOSTW ŚWIATA

Organizator zawodów Regionalnych Mistrzostw FIA musi doradzić FIA czy powinni zorganizować rundę Mistrzostw Regionalnych w ramach Rajdowych Mistrzostw Świata FIA.

10. CHARAKTERYSTYKA RAJDU

10.3. PROCEDURA DOTYCZĄCA WYBORU TRASY

10.3.3. POSTANOWIENIA OGÓLNE

Organizator ponosi wyłączną odpowiedzialność za odpowiednie przygotowanie odcinków specjalnych stanowiących część rajdu. Powinien on unikać dróg, które mogą być niezgodne z przepisami i / lub zaleceniami FIA. Podczas doboru odcinków najważniejsze jest bezpieczeństwo. Należy unikać dróg, na których wystąpić może bardzo intensywny ruch widzów.

10.3.4. PROCEDURA DLA RAJDÓW ERC

Harmonogram i mapy rajdu powinny być przesłane do FIA w formie elektronicznej co najmniej na cztery miesiące przed jego rozpoczęciem. Ostateczny termin wprowadzonych przez FIA komentarzy i kluczowych poprawek to dwa tygodnie.

10.3.5. INSPEKCJA (DOTYCZY WYŁĄCZNIE RAJDÓW NACAM)

Komitet Organizacyjny Mistrzostw musi przeprowadzić inspekcję i kontrolę ogólną (trasy, planu bezpieczeństwa, otrzymanych zezwoleń, książki drogowej, mapy drogowej, planu medycznego, itp.) w terminie od 25 do 35 dni przed przeprowadzeniem każdego rajdu.

OSOBY OFICJALNE

11.3. WJAZD DELEGATÓW FIA NA ODCINKI SPECJALNE

W ramach wypełniania swoich funkcji, wjazd osób oficjalnych FIA i delegatów na trasę odcinków specjalnych może mieć miejsce najpóźniej 30 minut przed wjazdem ostatniego samochodu zamykającego drogę (samochód nr 0). Wjazd Delegata ds. Bezpieczeństwa FIA na trasę odcinków specjalnych może nastąpić później. Jeśli samochód nr 0 dogoni samochód osoby oficjalnej na trasie odcinka specjalnego musi się ona zatrzymać, zaparkować i oczekiwać przed kontynuowaniem jazdy, na przejazd samochodu otwierającego trasę (szachownica).

STANDARDOWE DOKUMENTY I WIZA FIA

19. STANDARDOWE DOKUMENTY FIA

19.1. LOGO MISTRZOSTW

19.4.1. Nazwa i logo rajdu, a także oficjalne logo przyznane danym Mistrzostwom przez FIA musi być umieszczane u góry wszelkich oficjalnych dokumentów. Logo rajdu musi znajdować się po lewej stronie, a logo Mistrzostw FIA po prawej.

19.4.2. W poszczególnych przypadkach, sponsor(-zy) mistrzostw/pucharu muszą również być umieszczeni.

19.5. REGULAMIN UZUPEŁNIAJĄCY

19.5.1. Format elektroniczny wstępnej wersji regulaminu uzupełniającego muszą dotrzeć do FIA przynajmniej 3 miesiące przed datą końca zamknięcia zgłoszeń.

19.5.2. W ciągu czterech tygodni od otrzymania wstępnej wersji regulaminu uzupełniającego, FIA poinformuje organizatora o wszelkich zmianach do wprowadzenia, a także wyda wizę zezwalającą na publikację.

19.5.3. Regulamin uzupełniający musi być sporządzony w formacie opisanym w Załączniku II - 1, a także zostać opublikowany na oficjalnej stronie internetowej rajdu przynajmniej dwa miesiące przed datą zamknięcia zgłoszeń.

19.5.4. Ostateczna wersja regulaminu musi zostać wysłana do FIA po opublikowaniu.

19.6. WYNIKI - OFICJALNA KLASYFIKACJA KOŃCOWA

W celu sprawdzenia minimalnej liczby udziałów w zawodach w ciągu roku zawodników/kierowców, w oficjalnej klasyfikacji końcowej, poniżej listy sklasyfikowanych zawodników/kierowców umieszcza się także zawodników, którzy się wycofali lub zostali wykluczeni z zawodów (patrz także Załącznik II-8).

20. WYDAWANIE WIZY FIA

Przed wydaniem wizy, FIA dokona oceny następujących dokumentów:

20.1. REGULAMIN UZUPEŁNIAJĄCY

Zobacz załącznik II

UBEZPIECZENIE

21. ZAKRES UBEZPIECZENIA

21.2. ZAKRES UBEZPIECZENIA OC

21.2.1. Składka ubezpieczeniowa wliczona w wysokość wpisowego musi zapewniać pokrycie odpowiedzialności cywilnej wobec osób trzecich (odpowiedzialność cywilna).

BADANIA KONTROLNE

33. KOŃCOWE BADANIE KONTROLNE

33.1. KOŃCOWY PARK ZAMKNIĘTY - KLASYFIKACJE

33.1.3. Po opublikowaniu oficjalnej klasyfikacji końcowej (gdy upłynął termin składania protestów), ZSS może otworzyć park zamknięty nawet, jeżeli trwa jeszcze końcowe badanie kontrolne.

33.4. CZAS PRZEZNACZONY NA KOŃCOWE BADANIE KONTROLNE

Czas przeznaczony na badania samochodów wyznaczonych do badania kontrolnego po zakończeniu rajdu musi wynosić przynajmniej dwie godziny po przybyciu samochodów na miejsce badania.

PUNKTY KONTROLNE

42. PUNKTY KONTROLNE - WYMAGANIA OGÓLNE (DOTYCZY WYŁĄCZNIE RAJDÓW NACAM)

42.9. URZĄDZENIA DO POMIARU CZASU

Urządzenia do pomiaru czasu zostaną dostarczone przez Komitet Organizacyjny Mistrzostw, który będzie nadzorować i przeprowadzi szkolenie odnośnie ich obsługi i konfiguracji. Organizatorzy ponoszą odpowiedzialność za zapewnienie niezbędnej liczby osób do właściwej obsługi sprzętu. Kaucja gwarancyjna, której wartość będzie równa wartości urządzeń do pomiaru czasu, zostanie złożona. Będzie ona zwrócona po odbyciu się rajdu za zwrot urządzeń do pomiaru czasu dostarczonych przez Komitet Organizacyjny Mistrzostw przed rajdem.

42.10. OZNAKOWANIE PUNKTÓW KONTROLNYCH

Komitet Organizacyjny Mistrzostw ustanawia znaki oznaczające strefy i punkty kontrolne. Od organizatorów wymaga się właściwego rozmieszczenia i zastosowania znaków.

SERWIS

57. PARKI SERWISOWE

57.6. ROZSTAWIENIE PARKÓW SERWISOWYCH

57.6.3. Organizatorzy są zachęceni do zwiększenia promocji i miejsc widokowych dla widzów w parkach serwisowych. Jeżeli jest to możliwe wjazd dla zawodników do przydzielonych im serwisów, powinien być od zaplecza, w celu umożliwienia dostępu publiczności do załóg i zespołów.

WYNIKI I WYMOGI ADMINISTRACYJNE PO ZAWODACH

64. WYNIKI RAJDU

53. PROTOKOŁY I RAPORT KOŃCOWY

Posiedzenia ZSS podczas rajdu będą nagrywane. Protokoły z posiedzeń i oficjalna klasyfikacja końcowa muszą być przesłane drogą elektroniczną do FIA (rally@fia.com).

ZAŁĄCZNIK NR X - PUCHAR FIA SAMOCHODÓW RGT**1. WSTĘP**

Puchar FIA samochodów RGT jest Pucharem opisanym w art. 1 Regulaminu WRC [2020](#) i niniejszego Regulaminu Sportowego Rajdów Regionalnych [2020](#) i jest przeznaczony dla kierowców i pilotów biorących udział w wybranych rajdach zgodnie z art. 4 do niniejszego załącznika, startujących samochodem zgodnym z art. 256 zał. J do MKS.

2. UDZIAŁ**2.1 USTALENIA OGÓLNE**

2.1.1 Aby zdobywać punkty w Pucharze FIA RGT, zawodnik musi wziąć udział w zawodach, których lista znajduje się w punkcie 4, samochodem klasy RGT, [opisanym w art. 12.1. Regulaminu Sportowego Rajdów Regionalnych FIA](#).

2.1.2 W Pucharze FIA RGT będzie liczyło się wyniki z [5](#) rajdów.

2.1.3 Jeśli liczba zawodników sklasyfikowanych na koniec sezonu w Pucharze FIA RGT będzie mniejsza niż 5, FIA ma prawo zawiesić Puchar.

3. PUNKTY**3.1 USTALENIA OGÓLNE**

3.1.1 Tytuł zwycięzcy Pucharu FIA RGT będzie przyznany kierowcy i pilotowi, którzy zdobyli największą ilość punktów. [Wszystkie wyniki zostaną wzięte pod uwagę](#).

3.1.2 Punkty będą przyznawane zgodnie z osobną klasyfikacją Pucharu FIA RGT kierowcom i pilotom, którzy zostaną wyciągnięci z klasyfikacji generalnej każdego zawodów zaliczanych do Pucharu. Punkty zdobyte w Pucharze FIA RGT [2020](#) będą przyznane imiennie odpowiednio kierowcy i pilotowi.

3.2 PUNKTY ZA RAJD

3.2.1 Punkty za pojedynczy rajd będą przyznane odpowiedniemu kierowcy lub pilotowi jak następuje:

- 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 punktów
- 8 miejsce: 4 punkty
- 9 miejsce: 2 punkty
- 10 miejsce: 1 punkt

3.3 PRZYPADKI NIEROZSTRZYGIĘTE

Wszystkie nierozstrzygnięte przypadki w klasyfikacji Pucharu FIA RGT będą rozwiązane zgodnie z postanowieniami art. [8](#) Regulaminu Sportowego Rajdów Regionalnych FIA.

4. KALENDARZ

W [2020](#) roku do Pucharu FIA RGT będą zaliczane następujące rajdy:

DATA	RAJD
23-26 stycznia 2020	Rally Monte-Carlo (MCO)
08-09 maja 2020	Rally Ain-Jura (FRA)
25-27 czerwca 2020	Renties Ypres Rally (BEL)
24-26 lipca 2020	Rally di Roma Capitale (ITA)
15-18 października 2020	Rally of Germany (DEU)

W przypadku odwołania któregośkolwiek z w/w rajdów z Pucharu FIA RGT, nowy rajd może być wprowadzony do kalendarza Pucharu.

5. ZNAKOWANIE I PLOMBOWANIE KOMPONENTÓW MECHANICZNYCH

Blok silnika i układ napędowy, w każdym samochodzie Pucharu FIA RGT, będą plombowane podczas BK1. Każdy zawodnik może posiadać dodatkową skrzynię biegów oraz dodatkową turbosprężarkę, które również zostaną zaplombowane podczas BK1. FIA może wymagać plombowania lub znakowania innych podzespołów samochodu.

6. BADANIE KONTROLNE

Delegat Techniczny FIA lub jego asystent ma prawo do przeprowadzenia szczegółowej inspekcji samochodu przed, podczas i po rajdzie. Próby naruszenia lub usunięcia plomb założonych w samochodzie lub pojedynczych podzespołach są zakazane.