

**PRZEPISY OGÓLNE RAJDÓW
STOSOWANE W RAJDOWYCH MISTRZOWSTWACH, TROFEACH,
CHALLENGES I PUCHARACH FIA**

I. DEFINICJE

II. WARUNKI OGÓLNE

III. REGULAMIN UZUPEŁNIAJĄCY

IV. OSOBY OFICJALNE

V. ZGŁOSZENIA

VI. UBEZPIECZENIE

VII. ZAŁOGI

VII. ZAŁOGI

**VIII. TRASA PRZEJAZDU, KSIĄŻKA DROGOWA (ITINERER),
KARTA DROGOWA I DOKUMENTY STANDARDOWE**

IX. TABLICE RAJDOWE I NUMERY STARTOWE

X. REKLAMA

XI. RUCH DROGOWY

XII. SERWISOWANIE - TANKOWANIE - NAPRAWY

XIII. OPONY

XIV. ZAPOZNANIE SIĘ Z TRASA

**XV. BADANIE KONTROLNE - BADANIA ADMINISTRACYJNE XVI.
START oraz PONOWNY START**

XVI. START oraz PONOWNY START

XVII. KARTA DROGOWA

XVIII. PROCEDURA FUNKCJONOWANIA PUNKTÓW KONTROLNYCH

XIX. ODCINKI SPECJALNE

XX. PARK ZAMKNIĘTY (PARC FERME)

XXI. WYNIKI

**XXII. WYNIK NIEROZSTRZYGNIĘTY W MISTRZOSTWACH LUB W
RAJDZIE MISTRZOWSKIM XXIII. PROTOKOŁY – RAPORTY
KOŃCOWE**

XXIV. PROTESTY I ODWOŁANIA

XXV. BEZSTRONNY I SPRAWIEDLIWY PRZEKAZ

XXVI. TEKST ROZSTRZYGAJĄCY

XXVII. DOROCZNA CEREMONIA ROZDANIA NAGRÓD FIA

Celem niniejszych Przepisów Ogólnych (zwanymi dalej Przepisami) jest ustanowienie regulaminu bazowego mającego zastosowanie do rajdów zaliczanych do wszelkich mistrzostw FIA.

Każde naruszenie niniejszych przepisów będzie sygnalizowane Zespołowi Sędziów Sportowych, który może nałożyć karę przewidzianą w artykułach 152 i 153 Międzynarodowego Kodeksu Sportowego.

Przepisy uszczegóławiają, uzupełniają, a miejscami wyjaśniają przepisy ogólne opisane w Regulaminach Mistrzostw Międzynarodowych FIA (patrz Rocznik Sportu Samochodowego FIA) w następujących rozdziałach:

- Międzynarodowy Kodeks Sportowy wraz z załącznikami (zwany dalej Kodeksem)
- Rajdowe Mistrzostwa Świata FIA
- Rajdowe Mistrzostwa Świata FIA Kierowców
- Rajdowe Mistrzostwa Świata FIA Producentów
- Rajdowe Mistrzostwa Świata FIA Kierowców Samochodów Produkcji Seryjnej
- **Rajdowe Mistrzostwa Świata FIA Juniorów dla Kierowców**
- Rajdowe Mistrzostwa Europy FIA
- Rajdowe Mistrzostwa Europy FIA Kierowców
- Rajdowe Europejskie Puchary FIA
- Rajdowe Mistrzostwa Afryki FIA
- Rajdowe Mistrzostwa Bliskiego Wschodu FIA
- Rajdowe Mistrzostwa Azji i Pacyfiku FIA

Jedynie FIA może wyrazić zgodę na odstępstwa od wyżej wymienionych Regulaminów Mistrzostw.

I. DEFINICJE

1.1. Rajd pierwszej kategorii (impieza sportowa)

Impieza drogowa o założonej średniej prędkości, rozgrywana w całości lub częściowo na drogach publicznych, otwartych dla normalnego ruchu. "Rajd" musi mieć jednolitą trasę, którą wszystkie samochody muszą pokonać lub kilka tras prowadzących do punktu zbornego wyznaczonego wcześniej i następnie jednolitą trasę dla wszystkich uczestników.

Trasa może zawierać jeden lub kilka odcinków specjalnych (lub sekcji wyścigowych w Mistrzostwa Afryki), jak również odcinki drogowe.

1.2. **Dzień**

Każda część rajdu oddzielona jest wyznaczonym minimalnym stałym czasem postoju.

1.3 Odcinek specjalny

Próba szybkościowa z pomiarem czasu odbywająca się na drodze zamkniętej dla potrzeb rajdu.

1.4. Sekcja wyścigowa (tylko na kontynencie afrykańskim)

Próba szybkościowa odbywająca się na drodze niezamkniętej dla potrzeb rajdu.

1.5. Odcinek drogowy

Odcinek trasy rajdu pomiędzy dwoma kolejnymi punktami kontroli czasu.

1.6. Sekcja

Wszystkie części rajdu pomiędzy:

- startem i pierwszym przegrupowaniem;
- dwoma kolejnymi przegrupowaniami;
- ostatnim przegrupowaniem i metą **Dnia** lub rajdu.

1.7. Przegrupowanie

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

1.8. Neutralizacja

Okres, w którym załogi są zatrzymane przez organizatora rajdu z jakiegokolwiek powodu.

1.9. Park zamknięty

Obszar, w którym niedozwolone są naprawy, ani jakakolwiek zewnętrzna pomoc, z wyjątkiem przypadków wyraźnie dozwolonych regulaminem mistrzostw międzynarodowych i regulaminem uzupełniającym rajdu.

1.10. Komunikat

Oficjalne ogłoszenie na piśmie, które jest integralną częścią regulaminu uzupełniającego rajdu, sporządzone w celu zmodyfikowania, wyjaśnienia lub uzupełnienia tego regulaminu.

Komunikaty muszą być numerowane i opatrzone datą. Zawodnicy (lub członkowie załogi) muszą potwierdzić ich odbiór podpisem.

Komunikaty są wydawane przez:

- organizatora do momentu rozpoczęcia badania kontrolnego. Muszą one być przedstawione do zaakceptowania przez FIA chyba, że dotyczą dozwolonych modyfikacji trasy rajdu lub programu zapoznania się z trasą.
- Zespół Sędziów Sportowych podczas trwania zawodów, prócz zmian trasy, dla których komunikaty mogą być wydawane przez dyrektora rajdu.

1.11. Karta drogowa

Karta służąca do wpisywania i potwierdzania czasów zarejestrowanych na punktach kontrolnych rozmieszczonych na trasie rajdu.

1.12. Zawodnik

Osoba fizyczna lub prawna.

1.13. Załoga

Załoga składa się z 2 osób w każdym samochodzie. Dwaj członkowie załogi określani są jako kierowca i pilot. Obydwaj członkowie załogi mogą prowadzić samochód podczas rajdu, a każdy z nich musi posiadać licencję FIA kierowcy na dany rok, która jest ważna w danych zawodach.

1.14. Czas trwania rajdu

Każdy rajd rozpoczyna się odbiorem dokumentów i / lub badaniem kontrolnym (obejmującym w razie potrzeby kontrolę części zamiennych pojazdu), a kończy się wraz upływem jednego z poniższych terminów, w zależności od tego, który z nich upływa później:

- czas składania protestów lub odwołań lub zakończenie przesłuchań;
- zakończenie odbioru administracyjnego lub końcowego badania kontrolnego, przeprowadzonych zgodnie z Kodeksem;
- zakończenie uroczystości rozdania nagród.

II. WARUNKI OGÓLNE

2.1. Dopuszczone samochody

2.1.1. W rajdach mistrzowskich FIA mogą startować wyłącznie niżej wymienione samochody pod warunkiem, że odpowiadają postanowieniom Załącznika J:

2.1.1.1. Samochody turystyczne (Grupa A), łącznie z World Rally Car.

2.1.1.2. Samochody Grupy A o przeliczonej pojemności mniejszej niż 2000 cm³ pod warunkiem, że homologacja jest zaakceptowana przez FIA jako dopuszczona do danych Mistrzostw.

2.1.1.3. Samochody produkcji seryjnej (Grupa N).

2.1.1.4. Inne samochody wymienione w regulaminie Mistrzostw Regionalnych.

2.1.1.5. Samochody kategorii World Rally Car (WRC)

Tylko producent, zgłoszony do Rajdowych Mistrzostwach Świata lub mający zamiar zgłosić się do Rajdowych Mistrzostw Świata może wyprodukować samochód kategorii WRC. Samochody World Rally Car (WRC) zostaną homologowane w momencie zgłoszenia do Mistrzostw.

Samochody prowadzone przez kierowców ostatecznie wyznaczonych (Artykuł 2.3.1 Rajdowych Mistrzostw Świata Producentów) muszą być najnowszą wersją homologowanego samochodu WRC.

Zawodnicy prywatni mogą używać samochodów WRC pod warunkiem, że pojazd został złożony i zatwierdzony zgodnie z wytycznymi producenta. Zawodnicy ci mogą używać poprzednich wersji homologowanego samochodu.

Samochody World Rally Car nie są dopuszczone w Rajdowych Regionalnych Mistrzostwach FIA.

2.2. Czas trwania **Dni** - ograniczenia szybkości

2.2.1. Z wyjątkiem Rajdowych Mistrzostw Świata, maksymalna zaplanowana długość **Dnia** nie może w żadnym przypadku przekroczyć 18 godzin jazdy dla każdej załogi. Do tego limitu może być dodane najwyżej 3 godziny czasu przegrupowania.

2.2.2. Powyższa zasada nie dotyczy **tras** dojazdowych.

2.2.3. Z wyjątkiem Rajdowych Mistrzostw Świata, dla **Dni o czasie trwania krótszym** niż 6 godzin, czas przerwy musi być, co najmniej równy czasowi trwania **Dnia**. Dla **Dni o czasie trwania** 6 godzin lub **dłuższym**, minimalny czas przerwy wynosi 6 godzin.

2.2.4. **Z wyjątkiem Rajdowych Mistrzostw Świata**, maksymalna dopuszczalna średnia prędkość na odcinkach specjalnych nie może być większa niż 130 km/h. Średnia prędkość na odcinkach drogowych pozostaje do ustalenia przez organizatora, ale zawsze musi być zgodna z prawem kraju, w którym odbywa się rajd. Wyznaczona prędkość musi być określona w książce drogowej.

2.3. Kwalifikacja rajdów do Mistrzostw FIA (z wyjątkiem Rajdowych Mistrzostw Świata)

2.3.1. Rajd może zostać zakwalifikowany do Rajdowych Mistrzostw FIA tylko wtedy, gdy został zorganizowany, co najmniej w roku poprzedzającym jego zgłoszenie do mistrzostw. Obserwator FIA sporządzi raport, który będzie przestudiowany przez Komisję Rajdową pod kątem możliwości przedstawienia propozycji Światowej Radzie Sportu Samochodowego i Zgromadzeniu Generalnemu FIA.

2.3.2. Każdy rajd, dla którego raport z obserwacji nie jest satysfakcjonujący lub, który nie odpowiadał regulaminom i przepisom obowiązującym, gdy rajd był zaliczany do Mistrzostw lub Pucharu, nie zostanie zakwalifikowany jako runda danych Mistrzostw lub Pucharu w następnym roku. Każdy rajd, co do którego raport stwierdzi nie przestrzeganie przepisów lub, który nie zapewniał odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa publiczności i załóg nie zostanie zakwalifikowany jako runda mistrzostw w następnym roku.

2.3.3. Każdy rajd Mistrzostw FIA lub Pucharu Regionalnego FIA, który został odwołany nie będzie zakwalifikowany jako runda Mistrzostw lub Pucharu Regionalnego FIA w roku następnym, z wyjątkiem przypadku siły wyższej uznanej przez FIA.

2.3.4. Każdy rajd, który jest kandydatem do Mistrzostw lub Pucharu Regionalnego FIA musi stosować się do Przepisów Ogólnych FIA oraz regulaminu sportowego danych Mistrzostw lub Pucharu.

Rajd, który jest rundą mistrzostw **regionalnych** i kandydatem do Mistrzostw Świata musi być rozegrany według regulaminu mistrzostw regionalnych, a nie Mistrzostw Świata chyba, że FIA zadecyduje inaczej.

III. REGULAMIN UZUPEŁNIAJĄCY

3.1. Warunki publikacji

3.1.1. Regulamin uzupełniający, wydrukowany w formacie A5, musi być całkowicie zgodny ze wszystkimi wymaganiami określonymi przez:

- Kodeks;
- niniejszy Regulamin;
- Regulamin danych mistrzostw;
- wszelkie inne regulaminy i interpretacje opublikowane w oficjalnych biuletynach FIA.

3.1.2. Regulamin uzupełniający wydany przez organizatora musi jednoznacznie wymieniać wszelkie dodatkowe przepisy i warunki, bezwzględnie pozo-stające w zgodności z regulaminami.

3.1.3. Dwa egzemplarze projektu regulaminu uzupełniającego muszą dotrzeć do Sekretariatu FIA, co najmniej 3 miesiące **(4 miesiące dla Rajdowych Mistrzostw Świata)** przed startem zawodów w celu zatwierdzenia. W ciągu 4 tygodni od daty otrzymania projektu, FIA poinformuje ASN kraju organizatora o wszelkich modyfikacjach, które powinny być dokonane i przyzna wizę zezwalającą na opublikowanie.

Dwa egzemplarze ostatecznego regulaminu uzupełniającego w brzmieniu opublikowanym muszą być przesłane do Sekretariatu FIA, co najmniej jeden

miesiąc przed upływem ostatecznego terminu zgłoszeń. Wszelkie dokumenty, a w szczególności regulamin uzupełniający oraz wszystkie komunikaty muszą być **zredagowane** w języku kraju organizatora oraz w języku angielskim. Jeżeli organizator uzna to za stosowne, mogą one być opublikowane także w języku francuskim lub dowolnym innym języku.

3.1.4. Nazwa cyklu rozgrywek mistrzowskich FIA, do którego zalicza się dany rajd oraz oficjalne logo przyznane temu cyklowi rozgrywek przez FIA musi znajdować się na okładce regulaminu uzupełniającego każdego rajdu zaliczanego do mistrzostw FIA, jak również na komunikatach oraz na pierwszych stronach wyników zarówno oficjalnych, jak i nieoficjalnych.

3.1.5. Regulamin uzupełniający musi określić miejsce, datę i godzinę ogłoszenia oficjalnych wyników. W przypadku opóźnienia w ogłoszeniu wyników, nowy czas ogłoszenia musi być podany do wiadomości na oficjalnej tablicy (oficjalnych tablicach) ogłoszeń.

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

3.2. Modyfikacje regulaminu uzupełniającego - komunikaty

3.2.1. Postanowienia regulaminu uzupełniającego mogą być zmienione tylko w oparciu o Art. 66 i 141 Kodeksu.

3.2.2. Każda zmiana lub każde dodatkowe postanowienie musi być ogłoszone w opatrzonej datą i numerowaną komunikacie, który jest integralną częścią regulaminu uzupełniającego.

3.2.3. Komunikaty, o których mowa powyżej będą wywieszane w Sekretariacie, w siedzibie władz rajdu oraz na oficjalnej tablicy (oficjalnych tablicach) ogłoszeń, a ponadto będą podane do wiadomości uczestnikom, którzy muszą potwierdzić odbiór własnoręcznym podpisem, chyba, że jest to fizycznie niemożliwe podczas trwania rajdu.

3.2.4. Komunikaty muszą być wydrukowane na żółtym papierze.

3.3. Stosowanie i interpretacja regulaminu

3.3.1. Dyrektor rajdu jest odpowiedzialny za stosowanie niniejszych Przepisów Ogólnych, stosownych regulaminów (Regionalnych lub Mistrzostw Świata) oraz regulaminu uzupełniającego podczas trwania rajdu.

Jest on zobowiązany informować Zespół Sędziów Sportowych o każdym istotnym, mającym miejsce incydencie wymagającym stosowania Przepisów Ogólnych, właściwego Regulaminu lub regulaminu uzupełniającego rajdu.

3.3.2. Każdy protest złożony przez zawodnika zostanie przekazany Zespołowi Sędziów Sportowych w celu rozpatrzenia i podjęcia decyzji (art. 171 i następane Kodeksu).

3.3.3. Podobnie, każdy przypadek nieprzewidziany niniejszym regulaminem będzie rozpatrzony przez Zespół Sędziów Sportowych, który ma wyłączne prawo podejmowania decyzji (Art.141 Kodeksu).

3.3.4. We wszystkich rajdach Mistrzostw lub Pucharach FIA i rajdach kandydackich językiem oficjalnym jest język angielski lub francuski.

W przypadku różnic interpretacji regulaminu wyłącznie tekst angielski będzie uważany za obowiązujący.

3.3.5. Kierowca przyjmuje na siebie odpowiedzialność zawodnika, gdy ten ostatni nie jest obecny w samochodzie podczas rajdu.

3.3.6. Każde oszustwo oraz każde niestosowne lub niesportowe zachowanie, którego dopuści się zawodnik lub członek załogi zostanie osądzone przez Zespół Sędziów Sportowych, który może nałożyć karę, aż do wykluczenia włącznie.

IV. OSOBY OFICJALNE

4.1. Zespół Sędziów Sportowych

Zespół Sędziów Sportowych w rajdach Mistrzostw lub Pucharze FIA będzie zawsze składał się z trzech osób. Dwaj członkowie, o różnym obywatelstwie niż kraju organizatora, w tym przewodniczący, będą wyznaczeni przez FIA, a jeden przez ASN kraju organizującego rajd.

Musi istnieć stała, właściwa łączność pomiędzy Zespołem Sędziów Sportowych i dyrektorem rajdu. Co najmniej jeden Sędzia Sportowy musi znajdować się w pobliżu Centrum Kontroli Rajdu w celu umożliwienia podejmowanie decyzji bez zwłoki.

4.2. Obserwator

4.2.1. Na wszystkie rajdy Mistrzostw lub Pucharu FIA, w tym także na imprezy będące kandydatami, FIA wyznaczy co najmniej jednego obserwatora.

4.2.2. Obserwator nie może być jednocześnie członkiem Zespołu Sędziów Sportowych podczas tego samego rajdu.

4.3. Delegat FIA d/s bezpieczeństwa

FIA może wyznaczyć delegata d/s bezpieczeństwa, który będzie specjalnie odpowiedzialny za kontrolowanie bezpieczeństwa publiczności podczas rajdu.

4.4. Kontrola trasy i odcinków specjalnych przez osoby oficjalne:

4.4.1 Obserwator FIA oraz członkowie Zespołu Sędziów Sportowych mają prawo, w ramach swych obowiązków i wedle swego uznania skontrolować wszelkie podjęte środki techniczne i / lub działania w zakresie bezpieczeństwa na trasie rajdu oraz na odcinkach specjalnych. Muszą być zachowane następujące warunki:

4.4.1.1. Na przedniej szybie pojazdu osoby te muszą mieć tablicę wyróżniającą, która musi być dobrze widoczna i rozpoznawalna. Będzie ona zastępowała specjalną przepustkę FIA i będzie dostarczona przez organizatora.

4.4.1.2. Wjazd na trasę odcinka specjalnego może mieć miejsce najpóźniej 30 minut przed startem ostatniego samochodu zamykającego trasę (samochód nr 0). Delegat d/s bezpieczeństwa może mieć przyznany jeszcze późniejszy czas wjazdu na odcinek specjalny.

4.4.1.3. W przypadku, gdy samochód nr 0 dogoni samochód osoby oficjalnej na trasie odcinka specjalnego, należy się zatrzymać, zaparkować i poczekać na samochód zamykający rajd.

4.5. Delegat techniczny FIA:

Dla mistrzostw regionalnych FIA może wyznaczyć delegata technicznego.

V. ZGŁOSZENIA

5.1. Formularz zgłoszenia - Zgłoszenia

Zamknięcie listy zgłoszeń musi nastąpić minimum 12 dni przed rozpoczęciem rajdu. **Daty zamknięcia zgłoszeń dla każdego zawodów indywidualnych muszą przestrzegane niezależnie od terminów zgłoszeń do danych Mistrzostw.** Lista zgłoszeń jak również kolejność startu załóg muszą być opublikowane i zakomunikowane do FIA co najmniej 8 dni przed rozpoczęciem rajdu.

5.1.1. Każdy posiadacz licencji zawodniczej FIA, który chciałby uczestniczyć w rajdzie musi przesłać prawidłowo wypełniony formularz zgłoszenia do sekretariatu rajdu (kompletny adres, telefon, faks itd.) przed upływem terminu zgłoszeń, który będzie określony w regulaminie uzupełniającym. Szczegóły dotyczące pilota mogą być przesłane w terminie późniejszym, podanym w regulaminie uzupełniającym.

Jeżeli zgłoszenie wysłane jest faksem, organizator powinien otrzymać oryginał najpóźniej 7 dni po upływie terminu zgłoszeń.

5.1.2. Zgłoszenia zawodników, kierowców i pilotów zagranicznych muszą być potwierdzone, zgodnie z art. 70 Kodeksu.

5.1.3. W formularzu zgłoszenia nie wolno dokonywać żadnych zmian z wyjątkiem przypadków dopuszczonych niniejszym regulaminem. Jednakże zawodnik może dowolnie zamienić samochód określony w formularzu zgłoszenia na inny, należący do tej samej grupy i klasy aż do momentu badania kontrolnego.

5.1.4. Po upływie terminu zgłoszeń niedozwolona jest zmiana zawodnika.

Jednakże jeden członek załogi może być zmieniony za zgodą:

- organizatora, przed rozpoczęciem odbioru administracyjnego;
- Zespołu Sędziów Sportowych, po rozpoczęciu odbioru administracyjnego, a przed opublikowaniem listy załóg dopuszczonych do startu.

Tylko FIA może wyrazić zgodę na zmianę obydwóch członków załogi.

5.2. Jeżeli podczas badania kontrolnego okaże się, że przedstawiony samochód nie odpowiada grupie i / lub klasie, w której został zgłoszony, może on zostać na wniosek sędziego technicznego przeniesiony do właściwej grupy i / lub klasy decyzją Zespołu Sędziów Sportowych.

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

5.4. Maksymalna liczba przyjętych zgłoszeń musi podana w regulaminie uzupełniającym.

5.5. Wpisowe

5.5.1. Wysokość wpisowego musi być podana w regulaminie uzupełniającym.

5.5.2. Zgłoszenie zostanie przyjęte tylko w przypadku, gdy towarzyszyć mu będzie opłata pełnej kwoty wpisowego lub pokwitowanie wystawione przez ASN zawodnika.

5.6. Wpisowe będzie zwrócone w całości:

5.6.1. zawodnikom, których zgłoszenia nie zostały przyjęte,

5.6.2. w przypadku, anulowania rajdu.

5.7. Wpisowe może być zwrócone częściowo w oparciu o warunki określone w regulaminie uzupełniającym.

VI. UBEZPIECZENIE

6.1. Regulamin uzupełniający musi podać dokładne szczegóły dotyczące zakresu ubezpieczenia oraz polis wykupionych przez organizatora lub przewidzianych dla załóg (wyszczególnienie ryzyk i sum, które obejmuje ubezpieczenie).

6.2. Składka ubezpieczeniowa wliczona w wysokość wpisowego musi zapewniać zawodnikowi pokrycie odpowiedzialności cywilnej wobec osób trzecich w odpowiedniej wysokości. Ubezpieczenie działa od startu rajdu, a wygasa wraz z zakończeniem rajdu lub w momencie wycofania się, lub wykluczenia załogi.

6.3. Pojazdy serwisowe, nawet oznaczone specjalnymi tablicami wydanymi przez organizatora, w żadnym przypadku nie są uznawane za uczestniczące w rajdzie. Nie są, zatem objęte polisą ubezpieczeniową rajdu, a ich właściciele ponoszą całkowitą odpowiedzialność za spowodowane szkody.

VII. ZAŁOGI

7.1. Poprzez stosowanie regulaminu zgodnego z Przepisami Ogólnymi, każdy przypadek rezygnacji jednego członka załogi z udziału w rajdzie będzie zasygnalizowany Zespołowi Sędziów Sportowych.

Przyjęcia osoby trzeciej do samochodu (z wyjątkiem przypadku przewożenia rannego), będzie zasygnalizowane Zespołowi Sędziów Sportowych.

7.2. Z wyjątkiem rajdów Mistrzostw Świata, nazwisko kierowcy i ewentualnie pilota wraz z ich flagami narodowymi muszą być umieszczone na obydwóch przednich błotnikach lub na tylnych bocznych szybach samochodu. Na zawodnika, którego samochód nie spełnia tego warunku zostanie nałożona kara pieniężna.

7.2.1. Z wyjątkiem rajdów Mistrzostw Świata, gdy nazwiska kierowców są umieszczone na tylnych bocznych szybach samochodu, litery muszą być białe, o wysokości nie większej, niż 10 cm, kroju Helvetica bold. Litery

nazwiska pilota muszą być tej samej wysokości. Przy nazwiskach obydwóch członków załogi muszą być umieszczone flagi narodowe każdego z nich.

7.2.2. W przypadku stłuczenia szyby z umieszczonymi na niej nazwiskami, kara pieniężna za brak nazwisk nie będzie nakładana.

VIII. TRASA PRZEJAZDU, KSIĄŻKA DROGOWA (ITINERER), KARTA DROGOWA I DOKUMENTY STANDARDOWE

8.1. Książka drogowa (itinerer)

8.1.1. Każda załoga otrzyma książkę drogową zawierającą szczegółowy opis trasy rajdu, którą należy przejechać. Każde odstępstwo będzie zasygnalizowane Zespołowi Sędziów Sportowych.

Załogi muszą przejechać całość trasy podanej w książce drogowej, bez zbaczania z wyznaczonej trasy lub wskazanych parków/stref serwisowania, prócz siły wyższej podanej przez Zespół Sędziów Sportowych.

8.1.2. W każdym przypadku książka drogowa musi być zgodna ze standardową książką drogową opublikowaną w Regulaminie Rajdów Mistrzowskich FIA. Książka drogowa musi być wydrukowana w formacie A5 i zawierać wewnątrz złożony i przyklejony znak OK / SOS w minimalnym formacie A4.

8.2. Odstępy czasów startu (nie dotyczy Mistrzostw Świata)

8.2.1. Zarówno dla startu do rajdu, jak i dla każdego **Dnia**, organizator określi porządek startu uczestniczących załóg zachowując odstęp, co najmniej 1 minuty.

8.2.2. Odstęp ten musi być identyczny dla wszystkich uczestniczących załóg chyba, że szczegółowy regulamin danych mistrzostw stanowi inaczej albo w przypadku przyznania zgody na odstępstwo w danych zawodach przez FIA.

8.3. Karta drogowa

8.3.1. W karcie drogowej musi być przewidziana jedna strona na każdy odcinek drogowy i odcinek specjalny.

Osobny zestaw kart musi być przewidziany na każdą sekcję każdego **Dnia**. Musi być przewidziane miejsce na wizy lub podpisy na punktach kontroli przejazdu, o ile takie wystąpią.

8.3.2. Załogi mają obowiązek uzyskania potwierdzenia przejazdu na wszystkich punktach kontrolnych wyszczególnionych w karcie drogowej we właściwej kolejności. Każde odstępstwo będzie zasygnalizowane Zespołowi Sędziów Sportowych.

8.3.3. Prawidłowy czas przejazdu pomiędzy dwoma kolejnymi punktami kontroli czasu będzie podany w karcie drogowej.

8.4. Dokumenty Standardowe

W Mistrzostwach Świata, książka drogowa, karta drogowa, program rozpowszechnia dokumentów i inne standardowe dokumenty muszą być zgodne Dokumentami standardowymi FIA zawartymi w Dokumentach Standardowych FIA **(patrz Załączniki od VI do VIII niniejszych Przepisów Ogólnych oraz Załącznik III do Regulaminu Sportowego RMS)**. W

Mistrzostwach Regionalnych FIA, prócz sposobu przedstawiania wyników (usiłnie zalecanego), koncepcja wszystkich innych Dokumentów Standardowych musi być przestrzegana.

IX. TABLICE RAJDOWE I NUMERY STARTOWE

9.1. Numery Startowe

Organizator dostarczy każdej załodze wymienione niżej materiały, które muszą być umieszczone na samochodzie w ustalony sposób:

9.1.1. Dwie tablice na drzwi przednie o długości 67 cm i wysokości 17 cm z 1 cm białym obramowaniem. Każda tablica musi obowiązkowo posiadać w swojej przedniej części powierzchnię 15 cm na 15 cm zarezerwowaną na numer startowy załogi.

W przypadku gdy numer startowy jest wyższy od 99, powierzchnia może być powiększona. Cyfry o wysokości 14 cm i grubości kreski 2 cm są barwy żółtej fluorescencyjnej (PMS 803) na czarnym matowym tle. Pozostała część tablice na drzwi jest zarezerwowana na użytek organizatora.

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

9.1.3. Żaden inny element sygnalizacyjny prócz znaku samochodu nie może być umieszczony w odległości mniejszej niż 10 cm od tablicy.

9.1.4. Tablica na tylną szybę maksymalnie o szerokości 30 cm i wysokości 10 cm jest zarezerwowana na użytek organizatora. Tablica ta jest umieszczona na wierzchołku tylnej szyby, centrycznie na lewo lub na prawo w zależności od tego jak podano w Regulaminie Uzupełniającym, o powierzchni 15 cm². Na powierzchni umieszcza się numer startowy o wysokości 14 cm barwy pomarańczowej fluorescencyjnej (PMS 804) na jasnym tle. Numer może być odblaskowy i musi być widoczny z tyłu na wysokości oczu.

9.1.5. Są umieszczane na bocznych tylnych szybach, dwa numery o wysokości 25 cm i szerokości kreski co najmniej 25 mm o barwie pomarańczowej fluorescencyjnej (PMS 804), ewentualnie odblaskowe. Numery te muszą być umieszczone na wierzchołku bocznych tylnych szyb wraz z nazwiskiem kierowcy (patrz Artykuł 9.2)

9.1.6. Tablica na dach o szerokości 50 cm i szerokości 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, zgodnie z Artykułem 9.1.4 Przepisów Ogólnych.

9.1.7. z przodu: tablica wpisująca się w prostokąt o szerokości 43 cm i wysokości 21,5 cm, na którym umieszcza się numer startowy.

9.2. Nazwiska kierowcy i pilota

9.2.1. Nazwisko kierowcy jak również flaga narodowa (według jego paszportu) muszą być umieszczone na bocznej tylnej szybie z obydwóch stron samochodu, pod numerem startowym. Nazwisko kierowcy musi być napisane:

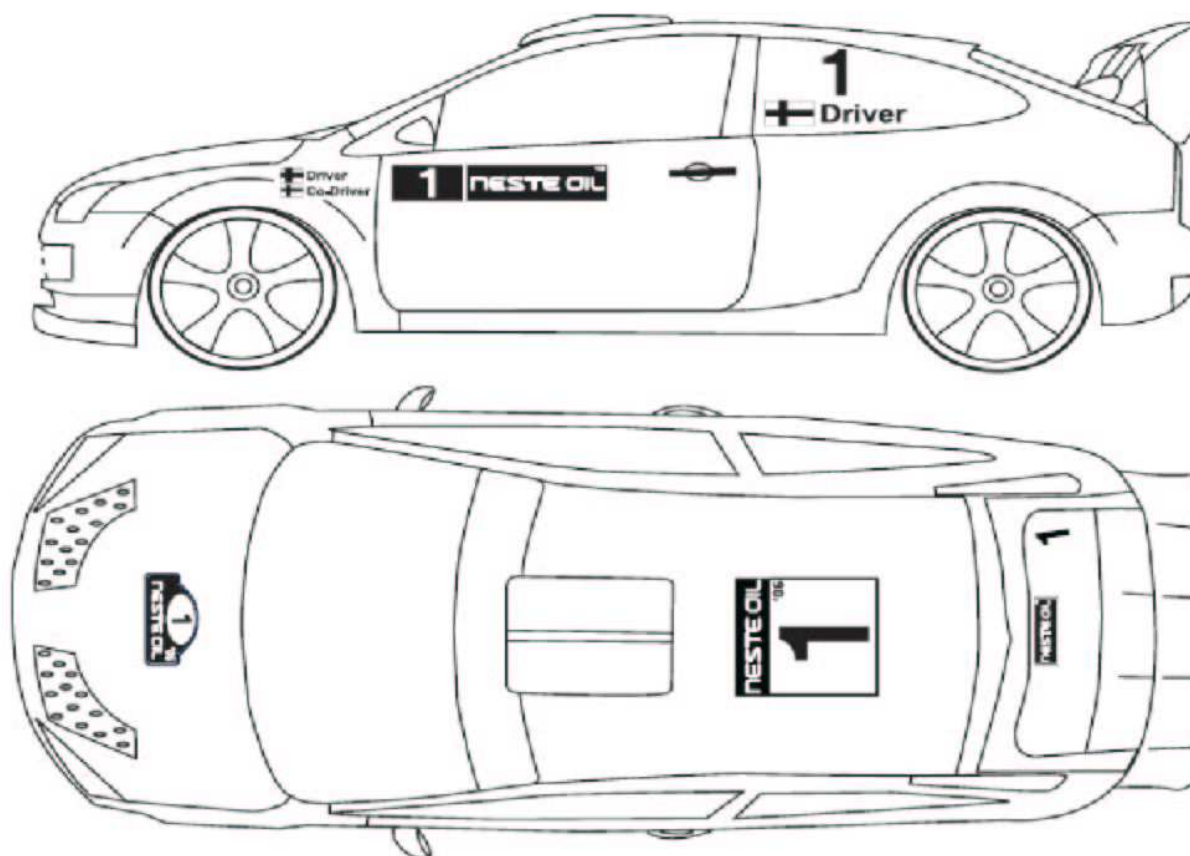
- czcionką Helvetica: dużą literą pierwsza litera nazwiska i małymi pozostałe litery nazwiska;

- białymi literami na jasnym tle;

- o wysokości 10 cm z grubością kreski 1,5 cm

9.2.2. Poza elementami wymienionymi w artykule 3.7.3.1, nazwiska kierowcy i pilota jak również ich flagi narodowe muszą być również umieszczone na przednich błotnikach samochodu.

Tablice na drzwi i numery startowe



X. REKLAMA

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

- jest dozwolona przez prawo danego kraju oraz przepisy FIA;
- nie jest sprzeczne z dobrymi obyczajami i zwyczajami;
- nie ma charakteru politycznego lub religijnego;
- nie koliduje z powierzchnią przeznaczoną na tablice rajdowe lub numery startowe;

- nie ogranicza widoczności przez okna samochodu.

10.2. Powierzchnia reklamowa na numerach startowych tak, jak podano to w Artykule 9.1 jest rezerwowana na reklamę organizatora.

Reklama ta jest obowiązkowa i zawodnik nie ma prawa odmówić jej umieszczenia.

Na polach numerów startowych **na dachu**, reklama musi mieścić się na powierzchni o szerokości 50 cm i wysokości 14 cm (lub 2 x 7 cm) znajdującej się nad i / lub pod numerem.

Tekst tej reklamy w zasadzie musi być jednoznacznie określony w regulaminie uzupełniającym lub najpóźniej na miesiąc przed startem rajdu w oficjalnym komunikacie.

10.3. Każda inna reklama zaproponowana przez organizatora może być wyłącznie nieobowiązkowa. Odmowa jej umieszczenia nie może spowodować wzrostu wpisowego w stosunku do normalnej wysokości (tj. z reklamą organizatora) o więcej, niż dwukrotność, z ograniczeniem do 3000 USD.

10.4. Zawodnicy, którzy zaakceptują nieobowiązkową reklamę organizatora muszą zarezerwować na nią miejsce **podane w załączniku** do regulaminu uzupełniającego.

10.5. Niedozwolone jest nakładanie dodatkowej opłaty na zawodnika z tytułu reklamy nieobowiązkowej dotyczącej marki samochodowej, opon, paliwa lub środków smarnych, jeżeli zawodnik odmawia tej reklamy.

10.6. Wielkość liter oraz grubość czcionki w nazwie sponsora imprezy może być co najwyżej takiej samej wysokości, jak w nazwie rajdu.

XI. RUCH DROGOWY

11.1. Przez cały czas trwania rajdu załogi muszą ściśle przestrzegać przepisów ruchu drogowego kraju, w którym się znajdują. Każda załoga, która dopuści się przekroczenia tych przepisów zostanie ukarana następująco:

11.1.1. każde wykroczenie spowoduje nałożenie kary pieniężnej przez dyrektora rajdu zgodnie z wcześniej ustaloną tabelą. Gdy wykroczenie jest poważne, dyrektor rajdu może je zreferować Zespołowi Sędziów Sportowych.

11.1.2. drugie wykroczenie: kara czasowa 5 minut;

11.1.3. trzecie wykroczenie: wykluczenie.

11.2. W przypadku stwierdzenia, że załoga uczestnicząca w rajdzie dopuściła się przekroczenia przepisów ruchu drogowego, policjant lub osoba oficjalna musi powiadomić o tym winnego w sposób, jaki stosowany jest wobec normalnych uczestników ruchu.

11.3. Jeżeli policja lub osoba oficjalna zdecyduje nie zatrzymywać winnego kierowcy, może zwrócić się o nałożenie kar wyszczególnionych w regulaminie uzupełniającym rajdu, pod warunkiem, że:

11.3.1. zawiadomienie zostanie dokonane drogą oficjalną i na piśmie, przed ogłoszeniem wyników po zakończeniu **Dnia**.

11.3.2. oświadczenie będzie dostatecznie szczegółowe dla niezaprzeczalnego ustalenia tożsamości winnego kierowcy, a miejsce i czas przekroczenia będą precyzyjnie określone.

11.3.3. fakty nie dają podstaw do różnej interpretacji.

11.4. Zabronione jest holowanie, przewożenie lub pchanie samochodu przy pomocy osób trzecich, z wyjątkiem przypadku powrotu na drogę lub oswobodzenia drogi. Każde wykroczenie będzie zasygnalizowane Zespołowi Sędziów Sportowych.

11.5. Podobnie zabronione jest, pod rygorem zasygnalizowania Zespołowi Sędziów Każde wykroczenie będzie zasygnalizowane Zespołowi Sędziów Sportowych:

11.5.1. umyślne blokowanie przejazdu samochodów uczestniczących w rajdzie lub uniemożliwianie im wyprzedzania;

11.5.2. niesportowe zachowanie się.

XII. SERWISOWANIE - TANKOWANIE - NAPRAWY

12.1. Przepisy ogólne

12.1.1. Serwisowanie jest zdefiniowane jako praca wykonywana bez ograniczeń w startującym samochodzie, z wyjątkiem ograniczeń zawartych w artykułach 12.1 i 12.2 niniejszego regulaminu.

12.1.2. Podczas trwania całego rajdu, serwisowanie może być wykonywane w startującym samochodzie wyłącznie w parkach serwisowych. Niemniej, załoga, wykorzystująca wyłącznie wyposażenie znajdujące się w samochodzie i bez zewnętrznej pomocy fizycznej, może w każdej chwili wykonać każde serwisowanie, które nie jest wyraźnie zabronione.

12.1.3. Każde wykroczenie dotyczące serwisowania lub działania określonego jako "serwisowanie zabronione" (patrz 12.2) odnotowane przez osoby oficjalne rajdu, może pociągnąć za sobą zastosowanie przez Zespół Sędziów Sportowych Art. 152/153 Kodeksu Sportowego. W zależności od wagi wykroczenia, inne kary mogą być nałożone przez Światową Radę Sportu Samochodowego.

12.1.4. Samochody mogą być wyposażone w urządzenie elektroniczne pozwalające na sprawdzenie, że "serwisowanie zabronione" nie zostało wykonane w samochodzie.

12.1.5. Jeżeli jest to konieczne jako serwisowanie (tj. wymiana zbiornika paliwa lub pompy), wymiana i/lub uzupełnienie są dozwolone w parku serwisowym pod warunkiem, że:

- I) praca jest wykonywana pod nadzorem sędziego;
- II) żadna inna praca nie jest wykonywana w samochodzie podczas wymiany i/lub uzupełnienia;
- III) bezpieczna strefa zostanie wyznaczona wokół samochodu;

IV) 2 osoby obsługi do walki ppoż. są obecne i wyposażone w dostosowane gaśnice do użycia na płyny łatwopalne;

V) wyłącznie paliwo niezbędne do dotarcia do najbliższej strefy tankowania może być dodane.

12.2. Definicja zabronionego serwisowania

12.2.1. Użycie lub otrzymanie przez załogę jakiegokolwiek materiału przetworzonego (stałego lub płynnego), części zamiennych, narzędzi lub wyposażenia innego niż przewożone w startującym samochodzie.

12.2.2. Wszelka obecność członków zespołu lub wszelkich środków transportu należących do członków zespołu (łącznie z helikopterami) w promieniu 1 km od swojego samochodu startującego w zawodach, prócz:

a) parków serwisowych i **oddalonych stref serwisowania oraz dla jednego członka zespołu na samochód w strefach mycia samochodów** w

zawodach Rajdowych Mistrzostw Świata,

b) miejsc wymienionych **w komunikacie**,

c) na odcinkach specjalnych (od tablicy żółtej początku Punktu Kontroli Czasu do tablicy STOP końca odcinka specjalnego),

d) dla samochodów rajdowych w stanie oczekiwania na Punkcie Kontroli Czasu przy wjeździe do parku przegrupowania, **oddalonych stref**

serwisowania lub parków serwisowych, lub zaparkowanych wewnątrz parku przegrupowania lub w miejscu gdzie żywność, napoje i informacje (książki informacyjne, drogowe itp.) mogą być przekazywane załodze lub przez nią przekazywane,

e) w momencie przemieszczania się załogi (załóg) do parku zamkniętego lub na start z parku zamkniętego,

f) podczas przejazdu z lub do strefy wymiany opon lub wewnątrz nich zgodnie z artykułem 12.5.1,

g) gdy wymaga się od samochodów rajdowych przemieszczających się po trasie wymienionej w książce drogowej korzystania w tym samym czasie, z tej samej trasy(tras) (wymienionej w książce serwisowej) co personel zespołu, pod warunkiem nie zatrzymywania się równoczesnego w tych samych miejscach,

h) w niektórych wymienionych miejscach wyznaczonych **wyłącznie** do wymiany notatek dotyczących **bezpieczeństwa (wyłącznie dla Rajdowych Mistrzostw Świata)**. Miejsce te muszą być wymienione w formie informacji i umieszczone na oficjalnej tablicy ogłoszeń.

12.2.3. Opuszczanie trasy przez startujący samochód.

12.2.4. Załoga wykorzystująca wyłącznie wyposażenie znajdujące się w samochodzie i bez zewnętrznej pomocy fizycznej, może w każdej chwili wykonać każde serwisowanie, które nie jest wyraźnie zabronione.

12.3. Parki serwisowe

12.3.1. Prócz rajdów zaliczanych do Rajdowych Mistrzostw Świata, parki serwisowe powinny być utworzone zgodnie z następującą tabelą:

Typ	Dopuszczalny czas w parku	Ilość parków w Dniu	Maksymalna długość OS pomiędzy parkami	Zmiana opon	Uwagi
I	20' lub 45'	maksimum 5	60 km	tak	45' tylko na końcu Dni 1 i 2, 20' po zakończeniu rajdu
II	20'	1	--	tak	Przed pierwszym OS każdego Dnia
III	10'	nieograniczona	--	nie	

12.3.2. Parki serwisowe muszą być oznaczone na trasie rajdu, z punktami kontroli czasu przy wjeździe i wyjeździe. (Odległość 25 m określona Załączniku I jest zmniejszona do 5 m).

Odgradzona barierkami strefa musi być stworzona tuż przed wjazdem do Punktu Kontroli Czasu, a dostęp do niej mogą mieć osoby do tego upoważnione (mechanicy, prasa itp.).

12.3.3. W parkach serwisowych samochody nie mogą przekraczać prędkości 30 km/h. Nieprzestrzeganie powyższego ograniczenia spowoduje zastosowanie kary przez Zespół Sędziów Sportowych.

12.4. Pojazdy dopuszczone do parku serwisowego

12.4.1. Dwa pojazdy serwisowe na startujący samochód mogą pełnić tę funkcję podczas rajdu. Pojazdy te powinny być wyraźnie rozróżnialne poprzez tablice z napisem "Service" (ang.) lub "Assistance" (franc.) ("Serwis") udostępnione przez organizatora i umieszczone w określonych miejscach na tych pojazdach.

12.4.2. Inne pojazdy zespołu muszą być rozróżnialne przez tablice "Auxiliary" (ang.) lub "Auxiliaire" (franc.) („pojazd towarzyszący”) dostarczone przez organizatora.

12.4.3. Jeżeli jest wystarczająca ilość miejsca, pojazdy "Auxiliary - Auxiliaire" (pojazdy towarzyszące) mogą być dopuszczone do parkowania obok swoich pojazdów serwisowych w parkach serwisowych, zgodnie z artykułem 12.4.1, co pozostawia się do decyzji organizatora.

12.4.4. Jeżeli nie ma wystarczającej ilości miejsca, aby było to zgodne z art. 12.4.3, Organizatorzy muszą przewidzieć strefę parkowania dla samochodów "Auxiliary - Auxiliaire" w bezpośrednim sąsiedztwie parku serwisowego.

12.5. Wymiana i modyfikacje ogumienia

12.5.1. Z wyjątkiem Rajdowych Mistrzostw Świata (Patrz Załącznik V Regulaminu Sportowego RMŚ), wszyscy zawodnicy mogą dokonywać wymiany ogumienia wyłącznie w dozwolonych strefach.

W rajdach, które złożyły wniosek i otrzymały zgodę FIA, długość Odcinka Specjalnego i sumy Odcinków Specjalnych pomiędzy dwoma wymianami opon zawiera się pomiędzy 40 i 80 km.

Dla pozostałych rajdów, odległość ta zawiera się pomiędzy 30 i 60 km.

12.5.2. Załozce nie zezwala się na umyślną zmianę koncepcji lub ilości kolców w oponach zamontowanych na samochodzie lub znajdujących się w samochodzie, nawet przy użyciu wyposażenia znajdującego się w samochodzie, chyba że ma to miejsce w parkach serwisowych.

12.5.3. Nieprzestrzeganie powyższego ograniczenia będzie zasygnalizowane Zespołowi Sędziów Sportowych.

12.5.4. Tak, jak to podano **w Załączniku IV Regulaminu Sportowego RMŚ,** w rajdach Mistrzostw Świata, strefa znakowania opon **i strefa odczytywania kodów kreskowych** muszą być przewidziane przy wyjeździe ze strefy serwisowej.

W jedynym celu pomocy przy procedurze znakowania opon, jeden członek zespołu każdej załogi może mieć dostęp do tej strefy **znakowania opon i odczytywania kodów kreskowych.**

12.6. Tankowanie paliwa

12.6.1. Zawodnicy mogą tankować paliwo wyłącznie w strefach tankowania oznaczonych przez organizatorów w książkach drogowych, z wyłączeniem warunków określonych w art.12.1.5.

12.6.2. Powyższe strefy tankowania muszą znajdować się bezpośrednio po wyjeździe z parków serwisowych. Wjazd/Wyjazd oznaczony jest symbolem niebieskiego dystrybutora benzyny.

12.6.3. Wewnątrz strefy tankowania zabronione jakiegokolwiek działanie niezwiązane bezpośrednio z tankowaniem startującego pojazdu.

12.6.4. W strefach tankowania stosuje się ograniczenie prędkości do 5 km/h.

12.6.5. Zaleca się, aby mechanicy nosili ubiory ognioodporne.

12.6.6. Odpowiedzialność za tankowania ponosi wyłącznie zawodnik.

12.6.7. Podczas operacji tankowania silniki muszą być unieruchomione.

12.6.8. Zaleca się, aby załoga znajdowała się poza samochodem w czasie tankowania. W przypadku gdyby pozostawała w samochodzie, pasy bezpieczeństwa muszą być odpięte.

12.6.9. W jedynym celu pomocy w czasie procedury tankowania, dwaj członkowie każdego zespołu mogą mieć dostęp do tej strefy.

12.6.10. Samochód może być wypchnięty poza strefę bez nakładania kary przez załogę, osoby oficjalne i / lub dwóch członków zespołu.

12.6.11. W rajdach włoskich zaliczanych do Mistrzostw Europy i Pucharów Regionalnych Rajdowych Mistrzostw Europy, jedyne tankowanie zgodne ze specyfikacją zawartą w Artykule 252.9 Załącznika J jest urządzone przez organizatora i musi być wykonane przez wszystkich zawodników.

12.7. Wymiana elementów mechanicznych - przepisy ogólne

Żadna wymiana silnika nie jest dozwolona podczas rozgrywania rajdu.

Podwozie nie może być wymienione lub zastąpione podczas rozgrywania rajdu.

Z wyjątkiem Rajdowych Mistrzostw Świata, tylko jedna wymiana turbo, na **Dzień** i na samochód jest dozwolona. Wymiana musi mieć miejsce w parku serwisowym, a turbo może być przewożone w samochodzie serwisowym; lub poza parkiem serwisowym przez samą załogę, ale turbo musi być przewożone w startującym samochodzie.

Każde wykroczenie będzie karane przez Zespół Sędziów Sportowych, który orzeka wykluczenie zawodnika.

12.8. Warunki ograniczające używanie części zamiennych

Wprowadza się następujące ograniczenie używania części zamiennych w rajdach mistrzowskich FIA:

12.8.1. Turbosprężarki i sprężarki (zwana dalej "sprężarką").

12.8.1.1. Aktualne przepisy dotyczące ogranicznika powietrza i znakowania (Art. 254.6.1 i 255.5.1.8.3 Załącznika J) pozostają w mocy.

12.8.1.2. Obowiązkowe jest badanie sprężarki w samochodzie i maksymalnej dopuszczalnej liczby sprężarek zamiennych (jedna na każdy **Dzień** zawodów).

12.8.1.3. Sprężarki muszą posiadać numer samochodu (np.: samochód nr 1 = sprężarka nr 1A + zamienne 1B, 1C i 1 D) i są przypisane wyłącznie do danego samochodu.

12.8.1.4. Jeżeli zawodnik nie wykorzysta możliwości wymiany sprężarki w każdym **Dniu,** liczba sprężarek do wymiany zostanie automatycznie zmniejszona.

Np.: Samochód nr 1 - sprężarka nr 1A - 3 **Dni**

Sprężarki zamienne 1B, 1C, 1 D. Brak wymiany pierwszego **Dnia** powoduje zniesienie możliwości użycia jednej ze sprężarek.

12.8.1.5. Po zakończeniu wymiany, wymieniona sprężarka jest umieszczana w samochodzie startującym lub serwisowym, w którym jest przewożona na zakończenie **Dnia** (do parku zamkniętego) gdzie sędziowie techniczni mogą ją zbadać. Zawodnik może wtedy zainstalować w jej miejsce ewentualną sprężarkę zamienną przewidzianą na następny **Dzień.**

12.8.1.6. W czasie tego samego **Dnia** wymieniona sprężarka może być ponownie użyta w tym samym samochodzie.

Np.: samochód nr 1 w czasie pierwszego **Dnia:** zarówno sprężarka 1A jak i 1B mogą być użyte.

12.8.1.7. Wszystkie użyte sprężarki muszą pozostać zaplombowane do czasu, gdy sędziowie techniczni mogą przeprowadzać badanie ich zgodności.

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

12.9. Skrzynie biegów i mechanizmy różnicowe

12.9.1. W każdym samochodzie, pomiędzy skrzynią biegów i serią mechanizmów różnicowych zainstalowanych w samochodzie (z przodu i/lub centralnie i/lub z tyłu), tylko jedna zamienna skrzynia biegów i jedna zamienna seria mechanizmów różnicowych może być użyta w jednym rajdzie.

12.9.2. Zobowiązuje się zawodników do tego, by w czasie badań przed startem, zainstalowane w samochodzie i wymienne: skrzynia biegów i mechanizmy różnicowe zostały oznakowane.

Części rozróżnia się poprzez umieszczenie numeru startowego samochodu (np.: samochód nr 1 - skrzynia biegów nr 1, zamienna skrzynia biegów nr 1R).

12.9.3. Plombowanie i znakowanie jest wykonywane zgodnie z przepisami opublikowanymi przez FIA dla różnych modeli samochodów.

12.9.4.

a) mechanizmy różnicowe tylne mogą być wymieniane kilkakrotnie i we wszystkich parkach serwisowych, pod warunkiem że dyrektor rajdu lub sędziowie techniczni zostali wcześniej poinformowani o intencji dokonania wymiany.

b) sędziowie techniczni mogą dokonywać kontroli w celu sprawdzenia przestrzegania regulaminu.

12.9.5. Pod warunkiem, że plomby i oznakowania zdemontowanych skrzyni biegów/ jednego lub kilku mechanizmów różnicowych pozostały nienaruszone, zezwala się by zespoły te były ponownie użyte w warunkach określonych powyżej.

12.9.6. W każdych okolicznościach, plomby i oznakowania muszą pozostać nienaruszone podczas trwania całego rajdu, a sędziowie techniczni mogą w każdej chwili wezwać zawodnika do kontroli i ewentualnie na zakończenie rajdu przystąpić do zdemontowania w celu skontrolowania zgodności.

12.9.7. Sędziowie techniczni FIA plombują /oznaczają wszystkie samochody kierowców z listy priorytetowej FIA. Stosowanie niniejszego przepisu w stosunku do innych startujących samochodów pozostawia się do decyzji organizatora, w uzgodnieniu z FIA.

12.9.8. Przypomina się, że plombowanie / oznakowanie odbywa się w sposób pozwalający zawodnikom na wymianę sprzęgła i ewentualnych akcesoriów.

XIII. OPONY

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

13.2. Zakaz stosowania opon typu slick

Używanie opon typu slick jest niedozwolone we wszystkich rajdach mistrzostw FIA. Obowiązuje ściśle przestrzeganie przepisów regulujących stosowanie opon, zawartych w Załączniku IV.

13.3. Opony kolcowane

13.3.1. Nie nakłada się ograniczeń, co do opon kolcowanych, ich liczby, ani mieszanki gumowej, z której są zbudowane.

13.3.2. Jednakże, kolce muszą być zgodne z obowiązującymi przepisami kraju, w którym odbywa się rajd. Organizator obowiązany jest określić wymagania obowiązujących przepisów w regulaminie uzupełniającym rajdu.

13.4. Kontrola opon kolcowanych

Metoda sprawdzania opon kolcowanych musi być określona w regulaminie uzupełniającym rajdu.

XIV. ZAPOZNANIE SIĘ Z TRASĄ

14.1. Z wyjątkiem Rajdowych Mistrzostw Świata, zastosowanie będzie miała jedna lub więcej z trzech poniższych alternatywnych zasad zapoznania się z trasą, co powinno być określone w regulaminie uzupełniającym:

14.1.1. Zapoznanie niedozwolone przez lokalne władze lub właścicieli gruntów (władze wojskowe, leśne, prywatnych właścicieli):

Organizator musi zapewnić załogom możliwość zapoznania się z trasą i przejechania jej (w wyznaczonym uprzednio czasie, o czym zarówno lokalna społeczność, jak i zawodnicy będą poinformowani) normalnie zarejestrowanymi samochodami przy przestrzeganiu przepisów ruchu drogowego.

14.1.2. Zapoznanie się z trasą może powodować zakłócenia (dla obszarów zamieszkałych, niedogodności lub zagrożenie dla bezpieczeństwa innych użytkowników dróg itp.):

Należy przeprowadzić zorganizowane zapoznanie się z trasą, ograniczone zarówno co do czasu trwania, jak i liczby przejazdów.

14.1.3. Wolne zapoznanie się z trasą na obszarach, gdzie nie spowoduje to zakłóceń dla otoczenia lub gdzie prawo na to pozwala.

14.2. Zapoznanie się z trasą

Organizator, który umieści w regulaminie uzupełniającym tekst dotyczący zapoznania się z trasą, musi umożliwić użycie samochodu zapoznawczego, odpowiadającego przepisom artykułu 14.3, jak poniżej.

14.3. Samochód zapoznawczy

14.3.1. Samochód produkcji seryjnej.

14.3.2. Samochód musi być polakierowany jednokolorowo, bez reklam, naklejek itp.

14.3.3. Silnik musi pochodzić z produkcji seryjnej (zgodny z wymaganiami dla grupy N).

14.3.4. Skrzynia biegów musi pochodzić z produkcji seryjnej (zgodna z wymaganiami dla grupy N).

14.3.5. Układ wydechowy musi pochodzić z produkcji seryjnej, a maksymalny poziom głośności musi być zgodny z wymaganiami prawa obowiązującymi w kraju organizatora.

14.3.6. Zawieszenie musi być zgodne z przepisami grupy N.

14.3.7. Dozwolone jest zabezpieczenie podwozia (zgodnie z przepisami grupy N).

14.3.8. Dozwolone jest zamontowanie stalowego pałąka bezpieczeństwa zgodnego z art. 253.8.1 do 8.4 Załącznika J.

14.3.9. Dozwolone są sportowe pasy bezpieczeństwa w kolorze zbliżonym do barwy wnętrza samochodu.

14.3.10. Dozwolone są fotele "kubelkowe" w kolorze zbliżonym do barwy wnętrza samochodu.

14.3.11. Dozwolone są dwa dodatkowe reflektory dopuszczone do użycia w normalnym ruchu na drogach.

14.3.12. Obręcze kół są dowolne w granicach dopuszczonych przez przepisy Załącznika J dla grupy N, wyposażone w:

a) seryjne opony dopuszczone do ruchu na asfalcie;

b) dowolne opony na szuter.

14.3.13. Załoga może używać wewnętrznego "lekkiego" systemu łączności typu intercom (bez kasku).

XV. BADANIE KONTROLNE - BADANIA ADMINISTRACYJNE

15.1. Badanie kontrolne przed startem i podczas rajdu.

15.1.1. Wszystkie załogi i wszystkie samochody biorące udział w rajdzie muszą przybyć na badanie kontrolne (i/lub odbiór administracyjny) zgodnie z wyznaczonym harmonogramem rajdu.

15.1.2. Każda załoga, która przybędzie na miejsce badania kontrolnego (i / lub odbioru administracyjnego) poza limitem czasowym wyznaczonym w regulaminie uzupełniającym rajdu, będzie przedmiotem raportu do Zespołu Sędziów Sportowych.

15.1.3. Załoga obowiązana jest okazać kartę homologacyjną wraz ze wszystkimi załącznikami. W razie nie przedstawienia tych dokumentów Zespół Sędziów Sportowych ma prawo nałożyć karę aż do niedopuszczenia do startu włącznie.

15.1.4. Jeżeli w wyniku badania kontrolnego okaże się, że samochód nie odpowiada przepisom technicznym i / lub przepisom bezpieczeństwa, Zespół Sędziów Sportowych może wyznaczyć termin, w którym samochód musi być doprowadzony do zgodności z przepisami.

15.1.5. Samochód, który nie będzie odpowiadał przepisom, może zostać niedopuszczony do startu przez Zespół Sędziów Sportowych na podstawie raportu sędziów technicznych.

15.1.6. Badanie kontrolne przeprowadzone przed startem ma charakter ogólny (sprawdzenie licencji, marki i modelu samochodu, ogólnej zgodności samochodu z grupą, w której jest zgłoszony, niezbędnych urządzeń

bezpieczeństwa, zgodności samochodu z przepisami ruchu drogowego danego kraju itd.).

15.1.7. Obejmuje ono:

15.1.7.1. Identyfikację załogi; każdy z członków załogi musi mieć ze sobą dwa aktualne zdjęcia identyfikacyjne (4 x 4 cm).

15.1.7.2. Identyfikację samochodu, którego podwozie i blok cylindrów mogą być oznakowane w dowolnym czasie.

15.1.8. Dodatkowe badanie kontrolne, jak również identyfikacja załogi może być przeprowadzone w każdym czasie podczas trwania rajdu. Zawodnik jest odpowiedzialny za zgodność swojego samochodu z przepisami technicznymi przez cały czas trwania rajdu, a każde wykroczenie będzie zasygnalizowane Zespołowi Sędziów Sportowych.

15.1.9. Jeżeli na samochodzie umieszczono znaki identyfikacyjne (patrz art. 15.1.7), załoga jest odpowiedzialna za ich zachowanie w stanie nienaruszonym aż do zakończenia rajdu. W przypadku stwierdzenia ich braku, będzie to zasygnalizowane Zespołowi Sędziów Sportowych.

Załoga jest także odpowiedzialna za upewnienie się, że wszystkie części samochodu, którymi manipulowano podczas kontroli zostały poprawnie zamontowane.

15.1.10. Każde stwierdzone oszustwo, a w szczególności przedstawienia znaków identyfikacyjnych noszących ślady ingerencji jako oryginalnych i nienaruszonych, będzie zasygnalizowane Zespołowi Sędziów Sportowych, który może nałożyć karę na załogę jak i w stosunku do innych zawodników i załóg, które pomagały lub brały udział w dokonaniu wykroczenia. Nie wyklucza to możliwości, by ASN zawodnika lub osoby współwinnej został poproszony o nałożenie cięższych sankcji.

15.2. Końcowe badanie kontrolne

15.2.1. Bezzwłocznie po przyjeździe na metę rajdu, każda załoga odstawi samochód do parku zamkniętego, gdzie będzie miała miejsce krótka kontrola w celu sprawdzenia:

15.2.1.1. zgodności z samochodem przedstawionym na badaniu technicznym przed startem;

15.2.1.2. czy są podstawy do nałożenia przewidzianych kar.

15.2.2. Brak któregokolwiek ze znaków identyfikacyjnych przewidzianych w art. 15.1.7 będzie zasygnalizowane Zespołowi Sędziów Sportowych.

15.2.3. Szczegółowe badanie kontrolne łącznie z demontażem samochodu i / lub badanie opisane szczegółowo w art. 15.2.5 może być przeprowadzone wyłącznie w zależności od uznania Zespołu Sędziów Sportowych z urzędu, bądź też w następstwie protestu lub na podstawie decyzji dyrektora rajdu.

15.2.4. W przypadku, gdy demontaż zostaje dokonany w wyniku protestu, opłacona z góry kaucja, (której wysokość będzie podana w regulaminie uzupełniającym) oraz pokrycie wszystkich kosztów związanych z tą operacją będzie wymagana od osoby składającej protest. Jeżeli protest zostanie

uznany za słuszny, kaucja zostanie zwrócona osobie składającej protest, a koszty pokryje winny zawodnik.

15.2.5. Końcowe szczegółowe badanie kontrolne będzie obejmować, co najmniej następujące elementy:

- zawieszenie;
- hamulce;
- układ przeniesienia napędu;
- zgodność podwozia / nadwozia;
- ogranicznik turbosprężarki, o ile występuje.

Minimalna liczba samochodów do badania - to dwa pierwsze samochody różnych marek w klasyfikacji generalnej, pierwszy w klasyfikacji grupy A lub N, pierwszy samochód Rajdowych Mistrzostw Świata FIA Juniorów, jeżeli nie obejmują go powyższe kryteria oraz, o ile to możliwe, pierwszy samochód w kategorii promocyjnej.

XVI. START oraz PONOWNY START

Przed startem oraz, w miarę możliwości, przed ponownym startem organizator może zgromadzić wszystkie uczestniczące samochody w parku przedstartowym na warunkach określonych w regulaminie uzupełniającym. W takim przypadku kary (wyłącznie pieniężne) za opóźnione przybycie do parku przedstartowego będą określone w regulaminie uzupełniającym.

16.1. Załogi mają prawo wstępu do parku zamkniętego na 10 minut przed swoim czasem startu.

16.2. Obowiązujący czas startu będzie wpisany w karcie drogowej każdej załogi.

16.3. Każde spóźnione przybycie stwierdzone wobec załogi na starcie rajdu lub **Dnia** lub sekcji zostanie ukarane 10 sekundami za każdą minutę lub część minuty. Każda załoga, która stawi się z opóźnieniem większym, niż 15 minut, nie zostanie dopuszczona do startu.

16.4. Ponieważ załogi mają 15 minut na zgłoszenie się na start rajdu, **Dnia** lub sekcji, jeżeli zgłoszą się w ciągu tych 15 minut, w kartę drogową zostanie wpisany rzeczywisty czas startu.

16.5. Początkowa kolejność startu, określona w stosownym regulaminie Mistrzostw, musi zostać zachowana, dopóki nie zostanie pokonane co najmniej 10% łącznej długości odcinków specjalnych.

16.6. Kolejność startu kolejnych **Dni** będzie ustalona w oparciu o klasyfikację prowizoryczną po zakończeniu poprzedniego **Dnia** i będzie opublikowana o godzinie podanej w regulaminie uzupełniającym.

XVII. KARTA DROGOWA

17.1. Na starcie rajdu każda załoga otrzyma kartę drogową, w której podane będą regulaminowe czasy przejazdu pomiędzy kolejnymi punktami kontroli czasu. Karta ta musi być oddana na ostatnim punkcie kontroli czasu każdej sekcji; na starcie kolejnej sekcji załoga otrzyma nową kartę. Dopuszcza się

wydanie kilku kart drogowych spiętych w jedną w formie książki, np. na sekcję lub **Dzień** rajdu.

Każda załoga jest osobiście odpowiedzialna za swoją kartę drogową. Jest także odpowiedzialna za przedstawienie karty drogowej na wszystkich punktach kontrolnych, a także za dokładność wpisów. Załoga jest odpowiedzialna za wszelkie wpisy w karcie drogowej.

Zatem tylko od załogi zależy wręczenie karty sędziemu we właściwym czasie oraz sprawdzenie, czy czas jest prawidłowo wpisany.

Godziny i minuty będą wpisywane przy użyciu systemu 24-godzinnego, tj. 00h01 - 24h00; tylko pełne minuty będą liczone. Oficjalny czas dla całego rajdu będzie określony w regulaminie uzupełniającym.

17.2. Karta drogowa musi być udostępniona do kontroli na każde żądanie, szczególnie na punktach kontrolnych, gdzie musi być wręczona osobiście przez jednego z członków załogi do ostemplowania i wpisania czasu.

17.3. Każda poprawka czy zmiana dokonana w karcie drogowej **spowoduje wykluczenie danej załogi z zawodów podjęte przez dyrektora rajdu** chyba, że została zatwierdzona przez kompetentnego sędziego.

17.4. Brak stempla lub podpisu na którymkolwiek punkcie kontroli przejazdu, brak wpisu czasu na punkcie kontroli czasu, a także nie przedstawienie karty drogowej na którymkolwiek punkcie kontrolnym (czasu, przejazdu lub przegrupowania) lub na mecie **spowoduje wykluczenie danej załogi z zawodów podjęte przez dyrektora rajdu**.

17.5. Kompetentny sędzia jest jedyną osobą upoważnioną do wpisywania czasu w kartę drogową - ręcznie lub za pomocą drukarki.

17.6. Każda rozbieżność pomiędzy czasami wpisanymi w kartę drogową i oficjalne dokumenty rajdu będzie rozpatrzona przez Zespół Sędziów Sportowych, który podejmie ostateczną decyzję.

XVIII. PROCEDURA FUNKCJONOWANIA PUNKTÓW KONTROLNYCH

18.1. Przepisy ogólne

18.1.1. Wszystkie punkty kontrolne, tj. punkty kontroli czasu i przejazdu, starty i mety odcinków specjalnych oraz punkty kontrolne stref przegrupowania i neutralizacji muszą być oznaczone przy pomocy standardowych znaków zatwierdzonych przez FIA.

18.1.2. Początek strefy kontrolnej będzie oznaczony przez znak zapowiadający na żółtym tle. W minimalnej odległości 25 m, usytuowanie punktu kontroli jest sygnalizowane identycznym znakiem, ale na czerwonym tle. Strefa co najmniej 5 m przed i po punkcie kontroli, z obydwu stron drogi jest chroniona barierami w celu umożliwienia właściwego przebiegu operacji kontrolnych. Koniec strefy punktu kontrolnego, około 25 m dalej, będzie oznaczony znakiem końca strefy z trzema ukośnymi czarnymi paskami na beżowym tle.

18.1.3. Wszystkie strefy punktów kontrolnych (tj. obszary pomiędzy żółtym znakiem zapowiadającym i beżowym znakiem końca strefy z trzema

ukośnymi paskami) są traktowane jako park zamknięty (patrz art. 20.1.2) i żadna naprawa, ani serwisowanie nie może być dokonana w strefie kontrolnej.

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

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

18.1.6. Sędziowie punktu kontrolnego nie mogą udzielać załogom żadnych informacji, co do ich właściwego czasu wjazdu.

18.1.7. Punkty kontrolne będą gotowe do działania na 15 minut przed planowanym czasem wjazdu pierwszego samochodu uczestniczącego w rajdzie.

18.1.8. Zakończenie działania punktów kontrolnych nastąpi 15 minut po planowanym czasie przejazdu ostatniej załogi i dodanym do niego limicie spóźnień, o ile dyrektor rajdu nie zdecyduje inaczej.

18.1.9. Załogi są zobowiązane stosować się do poleceń sędziów punktu kontrolnego. Nieprzestrzeganie powyższego pociągnie za sobą zasygnalizowanie Zespołowi Sędziów Sportowych.

18.2. Oznakowanie punktów kontrolnych.

18.2.1. Muszą być stosowane znaki przedstawione w Załączniku I.

18.2.2. Wszystkie punkty kontrolne, tj. punkty kontroli czasu i przejazdu, starty i mety odcinków specjalnych oraz mety stop muszą być oznaczone przy pomocy standardowych znaków odpowiadających rysunkom w Załączniku I.

18.2.3. Oznakowanie stref punktów kontrolnych będzie wykonane przy pomocy trzech znaków opisanych powyżej (patrz Załącznik I)

N.B: W razie potrzeby można poprawić widoczność znaków z żółtym tłem przez dodanie żółtej chorągiewki, a znaków z czerwonym tłem - czerwonej.

18.2.4. Punkty kontroli czasu

18.2.4.1. Początek strefy punktu kontrolnego jest oznaczony znakiem **Kontroli Czasu** na żółtym tle.

18.2.4.2. Usytuowanie samego punktu kontrolnego jest oznaczone znakiem **Kontroli Czasu** na czerwonym tle, koniec strefy punktu kontrolnego jest oznaczony **końca kontroli** (tło beżowe).

18.2.5. Punkty kontroli przejazdu

Znaki są ustawione w taki sam sposób, jak w przypadku punktów kontroli czasu, z tym, że będzie użyty znak **Kontroli Przejazdu** dla oznaczenia początku strefy i samego punktu oraz znak **końca kontroli** dla oznaczenia końca strefy.

18.2.6. Odcinek specjalny

18.2.6.1. Punkt startu będzie oznaczony przy pomocy znaku **Kontroli Przejazdu** na czerwonym tle.

18.2.6.2. Meta odcinka specjalnego będzie poprzedzona znakiem **Met** na żółtym tle. Linia mety, na której dokonuje się pomiaru czasu, będzie oznaczona znakiem **Met** na czerwonym tle.

18.2.6.3. Znak "STOP" na czerwonym tle będzie znajdował się w odległości około 100 - 300 m dalej.

18.3. Strefa punktu kontrolnego

Wszystkie osoby oficjalne muszą być łatwo rozpoznawalne. Kierownicy punktów kontrolnych muszą być ubrani w łatwo wyróżnialne plastry tak, by byli natychmiast rozpoznawalni.

18.4. Punkty kontroli przejazdu

W tych punktach, oznaczonych znakami przedstawionymi w Załączniku I, sędziowie tylko stemplują i/lub podpisują kartę drogową bezzwłocznie po wręczeniu jej przez załogę, bez wpisywania czasu przybycia.

18.5. Punkty kontroli czasu

W tych punktach sędziowie wpisują w kartę drogową czas, w którym karta została wręczona. Czasy będą wpisywane z dokładnością do 1 minuty.

18.6. Procedura wjazdu

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

18.6.2. Pomiędzy znakiem początku strefy i punktem kontrolnym zabronione jest zatrzymywanie się z jakiegokolwiek powodu, a także jazda z nienormalnie małą szybkością.

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

18.6.4. Czas wjazdu będzie odpowiadał dokładnie momentowi, w którym jeden z członków załogi wręczy kartę drogową kompetentnemu sędziemu.

18.6.5. Kompetentny sędzia wpisuje w kartę drogową ręcznie lub przy pomocy drukarki jedynie rzeczywisty czas, w którym karta została wręczona.

18.6.6. Właściwy czas wjazdu jest to czas otrzymany w wyniku dodania czasu przeznaczonego na pokonanie danego odcinka drogowego do czasu startu do tego odcinka; czasy te wyraża się w minutach.

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

18.6.8. Załoga nie zostanie ukarana za spóźnienie, jeżeli czynność wręczenia karty kompetentnemu sędziemu następuje podczas minuty właściwego czasu wjazdu.

18.6.9. Przykład: Załoga, która powinna wjechać na punkt kontroli czasu o godzinie 18.58 będzie uznana za załogę wjeżdżającą we właściwym czasie, jeżeli jej wjazd będzie miał miejsce pomiędzy godziną 18h58'00" i 18h58'59".

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

a) za spóźniony wjazd: 10 sekund za każdą rozpoczętą minutę;

b) za wcześniejszy wjazd: 1 minuta za każdą rozpoczętą minutę.

18.6.10. Załódze, która została ukarana za wcześniejszy wjazd może być udzielona, decyzją dyrektora rajdu, neutralizacja na czas niezbędny dla opuszczenia punktu w czasie pierwotnie dla niej przewidzianym.

18.6.11. Na punktach kontroli czasu kończących **Dzień**, sekcję lub przegrupowanie lub na mecie imprezy organizator może dopuścić wcześniejszy wjazd załóg bez nakładania kar, pod warunkiem poinformowania o tym w regulaminie uzupełniającym lub komunikacie. Jednakże w kartę drogową będzie w takim przypadku wpisywany właściwy czas wjazdu, a nie czas rzeczywisty.

18.6.12. Jeżeli zostanie stwierdzone, że załoga nie przestrzega podanych wyżej zasad procedury wjazdu (a zwłaszcza, jeżeli wjedzie w strefę punktu kontrolnego wcześniej, niż na minutę przed rzeczywistym czasem wjazdu), kierownik punktu kontrolnego musi sporządzić pisemny raport w tej sprawie i przekazać go bezzwłocznie przez Dyrektora Rajdu do Zespołu Sędziów Sportowych, który nałoży odpowiednią karę.

18.7. Czas opuszczenia punktu kontrolnego

18.7.1. Jeżeli następny odcinek drogowy nie rozpoczyna się odcinkiem specjalnym, czas wjazdu na punkt kontroli czasu wpisany w kartę drogową jest zarówno czasem zakończenia danego odcinka drogowego, jak i czasem startu do kolejnego.

18.7.2. Natomiast, jeżeli bezpośrednio za punktem kontroli czasu znajduje się start odcinka specjalnego, wówczas będzie stosowana następująca procedura:

a) Obydwa te punkty znajdują się w jednej strefie kontrolnej (patrz art. 18.1.3 i 20.1.2), która będzie oznakowana w następujący sposób:

a1) żółty znak zapowiadający z wizerunkiem tarczy zegara (początek strefy);

a2) czerwony znak z wizerunkiem tarczy zegara (punkt kontroli czasu) w odległości około 25 m;

a3) czerwony znak z wizerunkiem flagi (start odcinka specjalnego) w odległości 50 - 200 m;

a4) znak końca strefy (3 ukośne paski na beżowym tle) w odległości 25 m.

b) Na punkcie kontroli czasu kończącym odcinek drogowy kompetentny sędzia punktu wpisze w kartę drogową zarówno czas wjazdu załogi, jak i prowizoryczny czas startu do następnego odcinka drogowego. Aby umożliwić załodze przygotowanie się do startu, różnica czasu pomiędzy wjazdem na punkt kontroli czasu i startem musi wynosić 3 minuty. Jeżeli dwie załogi lub więcej stawiają się na Punkcie Kontroli Czasu w tej samej minucie tuż przed startem do odcinka specjalnego, ich prowizoryczny czas startu do tego odcinka specjalnego jest określony w kolejności przyjazdu na poprzedni Punkt Kontroli Czasu. Jeżeli ich czas przyjazdu na poprzedni Punkt Kontroli Czasu jest identyczny, bierze się pod uwagę czas przyjazdu na przedostatni Punkt Kontroli Czasu i tak dalej aż do rozstrzygnięcia.

c) Bezzwłocznie po uzyskaniu wpisu czasu wjazdu w punkcie kontroli czasu samochód uda się do punktu startu do odcinka specjalnego. Sędzia tego punktu wpisze w kartę odcinka specjalnego planowany czas startu do odcinka specjalnego, który zazwyczaj będzie odpowiadał prowizorycznemu czasowi startu do odcinka drogowego. Następnie poda on załodze sygnał startu zgodnie z procedurą podaną w niniejszym regulaminie (patrz **Artykuły 19.4 i 19.5**).

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

18.8. Wykluczenie

Załogi są obowiązane wjeżdżać na wszystkie punkty kontrolne we właściwej kolejności i właściwym kierunku, pod rygorem wykluczenia **postanowionego przez Zespół Sędziów Sportowych**. Zabronione jest ponowne wjeżdżanie w strefę punktu kontrolnego.

18.8.1. Każde spóźnienie przekraczające 15 minut w stosunku do właściwego czasu wjazdu pomiędzy dwoma punktami kontroli czasu, spóźnienie przekraczające 30 minut na mecie każdej z sekcji i / lub **Dnia rajdu** lub spóźnienie całkowite przekraczające 60 minut w całym rajdzie **spowoduje wykluczenie danego zawodnika z zawodów przez dyrektora rajdu. Niemniej załoga będzie mogła ponownie wystartować w rajdzie zgodnie z przepisami określonymi w Regulaminie Sportowym danym Mistrzostw, jeśli jest to dopuszczalne.** Przy obliczaniu spóźnienia zaliczanego do wykluczenia bierze się pod uwagę rzeczywistą liczbę minut, a nie czas zaliczany do kary za spóźnienie (10 sekund za minutę).

18.8.2. Wcześniejszy wjazd na punkt kontroli czasu w żadnym przypadku nie daje załodze podstaw do zmniejszenia spóźnienia liczonego do wykluczenia. Jednakże kary za wcześniejszy wjazd na punkt kontroli czasu nie będą brane pod uwagę przy obliczaniu całkowitego spóźnienia powodującego wykluczenie z rajdu.

Przykłady:

Odcinek drogowy A

- start: 12h00;
- wyznaczony czas przejazdu: 1h00
- rzeczywisty czas wjazdu: 13h10
- kara za spóźnienie: $10 \times 10 \text{ s} = 1 \text{ minuta } 40 \text{ s}$
- spóźnienie liczone do wykluczenia: 10 minut

Odcinek drogowy B

- wyznaczony czas przejazdu: 1h30
- rzeczywisty czas wjazdu: 14h20
- kara za wcześniejszy wjazd: 20 minut
- spóźnienie liczone do wykluczenia: 10 minut

(brak zwiększenia)

Odcinek drogowy C

- wyznaczony czas przejazdu: 2h00
- rzeczywisty czas wjazdu: 16h30
- kara za spóźnienie: 10 x 10 s = 1 minuta 40 s
- spóźnienie liczone do wykluczenia: kolejne 10 minut

RAZEM ZA ODCINKI DROGOWE A + B + C

Całkowita kara (za spóźnienia i wcześniejsze wjazdy):

1 minuta 40 s + 20 min + 1 min 40 s = 23 min 20 s

Całkowita kara liczona do wykluczenia:

10 + 10 = 20 minut

18.8.3. Limit spóźnienia liczony do wykluczenia z rajdu może być w każdym czasie zwiększony decyzją Zespołu Sędziów Sportowych na wniosek dyrektora rajdu. Załogi, których może to dotyczyć powinny być poinformowane o podjęciu takiej decyzji w możliwie jak najkrótszym czasie.

18.8.4. Wykluczenie spowodowane przekroczeniem dopuszczalnego limitu spóźnień może być ogłoszone tylko na mecie sekcji lub **Dnia.**

18.9. Punkty kontrolne przegrupowania

18.9.1. Na trasie rajdu mogą być zaplanowane przegrupowania. Punkty kontrolne wjazdu i wyjazdu z przegrupowania podlegają przepisom dotyczącym wszystkich punktów kontrolnych (patrz Artykuły 18.1, 18.2 i 18.3).

18.9.2. Przegrupowanie ma na celu zmniejszenie przerw, które mogą powstać pomiędzy uczestniczącymi załogami w wyniku spóźnień i/lub rezygnacji z udziału w rajdzie. Dlatego należy brać pod uwagę czas startu z punktu kontrolnego przegrupowania, a nie czas trwania przegrupowania.

18.9.3. Przykład:

- 120 samochodów bierze udział w rajdzie;
- czas pierwszego przegrupowania - 4 godziny;
- czas startu z punktu kontrolnego przegrupowania: 12h01.

18.9.3.a Planowany czas przyjazdu samochodu nr 1 na punkt kontrolny przegrupowania - 8h01;

Planowany czas przyjazdu samochodu nr 120 na punkt kontrolny przegrupowania - 10.00.

18.9.3.b Rzeczywisty czas przyjazdu samochodu nr 1 na punkt kontrolny przegrupowania - 8h45;

Rzeczywisty czas przyjazdu samochodu nr 120 na punkt kontrolny przegrupowania - 11h50;

(60 samochodów wycofało się podczas tej części rajdu).

18.9.3.c Czas startu samochodu nr 1 - 12.01;

Czas startu samochodu nr 120 - 13h00.

Czas przerwy będzie, zatem wynosił:

- 3 h 16 min dla samochodu nr 1;
- 1 h 10 min dla samochodu nr 120.

18.9.4. Wjeżdżając na punkt kontrolny przegrupowania załogi wręczą kompetentnemu sędziemu swoje karty drogowe. Załogi otrzymają informację co

do czasu startu. Następnie muszą udać się bezzwłocznie i bezpośrednio do parku zamkniętego (rozdział XX). Silnik musi zostać zatrzymany. Organizator może dostarczyć załogom nowe zestawy kart drogowych albo przy wjeździe albo przy wyjeździe z parku zamkniętego.

18.9.5. O ile to możliwe, kolejność startu po przegrupowaniu powinna być ustalona w oparciu o klasyfikację generalną sporządzoną w momencie przybycia na przegrupowanie. Jeżeli jest to niemożliwe, samochody wystartują w takiej samej kolejności, jak do poprzedniej sekcji. W żadnym przypadku niedopuszczalne jest ustalenie klasyfikacji generalnej tylko w oparciu o wyniki odcinków specjalnych bez uwzględnienia kar drogowych, jak również wszelkich innych kar czasowych.

XIX. ODCINKI SPECJALNE

19.1. Odcinki specjalne są to próby szybkościowe rozgrywane na drogach zamkniętych dla potrzeb rajdu. Pomiar czasu na odcinkach specjalnych oraz sekcjach wyścigowych dokonywany będzie z dokładnością do sekundy, prócz Mistrzostw Świata gdzie pomiar wykonywany jest do 1/10 sekundy. Niemniej, pomiar do 1/10 sekundy dozwolony jest w rajdach zaliczanych do innych mistrzostw niż Mistrzostwa Świata.

19.2. Na trasie odcinków specjalnych, podczas przebywania w samochodzie członkowie załogi muszą mieć na głowach homologowane kaski ochronne oraz mieć zapięte pasy bezpieczeństwa pod rygorem zasygnalizowania Zespołowi Sędziów Sportowych.

19.3. Zabroniona jest jazda w kierunku przeciwnym do kierunku rozgrywania odcinka specjalnego, pod rygorem **wykluczenia z zawodów przez dyrektora rajdu.**

19.4. Start do odcinka specjalnego jest startem zatrzymanym, a samochód musi stać na linii startu. Samochód, który nie będzie mógł wystartować w ciągu 20 sekund po podaniu sygnału startu, zostanie wykluczony i będzie niezwłocznie usunięty w bezpieczne miejsce.

19.5. Sygnał startu do odcinka specjalnego będzie podawany w następujący sposób:

19.5.1. Po zatrzymaniu się samochodu z załogą przed punktem kontrolnym startu, sędzia wpisze przewidziany czas startu załogi w kartę odcinka specjalnego (godzina i minuta). Następnie odda kartę załodze i będzie odliczał głośno sekundy pozostałe do momentu startu: 30", 15", 10", a ostatnie pięć sekund - po jednej.

Metoda ta może być zastąpiona systemem odliczania elektronicznego, odliczającego po jednej sekundzie i dobrze widocznego dla załogi z miejsca startu. Powyższy system elektroniczny może być sprzężony z urządzeniem wykrywania linii startu, który rejestruje wszelkie sytuacje, w których samochód opuszcza linię startu przed stosownym sygnałem. System powyższy może być także zsynchronizowany z sygnalizatorem świateł

startowych, których opis i regulamin stosowania musi być umieszczony w regulaminie uzupełniającym **rajd**.

19.5.2. Bezpośrednio po upływie pięciu ostatnich sekund, zostanie podany sygnał startu, po którym samochód musi niezwłocznie wystartować.

19.6. Czas startu do odcinka specjalnego może być zmieniony na późniejszy w stosunku do wyznaczonego czasu jedynie przez kompetentnego sędziego w przypadku działania siły wyższej.

19.7. W przypadku opóźnionego startu wynikłego z winy załogi, kompetentny sędzia poda nowy czas, a kara wynosi jedną minutę za każdą rozpoczętą minutę spóźnienia.

19.8. Nieprzepisowy start, a szczególnie start przed sygnałem podanym przez sędziego, będzie karany w następujący sposób:

pierwsze wykroczenie: 10 sekund,

drugie wykroczenie: 1 minuta,

trzecie wykroczenie: 3 minuty,

następne wykroczenia: według uznania Zespołu Sędziów Sportowych.

Kara nie wyklucza poważniejszych sankcji, jakie mogą być zastosowane przez Zespół Sędziów Sportowych, jeśli uzna on to za stosowne.

19.9. O każdej załodze, która odmówi startu do odcinka specjalnego w czasie i pozycji dla niej ustalonych, poinformowany zostanie Zespół Sędziów Sportowych, niezależnie od tego, czy odcinek specjalny odbył się, czy nie.

19.10. Gdy meta odcinków specjalnych jest ustanowiona; zatrzymanie się pomiędzy żółtą tablicą zapowiadającą, a znakiem "STOP" jest zakazane pod rygorem zasygnalizowania Zespołowi Sędziów Sportowych. Pomiar czasu będzie dokonywany na linii mety, przy użyciu chronometrów wyposażonych w drukarkę oraz dublowany przy pomocy stoperów (drukarka nieobowiązkowa). Chronometrzyści muszą zajmować na mecie odcinka specjalnego miejsce dokładnie na przedłużeniu linii pomiaru czasu oznaczonej znakiem flagi w szachownicę na czerwonym tle.

19.11. Załoga musi zatrzymać się celem wpisania w kartę odcinka specjalnego czasu przekroczenia linii mety (godzina, minuta, sekunda i dziesiąta część sekundy w Mistrzostwach Świata) w punkcie "stop" oznaczonym czerwonym znakiem "STOP".

W przypadku, gdy chronometrzyści nie są w stanie natychmiast podać sędziemu punktu dokładnego czasu przekroczenia linii mety, sędzia jedynie ostempluje kartę odcinka specjalnego, a czas zostanie wpisany w najbliższej strefie neutralizacji lub punkcie przegrupowania.

19.12. Jeżeli z winy załogi wpisanie czasu jest niemożliwe, będą nałożone następujące kary:

19.12.1. na starcie - wykluczenie **z zawodów podjęte przez dyrektora rajdu**.

19.12.2. na mecie (w punkcie stop) - 5 minut karnych.

19.13. Czasy uzyskane przez załogę na każdym z odcinków specjalnych, wyrażone w godzinach, minutach, sekundach i dziesiętnych sekund w Mistrzostwach Świata, będą dodane do otrzymanych innych kar (drogowych, technicznych itp.), wyrażonych w jednostkach czasu.

19.14. Na trasie odcinka specjalnego serwis jest zabroniony.

Każde naruszenie tej zasady jest sygnalizowane Zespołowi Sędziów Sportowych. Taka decyzja może być ogłoszona tylko na mecie sekcji lub **Dnia**.

19.15. Odstępy czasowe na starcie odcinka specjalnego muszą odpowiadać tym samym zasadom, jak dla startu do danego **Dnia** chyba, że FIA wyrazi zgodę na odstępstwo.

19.16. Zatrzymanie odcinka specjalnego.

19.16.1. Jeżeli odcinek specjalny jest zatrzymany z jakiegokolwiek przyczyny, Zespół Sędziów Sportowych może przyznać każdej załodze czas przejazdu, który uzna za najbardziej sprawiedliwy.

19.16.2. Jednakże żadna załoga, która jest całkowicie lub częściowo odpowiedzialna za zatrzymanie odcinka, nie może z tego odnieść korzyści. Załozde tej będzie uznany rzeczywisty czas, który ewentualnie uzyskała, jeśli czas ten jest większy od czasu umownego ustalonego dla innych załóg.

19.17. Samochody zamykające trasę

Organizator musi zapewnić, co najmniej 2 samochody zamykające trasę o numerach startowych "00" i "0". Samochody te muszą pokonać całą trasę wszystkich odcinków specjalnych rajdu.

19.18. Plan zabezpieczenia

Plan zabezpieczenia musi być zgodny z planem zawartym w Załączniku III.

Znaki SOS / OK

19.19. Bezpieczeństwo zawodników

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

19.19.2. W razie wypadku, wymagającego pilnej interwencji medycznej, czerwony znak "SOS" musi być w miarę możliwości natychmiast pokazany następnym samochodom i każdemu helikopterowi, który próbuje interweniować.

19.19.3. Każda załoga, której pokazano czerwony znak "SOS" lub, która widzi samochód, który doznał poważnego wypadku i, którego dwaj członkowie załogi są widoczni wewnątrz samochodu, ale nie pokazują czerwonego znaku "SOS", musi natychmiast i bez wyjątku zatrzymać się w celu udzielenia pomocy. Wszystkie następne samochody muszą także zatrzymać się. Drugi samochód, który zjawi się na miejscu wypadku musi kontynuować jazdę by poinformować najbliższych punkt radiowy. Następne samochody muszą odblokować drogę dla pojazdów ratunkowych.

19.19.4. Każda załoga, która mogła przestrzegać niniejszego przepisu, ale go naruszy może zostać zasygnalizowana Zespołowi Sędziów Sportowych,

który może zastosować karę zgodną z przepisami Międzynarodowego Kodeksu Sportowego.

19.19.5. W razie wypadku, niewymagającego natychmiastowej interwencji medycznej, znak "OK" musi być jasno pokazany przez jednego członka załogi następnym samochodom i każdemu helikopterowi, który próbuje interweniować.

19.19.6. Jeżeli załoga opuszcza pojazd, znak "OK" musi być umieszczony w sposób dobrze widoczny dla innych zawodników.

19.19.7. 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 za samochodem w celu ostrzegania kolejnych kierowców. Każda załoga, która dopuści się naruszenia niniejszego przepisu może być ukarana na podstawie decyzji Zespołu Sędziów Sportowych.

19.19.8. Powyższy trójkąt musi być ustawiony nawet, jeżeli zatrzymany samochód znajduje się poza drogą.

19.19.9. Książki drogowe muszą posiadać stronę opisującą procedurę stosowaną w razie wypadku (patrz Załącznik **III punkt 3.4.2**).

19.19.10. Każda załoga wycofująca się z rajdu musi powiadomić organizatora możliwie najszybciej o wycofaniu się. Z wyjątkiem siły wyżej, każda załoga, która nie powiadomiła o wycofaniu się może zostać ukarana kara pieniężną na podstawie decyzji Zespołu Sędziów Sportowych.

XX. PARK ZAMKNIĘTY (PARC FERME)

20.1. Postanowienia ogólne

Podczas, gdy samochód objęty jest przepisami parku zamkniętego, zabronione jest dokonywanie otwieranie maski silnika, lub podejmowanie jakichkolwiek napraw, lub tankowania. Samochody podlegają przepisom parku zamkniętego:

20.1.1. od momentu wjechania do parku przedstartowego (o ile taki jest przewidziany), strefy przegrupowania lub mety **Dnia**, aż do momentu ich opuszczenia (patrz art. 18.1.3);

20.1.2. od momentu wjechania w strefę punktu kontrolnego do momentu opuszczenia jej (patrz art. 18.1.3);

20.1.3. od momentu przyjazdu na metę rajdu aż do momentu upłynięcia terminu składania protestów i zezwolenia na otwarcie parku zamkniętego wydanego przez Zespół Sędziów Sportowych.

20.1.4. Nikt nie ma prawa wstępu do parku zamkniętego, oprócz osób oficjalnych pełniących określone funkcje w rajdzie.

20.1.5. Organizator może zaplanować park zamknięty przed startem do rajdu; w takim przypadku samochody muszą znaleźć się w nim nie więcej, niż 4 godziny przed startem.

20.1.6. Załogi mają prawo wstępu do parku zamkniętego na 10 minut przed swoim czasem startu.

Przed wyjazdem z parku zamkniętego przed startem, z przegrupowania lub mety **Dnia** (patrz art. 20.1.1) załoga może wejść do parku zamkniętego na 10 minut przed swoim czasem startu. Jeżeli czas trwania parku przegrupowania nie przekracza 15 minut, załogi mogą pozostać w parku zamkniętym.

20.1.7. Tylko osoby oficjalne pełniące swe obowiązki i/lub członkowie załogi upoważnieni są do pchania samochodu rajdowego przy wjeździe, wewnątrz lub przy wyjeździe z parku zamkniętego startu, Punktu Kontroli Czasu, przegrupowania lub **Dnia**.

20.2. Naprawy w parku zamkniętym

20.2.1. W przypadku, gdy sędziowie techniczni rajdu uznają, że stan techniczny, w jakim samochód znajduje się wskutek uszkodzeń zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego, samochód taki musi być naprawiony w obecności sędziego technicznego.

20.2.2. Czas zużyty na naprawę będzie traktowany jak analogiczna ilość minut spóźnienia; ma to na celu uniemożliwienie załogom prób odrobienia czasu straconego na taką naprawę; stosuje się karę 1 minuty za każdą rozpoczętą minutę). Po naprawie załodze będzie podany nowy czas startu jeżeli czas zużyty na naprawę skutkuje spóźnieniem wykraczającym poza czas startu pierwotnie zaplanowany.

20.2.3. W drodze wyjątku i pod nadzorem upoważnionego sędziego lub sędziego technicznego zezwala się załogom na dokonanie w parku zamkniętym na starcie, przegrupowaniu lub mecie **Dnia** wymiany szyb(-y) z możliwością pomocy maksimum trzech osób.

20.2.4. Jeżeli przy wymianie szyb(-y) konieczne jest prostowanie nadwozia i / lub klatki bezpieczeństwa, zostanie zastosowany art. 20.2.2.

20.2.5. Naprawa taka musi być **całkowicie** ukończona przed upływem czasu startu; w przeciwnym razie zostanie nałożona kara zgodnie z postanowieniami Artykułu 20.2.2.

20.2.6. Bezzwłocznie po zaparkowaniu samochodu w parku zamkniętym, kierowca musi wyłączyć silnik i opuścić teren parku zamkniętego; od tej chwili żaden z członków załogi nie ma prawa ponownego wstępu do parku zamkniętego.

20.3. Nie zezwala się kierowcom wykonywania poślizgów podczas ceremonii startu, mety i innych ceremonii rajdu.

20.4. Używanie plandek **samochodowych** jest zabronione w parkach zamkniętych.

XXI. WYNIKI

21.1. Ustalenie wyników

Wyniki będą ustalone przez dodanie czasów uzyskanych na odcinkach specjalnych (sekcjach wyścigowych w rajdach na kontynencie afrykańskim) i kar czasowych z odcinków drogowych wraz ze wszystkimi innymi karami wyrażonymi w jednostkach czasu.

21.2. Do tytułów w Mistrzostwach, Pucharach lub Trofeach, punkty przyznawane są w każdym rajdzie biorąc pod uwagę klasyfikację generalną, zgodnie z następującą tabelą:

1 miejsce: 10 punktów

2 miejsce: 8 punktów

3 miejsce: 6 punktów

4 miejsce: 5 punktów

5 miejsce: 4 punkty

6 miejsce: 3 punkty

7 miejsce: 2 punkty

8 miejsce: 1 punkt

21.3. Jeżeli rajd zaliczany do klasyfikacji tych Mistrzostw, Pucharu lub Trofeum nie może odbyć się w całości z jakichkolwiek powodów, przyznanie punktów ma miejsce według sporządzonej klasyfikacji: całość punktów zostanie przyznana, jeżeli ponad 50% przewidzianej całkowitej długości odcinków specjalnych rajdu (z pomiarem czasu do 1 sekundy) zostało pokonanych oraz połowa punktów, jeżeli od 25% do 50% przewidzianej całkowitej długości odcinków specjalnych zostało pokonanych. Nie przyznaje się punktów, gdy zostało rzeczywiście pokonanych mniej niż 25% przewidzianej całkowitej długości odcinków specjalnych.

21.4. Publikacja wyników

Podczas trwania rajdu klasyfikacje będą ogłaszane zgodnie z poniższym Artykułem **21.4.1.**

21.4.1.

- klasyfikacje nieoficjalne: rozprawdane przez organizatora podczas trwania **Dnia**;
- częściowe klasyfikacje nieoficjalne: publikowane na mecie **Dnia**;
- prowizoryczna klasyfikacja końcowa: publikowana przez organizatora na mecie rajdu;
- oficjalna klasyfikacja końcowa: zatwierdzona przez Zespół Sędziów Sportowych.

21.4.2. We wszystkich klasyfikacjach muszą być podane wyniki odcinków specjalnych, jak również wszystkie kary wyrażone w jednostkach czasu.

XXII. WYNIK NIEROZSTRZYgniĘTY W MISTRZOSTWACH LUB W RAJDZIE MISTRZOWSKIM

22.1. Kierowcy i piloci

Przy sporządzaniu końcowej klasyfikacji mistrzostw, miejsca kierowców i pilotów, którzy zgromadzili tę samą liczbę punktów zostaną ustalone z zastosowaniem następujących zasad:

22.1.1. 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;

22.1.2. W dalszej kolejności decydować będzie większa liczba wyższych miejsc osiągniętych w klasyfikacji generalnej wszystkich rajdów, w których każdy z kierowców i pilotów z taką samą ilością punktów wziął udział; każde siódme miejsce jest wyżej notowane niż jakiegokolwiek ósme, ósme miejsce jest wyżej notowane niż jakiegokolwiek dziewiąte itd.

22.1.3. W przypadku ponownego ex quo, o wyższym miejscu decyduje liczba najlepszych czasów uzyskanych na pierwszym odcinku specjalnym rajdów, w których wzięli udział kierowcy i piloci, i które są zaliczane do mistrzostw.

22.1.4. W przypadku, gdy i to kryterium nie da rozstrzygnięcia, FIA sama zdecyduje, kto został zwycięzcą lub zostanie wyżej sklasyfikowany, w oparciu o inne okoliczności, które uzna za stosowne.

22.2. Marki lub producenci samochodów

Zasada określania, który producent zajmie wyższą pozycję w przypadku zdobycia dokładnie równej liczby punktów jest następująca:

22.2.1. W oparciu o kryterium większej liczby wyższych miejsc zdobytych w rajdach, w których każda **marka lub producent** zdobył punkty, biorąc pod uwagę **tylko jedno miejsce** w danym rajdzie dla każdej **marki lub producenta**;

22.2.2. W oparciu o kryterium większej liczby wyższych miejsc zdobytych we wszystkich rajdach, w których każda **marka lub producent** brał udział, biorąc pod uwagę **tylko jedno miejsce** w danym rajdzie dla każdej **marki lub producenta**;

22.2.3. W oparciu o kryterium większej liczby wyższych miejsc zdobytych we wszystkich rajdach, w których każda **marka lub producent** brał udział; jeżeli **marka lub producent** zdobył więcej, niż jedno punktowane miejsce w jednym rajdzie, punkty za te miejsca będą dodane.

22.2.4. W oparciu o liczbę uzyskanych siódmych, ósmych miejsc, itd., każde siódme miejsce jest wyżej notowane niż jakiegokolwiek ósme, ósme miejsce jest wyżej notowane niż jakiegokolwiek dziewiąte itd.

22.2.5. W przypadku, gdy i to kryterium nie da rozstrzygnięcia, FIA sama zdecyduje, kto został zwycięzcą lub zostanie wyżej sklasyfikowany, w oparciu o inne okoliczności, które uzna za stosowne.

22.3. Wynik nierozstrzygnięty w rajdach mistrzowskich

W przypadku wyniku nierozstrzygniętego w rajdzie, zwycięzcą zostanie ogłoszony ten zawodnik, który osiągnął lepszy czas na pierwszym odcinku specjalnym. Jeżeli to kryterium nie da rozstrzygnięcia, wzięte będą pod uwagę wyniki drugiego, trzeciego, czwartego itd. odcinka. Zasada ta może być zastosowana przez cały czas trwania rajdu.

XXIII. PROTOKOŁY - RAPORTY KOŃCOWE

23.1. Protokoły

Przebieg posiedzeń Zespołu Sędziów Sportowych podczas rajdu będzie rejestrowany w protokołach sporządzonych w jednym z oficjalnych języków FIA.

23.2. Raporty końcowe

Po zakończeniu rajdu, organizator może sporządzić raport końcowy.

23.3. Złożenie protokołów i raportów

Protokoły wraz z raportem końcowym, o ile taki powstanie, muszą być przesłane do FIA w terminie siedmiu dni od zakończenia rajdu.

XXIV. PROTESTY I ODWOŁANIA

24.1. Wszystkie protesty muszą być składane zgodnie z postanowieniami Kodeksu (Artykuł 171 i następne).

24.2. Wszystkie protesty muszą być składane na piśmie i wręczone dyrektorowi rajdu wraz z kaucją **w wysokości 500 EUR**, która nie będzie zwrócona, jeżeli protest nie zostanie uznany.

24.3. Jeżeli protest wymaga demontażu i ponownego montażu części samochodu, składający protest musi wnieść jedną z dwóch dodatkowych opłat, których wysokość będzie określona w regulaminie uzupełniającym rajdu:

24.3.1. dla protestu dotyczącego dokładnie określonych części lub zespołów samochodu (silnik, układ przeniesienia napędu, układ kierowniczy, układ hamulcowy, instalacja elektryczna, nadwozie itd);

24.3.2. dla protestu dotyczącego całego samochodu.

24.4. 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.

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

24.6. Zawodnicy mogą odwoływać się od decyzji zgodnie z postanowieniami artykułów 180 i następnych Międzynarodowego Kodeksu Sportowego.

24.7. Regulamin uzupełniający będzie zawierał wszelkie niezbędne informacje, co do wysokości sum za kaucje i odwołania, ustalonych przez FIA.

24.8. Stosowanie i interpretacja przepisów

W przypadku powstania jakichkolwiek rozbieżności, co do interpretacji niniejszych przepisów, FIA będzie jedyną władzą upoważnioną do podejmowania decyzji.

XXV. BEZSTRONNY I SPRAWIEDLIWY PRZEKAZ

Organizator zawodów musi upewnić się, że osoba upoważniona do eksploatacji praw do transmisji będzie działała w ten sposób ażeby

przekaz był bezstronny i sprawiedliwy, a wyniki zawodów nie zostały zniekształcone.

XXVI. TEKST ROZSTRZYGAJĄCY

26.1. Tekstem rozstrzygającym niniejszych przepisów będzie wersja angielska, która będzie stosowana w przypadku powstania jakichkolwiek rozbieżności, co do ich interpretacji.

26.2. Niniejsze przepisy wchodzi w życie z dniem 1 stycznia **2008.**

XXVII. DOROCZNA CEREMONIA ROZDANIA NAGRÓD FIA

27.1. Każdy kierowca zwycięzca Mistrzostw Regionalny lub Pucharu Regionalnego musi być obecny na dorocznej ceremonii rozdania nagród FIA.

27.2. Każdy pilot zwycięzca Mistrzostw Regionalny lub Pucharu Regionalnego musi być również obecny na dorocznej ceremonii rozdania nagród FIA.

27.3. Każda nieobecność, prócz przypadków siły wyższej, spowoduje nałożenie grzywny przez FIA.

* Zmiany przepisów w stosunku do roku 2007 zaznaczono w tekście czcionką wytłuszczoną i podkreśloną.