

PRZEPISY OGÓLNE TERENOWYCH IMPREZ SAMOCHODOWYCH 2015

Polski Związek Motorowy
Główna Komisja Sportu Samochodowego
www.pzm.pl
Terenowe Imprezy Samochodowe — 2015
Główna Komisja Sportu Samochodowego PZM
Str. 2

Spis treści:

Wprowadzenie	3
1. Kwalifikowanie TIS	3
2. Podstawowe definicje	3
3. Osoby oficjalne	4
4. Regulamin i jego publikacja	5
5. Zmiany Regulaminu, komunikaty	5
6. Stosowanie i interpretacja regulaminu	5
7. Dopuszczeni uczestnicy	5
8. Obowiązki załóg	6
9. Dopuszczone pojazdy	6
10. Opony	6
11. Zgłoszenia	7
12. Identyfikacja	7
13. Reklama	7
14. Odbiór Administracyjny (OA) i Badania Kontrolne (BK1)	8
15. Kolejność startu	8
16. Kara ryczałtowa	9
17. Oficjalna trasa	9
18. Książka Drogowa	9
19. Strefy kontroli prędkości	10
20. Rekonesanse	10
21. Ruch drogowy - prędkość	10
22. System śledzenia pojazdów i interwencja w razie wypadku	10
23. Wyposażenie elektroniczne	10
24. Otwarcie trasy	11
25. Serwisowanie	11
26. Łączność Zespół-Pojazd	11
27. Tankowanie	11
28. Paliwo	12
29. Ubezpieczenie	12
30. Karta Drogowa	12
31. Strefy kontroli	13
32. Punkty kontroli czasu (PKC)	13
33. Punkty kontroli czasu (PKC) na próbach specjalnych (PS)	14
34. Próby specjalne (PS) / odcinki drogowe / etapy	14
35. Holowanie	15
36. Zatrzymanie próby specjalnej (PS)	15
37. Punkty kontroli przejazdu (PKP)	15
38. Przegrupowania	15
39. Park zamknięty (Parc Ferme)	16
40. Klasyfikacje	16
41. Protesty i odwołania	17
42. Badania kontrolne końcowe po imprezie (BK 2)	17
43. Ceremonia rozdania nagród	17
44. Przepisy końcowe	17

Przepisy Ogólne TIS

WPROWADZENIE:

Niniejsze **Przepisy Ogólne Terenowych Imprez Samochodowych** (zwane dalej **Przepisy Ogólne TIS**) regulują zasady organizacji imprez o charakterze sportowo - turystyczno - nawigacyjnym przeznaczonym dla uczestników nie posiadających licencji sportu samochodowego. Terenowe Imprezy Samochodowe (zwane dalej TIS) przeznaczone są dla posiadaczy **pojazdów** terenowych. Celem TIS jest popularyzacja sportu i turystyki motorowej, szeroko rozumianego aktywnego wypoczynku, podnoszenia i doskonalenia kwalifikacji **oraz świadomości jak i kultury motoryzacyjnej, ekologicznej i społecznej** ich uczestników.

Wyłączne prawo do organizowania i przeprowadzania Terenowych Imprez Sportowych przysługuje Polskiemu Związkowi Motorowemu (zwanemu dalej PZM).

1. KWALIFIKOWANIE TIS

1.1. Terenowe Imprezy Samochodowe są imprezami sportowymi o charakterze otwartym dla uczestników nie posiadających żadnych licencji **zawodnika/kierowcy/pilota** sportu samochodowego z wyjątkiem licencji kartingowej. Dopuszcza się udział w nich zawodników licencjonowanych, którzy mogą być klasyfikowani tylko i wyłącznie w odrębnej grupie / klasie „Gosc”.

1.2. TIS, musi spełniać warunki niniejszego regulaminu a jej regulamin uzupełniający musi być zatwierdzony przez właściwą dla organizatora Okręgową Komisję Sportu Samochodowego PZM (zwana dalej OKSS PZM). W przypadku organizacji i przebiegu imprezy **na terenie OKSS PZM innej niż OKSS PZM pod którą podlega organizator**, musi o tym być powiadomiona OKSS PZM tego terenu i uzgodniona z nią termin rozegrania imprezy. Zaleca się uzgodnienie tras.

1.3. Poszczególne TIS mogą być ujęte w cykl rozgrywek, jako rundy o nagrodę klubu, okręgu itp. po zatwierdzeniu przez właściwą OKSS PZM.

1.4. Tylko Główna Komisja Sportu Samochodowego PZM (zwana dalej GKSS PZM) może powoływać i zatwierdzać ogólnopolskie cykle rozgrywek w TIS.

1.5. Niniejsze Przepisy Ogólne TIS dotyczą także wszystkich ogólnodostępnych popularnych imprez samochodowych z wyjątkiem imprez opartych na regulaminie Konkursowej Jazdy Samochodem i podobnych.

1.6. W sprawach, które nie zostały ujęte niniejszym regulaminem obowiązują:

- Międzynarodowy Kodeks Sportowy (zwany dalej MKS) wraz z załącznikami (z wyjątkiem regulacji dot. licencji zawodnika i/lub kierowcy sportu samochodowego);
- Ustawa „Prawo o Ruchu Drogowym”;
- Ogólne założenia organizacyjne i regulaminowe dla zawodów FIA i PZM o charakterze rajdów terenowych;
- Regulamin Ochrony Środowiska w Sportach Motorowych;
- inne aktualnie obowiązujące przepisy bezpośrednio związane z organizacją i udziałem w TIS.

1.7. Nadzór nad przebiegiem i organizacją Terenowych Imprez Samochodowych z ramienia GKSS PZM sprawują właściwe OKSS PZM. W przypadku imprez zaliczanych do cykli ogólnopolskich nadzór nad ich przebiegiem i organizacją sprawuje bezpośrednio GKSS PZM lub dana OKSS PZM wyznaczona do tego celu przez GKSS PZM.

2. PODSTAWOWE DEFINICJE

2.1. Oprawa z uczestnikami (Briefing)

Odprawa musi być przeprowadzona przez Dyrektora Imprezy lub upoważnionego przedstawiciela Dyrektora, przed startem do pierwszego etapu. **Obowiązkowa jest obecność co najmniej jednego członka załogi**. Dalsze odprawy mogą być przeprowadzane według uznania organizatora. Data, godzina i warunki uczestnictwa muszą być umieszczone w regulaminie uzupełniającym. Każda podana informacja dotycząca trasy, harmonogramu lub regulaminu musi być pisemnie potwierdzona komunikatem.

2.2 Biwak

Miejsce, podane w książce drogowej, usytuowane pomiędzy PKC na mecie jednego etapu i PKC na starcie drugiego etapu, gdzie grupują się wszyscy uczestnicy, o wolnym serwisowaniu pomiędzy uczestnikami pozostającymi w imprezie, rozumianym przez serwisowanie dozwolone regulaminem. Jednakże organizator może ograniczyć czas serwisowania jak również liczbę osób dopuszczony do pracy przy pojeździe. Ograniczenia te muszą być uściślone w regulaminie uzupełniającym.

2.3. Komunikat

Dokument oficjalny, który jest integralną częścią regulaminu, sporządzony w celu jego zmodyfikowania, wyjaśnienia lub uzupełnienia.

Terenowe Imprezy Samochodowe — 2015

Główna Komisja Sportu Samochodowego PZM

Str. 4

Przepisy Ogólne TIS

2.4. Ogłoszenie

Dokument oficjalny o charakterze informacyjnym wydawany przez organizatora lub Zespół Sędziów Sportowych (zwany dalej ZSS).

2.5. Załoga

Załoga może składać się maksymalnie z 2 osób przebywających na pokładzie każdego pojazdu. Każdy członek załogi może prowadzić pojazd podczas imprezy i musi posiadać stosowne, ważne uprawnienia do prowadzenia pojazdu (**aktualne prawo jazdy odpowiedniej kategorii**). Po trasie imprezy załoga może poruszać się wyłącznie w komplecie.

2.6. Czas trwania imprezy

Impreza rozpoczyna się odbiorem administracyjnym (zwanym dalej OA), a kończy się wraz z upływem jednego z poniższych terminów, w zależności od tego, który z nich upływa później:

- termin składania protestu lub odwołania lub zakończenie przesłuchan przez ZSS;
- zakończenie OA lub końcowego badania kontrolnego po imprezie (zwanego dalej BK 2), przeprowadzonych zgodnie z MKS;
- zakończenie rozdania nagród.

2.7. Etap

Każda część imprezy oddzielona od następnej części co najmniej 8 godzinnym postojem.

2.8. Oficjalny czas

Oficjalny czas określony przez organizatora w regulaminie uzupełniającym.

2.9. Serwisowanie

Serwisowanie definiuje się jako prace przy startującym pojeździe i/lub obecność fizyczna osoby (osób) w pobliżu pojazdu wyczynowego.

2.10. Zabronione serwisowanie

Użycie lub otrzymanie przez załogę jakichkolwiek materiałów przetworzonych (stałych lub płynnych innych niż woda pitna dostarczona przez organizatora), części zamiennych, narzędzi lub wyposażenia innego niż przewożone w startującym pojeździe lub obecność personelu zespołu, w innych miejscach niż do tych czynności wyznaczone.

2.11. Próba Super Specjalna

Opcjonalna próba specjalna, rozgrywana na początku imprezy w celu ustalenia kolejności startowej do etapu lub sekcji (Patrz art. 34.5).

2.12. Karta Drogowa

Karta przeznaczona do otrzymywania pieczatek i wpisywania czasów zarejestrowanych na różnych punktach kontrolnych wymienionych w harmonogramie.

2.13. Sekcja

Każda część imprezy oddzielona przegrupowaniem.

3. OSOBY OFICJALNE

3.1. Władze TIS stanowią ZSS, składający się z 3 osób (Przewodniczący i dwaj członkowie) wyznaczonych przez OKSS PZM i/lub GKSS PZM.

ZSS urzęduje kolegiально pod kierownictwem Przewodniczącego. Jest on szczególnie odpowiedzialny za ustalenie i przestrzeganie planu zebran, porządku obrad i redakcji protokołów z posiedzeń. W przypadku równowagi głosów podczas głosowania, jego głos jest decydujący. Przewodniczący ZSS powinien być członkiem innego klubu niż klubu organizatora.

3.2. Kierownictwo TIS stanowią:

- a) Dyrektor Imprezy;
- b) Vice Dyrektor ds. sportowych;
- c) Vice Dyrektor ds. sędziów;
- d) Vice Dyrektor ds. organizacyjnych;
- e) Vice Dyrektor ds. trasy i jej zabezpieczenia;
- f) Odpowiedzialny za kontakty z uczestnikami;
- g) Naczelny lekarz imprezy;
- h) Kierownik Badania Kontrolnego;
- i) Kierownik Komisji obliczeń;
- j) Kierownik Biura prasowego;

Wszystkie osoby wymienione w ww. pkt. za wyjątkiem „d”, „g” oraz „j” muszą posiadać licencje sędziego sportu samochodowego stosownego stopnia.

3.3. Władze i kierownictwo imprezy ściśle współpracują podczas trwania imprezy, a Dyrektor Imprezy jest szczególnie odpowiedzialny za ich przebieg, zgodny z obowiązującymi przepisami, regulaminami i harmonogramem czasowym.

3.4 **Wszyscy kierownicy punktów kontrolnych TIS muszą posiadać aktualne licencje sędziego sportu samochodowego PZM.**

Terenowe Imprezy Samochodowe — 2015

Główna Komisja Sportu Samochodowego PZM

Przepisy Ogólne TIS

4. REGULAMIN I JEGO PUBLIKACJA

4.1. Regulamin uzupełniający imprezy musi być zgodny z:

- Międzynarodowym Kodeksem Sportowym FIA i jego załącznikami;
- niniejszymi Przepisami Ogólnymi TIS i ich załącznikami;
- komunikatami wydanymi przez właściwą OKSS PZM i/lub GKSS PZM;

- przepisami prawa i zasadami obowiązującymi na terenie Polski.

4.2. Wszyscy organizatorzy rund TIS zobowiązani są do opracowania regulaminu uzupełniającego imprezy.

4.3. Regulamin musi podawać miejsce i godzinę wywieszenia oficjalnych wyników.

W przypadku gdy ogłoszenie wyników byłoby opóźnione, nowa godzina wywieszenia musi być umieszczona na oficjalnej (-ych) tablicy(-ach) ogłoszeń.

Data i godzina pierwszego posiedzenia ZSS musi być również podana.

Ostateczny regulamin uzupełniający musi być umieszczony na oficjalnej stronie internetowej imprezy i dostępny dla zgłoszonych uczestników i osób oficjalnych imprezy w wersji drukowanej.

4.4. Regulamin uzupełniający imprezy musi być złożony do zatwierdzenia przez właściwą OKSS PZM i/lub GKSS PZM, najpóźniej na jeden miesiąc przed ogłoszeniem listy zgłoszeń.

W przypadku organizacji jakiegokolwiek Próby Specjalnej (zwanej dalej PS) na wyłączonej z ruchu drodze publicznej lub jej fragmencie, regulamin uzupełniający składany do organów odpowiadających za wydanie zgody na wykorzystanie drogi w sposób szczególny musi posiadać wizę PZM. W takim przypadku regulamin uzupełniający musi być złożony do zatwierdzenia przez właściwą OKSS PZM i/lub GKSS PZM, najpóźniej na 45 dni przed ogłoszeniem listy zgłoszeń. Po pozytywnym zaopiniowaniu i nadaniu wizy przez OKSS PZM i/lub GKSS PZM, opublikowanie regulaminu uzupełniającego musi nastąpić najpóźniej 14 dni przed ogłoszeniem listy zgłoszeń. Zatwierdzony regulamin uzupełniający musi być opublikowany na stronie internetowej organizatora i/lub imprezy.

4.5. Wszystkie szczególne warunki i postanowienia dotyczące imprezy, muszą być wyraźnie określone w regulaminie uzupełniającym.

5. ZMIANY REGULAMINU, KOMUNIKATY

5.1. Postanowienia regulaminu uzupełniającego mogą być zmieniane wyłącznie zgodnie z MKS oraz niniejszymi Przepisami Ogólnymi TIS.

5.2. Wszelkie zmiany lub dodatkowe postanowienia są ogłaszane w numerowanych, opatrzonych datą i podpisanymi komunikatach:

- przez organizatora do dnia badań kontrolnych, z zatwierdzeniem przez OKSS PZM i/lub GKSS PZM;

- przez ZSS w czasie trwania imprezy;

- przez Dyrektora Imprezy w czasie trwania imprezy, wyłącznie w przypadku harmonogramu i trasy.

5.3. Komunikaty są publikowane w Biurze Imprezy i na oficjalnej (-ych) tablicy (-ach) ogłoszeń. Są także przekazywane bezpośrednio uczestnikom za potwierdzeniem odbioru.

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

6. STOSOWANIE I INTERPRETACJA REGULAMINÓW

6.1. Dyrektor Imprezy jest zobowiązany do dopilnowania przestrzegania regulaminów podczas imprezy.

6.2. Dyrektor Imprezy musi informować ZSS o wszystkich ważnych zdarzeniach mających miejsce.

7. DOPUSZCZENIE UCZESTNICZY

7.1. Do udziału w imprezach TIS dopuszczone zostaną załogi samochodowe w składzie kierowca i pilot. Podczas trwania imprezy, pod rygorem wykluczenia, zabronione jest przewożenie osób trzecich.

7.2. Wszyscy członkowie załogi / kierowcy muszą posiadać ważne dokumenty uprawniające ich do prowadzenia pojazdu po drogach publicznych RP.

7.3. Pilot i kierowca muszą mieć ukończone 18 lat, najpóźniej w dniu poprzedzającym dzień rozpoczęcia imprezy.

7.4. Możliwe jest nie dopuszczenie uczestnika do imprezy z uwagi na aktualny stan zdrowia w oparciu o opinię Lekarza Imprezy. Obecność środków odurzających we krwi i/lub alkoholu w wydychanym powietrzu i/lub krwi uczestnika, musi być jednoznacznie stwierdzona i udokumentowana. Decyzje o niedopuszczeniu uczestnika podejmuje ZSS.

Str. 5

Terenowe Imprezy Samochodowe — 2015

Główna Komisja Sportu Samochodowego PZM

Str. 6

Przepisy Ogólne TIS

7.5. Podczas trwania imprezy, uczestnicy muszą posiadać przy sobie prawo jazdy, i okazywać je na każde zadanie sędziów organizatora. Nieprzestrzeganie tego przepisu pociągnie za sobą karę do wykluczenia włącznie.

8. OBOWIĄZKI ZAŁÓG

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

kierownictwo imprezy.

8.2. Załoga musi w komplecie znajdować się w **pojeździe** w czasie trwania imprezy, poza strefami serwisowymi i tankowania oraz przypadkami przewidzianymi w Regulaminie. Wycofanie się jednego członka załogi lub przyjęcie do pojazdu osoby trzeciej (prócz przypadku transportu rannego) powoduje wykluczenie z imprezy.

8.3. W czasie trwania etapu, transport co najmniej jednego członka załogi przez osobę trzecią powoduje wykluczenie danej załogi.

8.4. Stosowanie wymaganego wyposażenia bezpieczeństwa (Załącznik nr 4) jest obowiązkowe podczas wszystkich PS pod karą natychmiastowego wykluczenia załogi z imprezy. Stosowanie pasów bezpieczeństwa jest obowiązkowe podczas trwania całej imprezy. Osoby oficjalne mogą sprawdzać wyposażenie bezpieczeństwa i ubiory załóg na starcie każdej PS i w każdym innym momencie trwania imprezy. W razie niezgodności, załoga nie zostanie dopuszczona do startu.

8.5. Szczegółowe informacje dotyczące bezpieczeństwa załóg znajdują się w Zał. nr 4 do niniejszych Przepisów Ogólnych TIS.

9. DOPUSZCZONE POJAZDY

9.1. Wszystkie pojazdy zgłoszone do TIS muszą posiadać dopuszczenie do ruchu drogowego. Zastosowane modyfikacje dozwolone niniejszym regulaminem dla wszystkich pojazdów muszą być zgodne z przepisami Ustawy „Prawo o Ruchu Drogowym” ze szczególnym uwzględnieniem przepisów w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego i ochrony środowiska.

9.1.1. Poza wyposażeniem pojazdu wynikającym z Ustawy „Prawo o ruchu drogowym” warunkiem dopuszczenia do udziału w TIS jest wyposażenie dodatkowe, którego lista wskazana jest odpowiednio dla danej kategorii i grupy pojazdów w załącznikach 1-4 do niniejszego regulaminu.

9.1.2. Kierowca musi przedstawić wszystkie **wymagane** dokumenty uprawniające **go** do prowadzenia pojazdu i dopuszczające pojazd do ruchu po drogach publicznych RP. Jeżeli kierowca nie jest właścicielem (**lub nie jest jedynym właścicielem**) wymienionym w dowodzie rejestracyjnym samochodu, to musi przedstawić zgodę **(-y)** właściciela/**współwłaścicieli** na użycie jego samochodu w imprezie.

9.2. Podział pojazdów

9.2.1. Kategoria Sport:

- Grupa 1 - **Sport (S1)** - grupa samochodów terenowych udoskonalonych - pojazdy zgodne z załącznikiem nr 1

- Grupa 2 - **Sport (S2)** - grupa samochodów terenowych **seryjnych** – pojazdy zgodne z załącznikiem nr 2.

9.2.2. Kategoria Turystyczna:

Grupa 3 - Turystyczna (**TR3**) - grupa samochodów terenowych **produkcji seryjnej** - pojazdy zgodne z załącznikiem nr 3

9.2.3. Dodatkowo ww. grupy mogą być dzielone na klasy według pojemności skokowej (pojemność przeliczeniowa zgodnie z Załącznikiem J do MKS) oraz innych szczegółowych kryteriów wymienionych i dokładnie opisanych w regulaminie uzupełniającym danej imprezy lub regulaminie rozgrywek w przypadku imprez cyklicznych. Podział na dodatkowe klasy w przypadku TIS ujętych w cykl rozgrywek ustala OKSS PZM. W innych imprezach podział na klasy ustala organizator. W imprezach cyklicznych wykraczających poza obszar jednego Okręgu, podział na dodatkowe klasy musi być zatwierdzony przez GKSS PZM na wniosek zainteresowanych OKSS PZM.

9.3. Pojazd nie spełniający wymogów niniejszego regulaminu nie zostanie dopuszczony do startu.

9.4. Zaleca się dokonanie pomiaru poziomu hałasu. Limit poziomu hałasu układu wydechowego wynosi 93 dB(A) (mierzony przy 3500 obr/min.) w każdym momencie trwania imprezy

10. OPONY

10.1. Dopuszcza się opony wyłącznie z katalogu handlowego producenta.

10.2. Zabronione jest umyślnie nacinanie i nadszciananie opon.

Terenowe Imprezy Samochodowe — 2015

Główna Komisja Sportu Samochodowego PZM

Str. 7

Przepisy Ogólne TIS

10.3. We wszystkich pojazdach zabrania się stosowania jakichkolwiek elementów przeciwślizgowych mechanicznych i chemicznych na kołach / oponach. Opony posiadające znak homologacji minimum klasy A / T - dowolnego rozmiaru / producenta (na wyłączną odpowiedzialność uczestnika). W samochodach zabrania się używania opon typu MAXI CROSS (popularnie zwanych kołkami) oraz rolniczych i innych wolnobieżnych.

11. ZGŁOSZENIA

11.1. Każda osoba pragnąca uczestniczyć w TIS, musi przesłać do organizatora kompletne zgłoszenie wraz z wpisowym, przed datą zamknięcia zgłoszeń podaną w regulaminie

uzupełniającym. Zgłoszenie uznaje się za skuteczne z data wpływu wpłaty odpowiedniej kwoty wpisowego. Formularz zgłoszenia musi być udostępniony na stronie internetowej imprezy lub stronie internetowej jej organizatora. Zgłoszenia załóg muszą być składane u organizatora TIS w formie pisemnej, na właściwych formularzach zgłoszenia i podpisane przez obydwu członków załogi. Dopuszcza się zgłoszenie za pomocą poczty elektronicznej, przy użyciu udostępnionego przez organizatora formularza i przesłane na adres e-mail organizatora podany w regulaminie uzupełniającym imprezy lub przy pomocy udostępnionego przez organizatora elektronicznego formularza on-line. Wydrukowany, kompletnie wypełniony, a następnie podpisany przez obu członków załogi, oryginał zgłoszenia należy złożyć w biurze imprezy podczas OA.

11.2. Terminy zgłoszeń i wysokość wpisowego określa organizator w regulaminie uzupełniającym imprezy.

11.3. Poprzez sam fakt złożenia podpisu na zgłoszeniu, uczestnicy poddają się jurysdykcji sportowej uznanej przez MKS wraz z załącznikami, jak również przepisom niniejszego regulaminu i regulaminu uzupełniającego imprezy.

11.4. Zmiana jednego członka załogi może nastąpić do momentu jego stawienia się na OA, pod warunkiem uzyskania zgody Dyrektora Imprezy.

11.5. Do momentu OA, załoga może dowolnie zamienić zgłoszony pojazd na inny.

11.6. Jeżeli pojazd przedstawiony do badań kontrolnych przed startem (zwanym dalej BK 1) nie odpowiada specyfikacji grupy, do której został zgłoszony, może na wniosek sędziów technicznych przez ZSS być przesunięty do innej grupy lub ostatecznie odrzucony.

11.7. Wpisowe jest całkowicie zwracane:

- a) uczestnikom, których zgłoszenie zostało odrzucone;
- b) w przypadku gdy impreza się nie odbyła.

12. IDENTYFIKACJA

12.1. Organizator dostarcza każdej załodze zestaw tablic identyfikacyjnych zawierający: 1 tablicę rajdową i 2 tablice zawierające numer startowy.

12.2. Podczas trwania całej imprezy, tablice identyfikacyjne muszą być umieszczone zgodnie z niniejszym regulaminem. Nie mogą w żadnym wypadku zakrywać nawet częściowo numeru rejestracyjnego pojazdu.

12.3. Numery startowe (szerokość 50 cm x wysokość 47 cm) muszą być umieszczone po stronie prawej i stronie lewej pojazdu, w strefie pomiędzy wnękami kół, pod warunkiem, że są całkowicie widoczne z boku.

12.4. Tablica rajdowa musi być umieszczona w widocznym miejscu pojazdu w czasie trwania całej imprezy. Musi być obowiązkowo umieszczona z tyłu pojazdu równoległe do osi kół, bez zakrywania nawet częściowego numeru rejestracyjnego.

12.5. W każdej chwili trwania imprezy, brak lub niewłaściwe umieszczenie numeru startowego lub tablicy rajdowej, podlega po stwierdzeniu karze finansowej równej 10% wysokości wpisowego.

12.6. Zaleca się aby nazwiska kierowcy i pilota jak również ich flagi narodowe o wysokości od 30 do 50 mm, były umieszczone z każdej strony przednich błotników lub przednich drzwi pojazdu.

13. REKLAMA

13.1. Zezwala się załodgom na dowolne umieszczanie reklam na swoich pojazdach, pod warunkiem, że:

- a) są one dozwolone przez regulaminy PZM i przepisy prawa RP;
- b) nie są sprzeczne z dobrymi obyczajami i zwyczajami;
- c) nie zachodzą na miejsca zarezerwowane i zdefiniowane poniżej dla tablic rajdowych, numerów startowych, pasów szyb przednich;
- d) nie ograniczają widoczności załodze przez okna pojazdu.

13.2. Miejsca zarezerwowane dla organizatorów na obowiązkową reklamę zbiorową są następujące:

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

Terenowe Imprezy Samochodowe — 2015

Główna Komisja Sportu Samochodowego PZM

Str. 8

Przepisy Ogólne TIS

- b) tablica rajdowa, której 9 cm x 43 cm jest zarezerwowane na reklamę organizatora;
- c) dwa pasy o wysokości 10 cm i szerokości 25 cm, do umieszczenia z każdej strony górnej części szyby przedniej.

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

13.4. Dla uczestników nie akceptujących reklamy dodatkowej organizatora wpisowe jest przedmiotem podwyżki o 60%.

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

14. ODBIÓR ADMINISTRACYJNY (OA) I BADANIE KONTROLNE PRZED IMPREZA (BK 1)

14.1. Wszyscy członkowie załóg biorących udział w imprezie muszą stawić się na odbiorze administracyjnym (OA).

14.2. Podczas OA i BK 1 uczestnicy muszą przedstawić wszystkie dokumenty **wymagane do dopuszczenia zgłoszonych uczestników i pojazdu do udziału w imprezie oraz:**

- oryginał formularza zgłoszeniowego wraz z własnoręcznymi podpisami **członków załogi;**
- **karte OA (jest dokumentem obowiązkowym a jej wzór musi być umieszczony w regulaminie uzupełniającym lub w regulaminie rozgrywek cyklu imprez);**
- **karte BK1 (jest dokumentem obowiązkowym a jej wzór musi być umieszczony w regulaminie uzupełniającym lub w regulaminie rozgrywek cyklu imprez);**
- **karte wyposażenia bezpieczeństwa (jeżeli została przewidziana w regulaminie uzupełniającym lub w regulaminie rozgrywek cyklu imprez i udostępniona wraz z formularzem zgłoszenia);**

14.3. Wyłącznie uczestnicy, którzy przeszli OA mogą stawić się ze swoim pojazdem wyposażonym w tablice rajdowa i numery startowe na badaniu kontrolnym przed impreza (BK1), które ma charakter ogólny: marki i modelu samochodu, weryfikacji zgodności samochodu z grupą, w której jest zgłoszony, niezbędnych elementów w zakresie bezpieczeństwa, zgodności samochodu z przepisami, itp.. Pojazd, który nie będzie odpowiadał przepisom bezpieczeństwa i postanowieniom niniejszego regulaminu nie zostanie dopuszczony do startu.

14.4. Pozytywny wynik badania kontrolnego przed impreza (BK1) nie oznacza w żadnym wypadku, że pojazd jest zgodny z wymaganiami regulaminu.

14.5. Wyłącznie uczestnicy odpowiedzialni są za zgodność swojego pojazdu z przepisami technicznymi przez cały czas trwania imprezy. Stawienie na BK 1 jest uważane za domniemane oświadczenie zgodności pojazdu z przepisami.

14.6. Na wniosek **Kierownika BK i za zgodą ZSS**, dopuszcza się w przypadku niezgodnej przynależności do grupy / klasy na zmianę grupy / klasy na inną.

14.7. Gdy pojazd nie odpowiada przepisom, ZSS może wyznaczyć termin, w którym pojazd ma być przedstawiony do ponownego badania kontrolnego.

14.8. Odmawia się dopuszczenia do startu każdej załódze, która stawi się na OA i/lub BK 1 poza wyznaczonym czasem określonym w regulaminie uzupełniającym, prócz siły wyższej uznanej za taką przez ZSS.

14.9. Dodatkowe badanie kontrolne członków załogi jak i samochodu może być przeprowadzone w każdym momencie, podczas trwania imprezy.

15. KOLEJNOŚĆ STARTU

15.1. Odstepy czasowe i kolejność startu do próby super specjalnej (zwanej dalej PSS) są ustalane według uznania Dyrektora Imprezy. **Jakiegokolwiek poniesione kary drogowe lub czasowe, będą zaliczone do klasyfikacji generalnej tego etapu i naliczone tego samego dnia. Nie będą one jednak miały wpływu na ustalanie kolejności startowej do następnego etapu lub sekcji, z wyjątkiem tych kar, które dotyczą fałstartów, skracania trasy lub innych, które w istotny sposób wpływają na wynik uczestnika osiągnięty na PSS.** W razie ex aequo, pierwszeństwo przyznawane jest załodze, która uzyskała czas jako pierwsza.

15.2. Start do sekcji lub etapu następującego po PSS odbywa się zgodnie z klasyfikacją PSS. Organizator TIS może zastosować procedurę wyboru pozycji startowych opisaną w art. 19.3 Przepisów Ogólnych Rajdów Terenowych FIA 2015 (zwanych dalej Przepisami Ogólnymi FIA).

Terenowe Imprezy Samochodowe — 2015

Główna Komisja Sportu Samochodowego PZM

Str. 9

Przepisy Ogólne TIS

Jeżeli nie jest rozgrywana PSS to uczestnicy wystartują do 1 etapu według uznania Dyrektora Imprezy, z kierowcami licencjonowanymi startującymi w grupie/klasie „Gosc” jako pierwszymi.

15.3. Start do każdego kolejnego etapu podawany jest w kolejności rosnącej według klasyfikacji z dnia poprzedniego. Gdy Dyktor Imprezy ogłasza kolejność startu, musi brać pod uwagę tylko wszelkie kary sportowe związane z wykroczeniami (ominięty Punkt Kontroli Przejazdu [zwany dalej PKP], ominięty punkt drogowy, przekroczenie prędkości, niesportowe zachowanie, itp.) popełnionymi podczas PS, które to kary dodaje się do czasu uzyskanego na właściwej (-ych) PS. W razie ex aequo, pierwszeństwo przyznawane jest załodze, która uzyskała czas jako pierwsza. Kary nałożone podczas jakiegokolwiek odcinka drogowego dotyczą wyłącznie klasyfikacji generalnej i dodawane są do klasyfikacji generalnej przejechanego etapu. Na starcie do każdego etapu wszystkie załogi mogą być rozstawione według wyłącznego uznania ZSS, względem osiągniętych przez nie wyników.

15.4. W przypadku gdy dwie lub kilka PS jest rozgrywanych podczas tego samego etapu, kolejność startu do etapu w następnym dniu jest ustanawiana na podstawie sumy czasów uzyskanych na tych PS. W razie ex aequo, pierwszeństwo przyznawane jest załodze, która uzyskała najlepszy czas na pierwszej PS.

15.5. W przypadku dwóch lub kilku PS następujących po sobie w jednym etapie, start do następnej próby oparty jest o czas przyjazdu na metę poprzedniej PS, podany w godzinach i minutach, bez brania pod uwagę sekund tego czasu, do którego dodaje się wyznaczony czas na ewentualny odcinek drogowych, plus regulaminowe 5 minut.

15.6. Każde spóźnienie na starcie do etapu jest karane jedną minutą za każdą minutę spóźnienia. Jeżeli spóźnienie przekracza 30 min, to uczestnik zostanie wykluczony lub otrzyma karę ryczałtową, jeżeli jest przewidziana.

16. KARA RYCZAŁTOWA

16.1. Kara ryczałtowa ma na celu umożliwienie ukaranej załodze kontynuowanie udziału w imprezie, podczas gdy w innym przypadku byłaby wykluczona za przekroczenie **dozwolonego przyznanego czasu** lub ominiecie pewnych punktów kontrolnych lub niestawienie się w wyznaczonym czasie.

16.2. Każda załoga, która nie ukończy **danej PS podczas** imprezy tak jak wymaga tego regulamin lub **nie stawi się na punkcie kontrolnym w wyznaczonym czasie lub pojawi się na danym punkcie kontrolnym po przekroczeniu dopuszczalnego limitu spóźnienia**, otrzyma stosowna karę ryczałtową. Wysokość kary **ryczałtowej oraz reguły jej stosowania i przyznawania, muszą być** szczegółowo określone w regulaminie uzupełniającym imprezy.

16.3 W żadnym przypadku kara ryczałtowa nie może być wykorzystywana przez załogi, które zostały wykluczone przez ZSS.

16.4. Użycie kary ryczałtowej jest opcjonalne i organizator TIS może zastosować zamiast niej kary maksymalne za PS. Kara maksymalna za PS musi być co najmniej dwukrotnością maksymalnego dozwolonego czasu dla tej samej PS.

17. OFICJALNA TRASA

17.1. Oficjalna trasa jest podana w książce drogowej i opisana przy pomocy rysunków.

Oficjalna trasa jest kontrolowana przez pojazdy otwierające organizatora. Trasa powinna być tak ułożona, aby większość uczestników mogła pokonać PS za dnia.

17.2. Trasa i schematy wskazujące kierunek trasy zawarte w książce drogowej muszą być przestrzegane. Kara za ich nie przestrzeganie może być umieszczona w regulaminie uzupełniającym. Każdy inny przypadek będzie zasygnalizowany ZSS.

17.3. Jeżeli załoga opuści trasę przypadkowo, musi powrócić na trasę w tym samym miejscu w którym ją opuściła, z przestrzeganiem art. 34.7 niniejszego regulaminu. Nie przestrzeganie powyższego skutkować będzie nałożeniem kary co najmniej 15 minut, która może zostać zwiększona decyzją ZSS.

18. KSIĄZKA DROGOWA

18.1. Książki drogowe muszą być zgodne z normą FIA i stosować symbole zgodne z tą normą /patrz załącznik nr 5/.

18.2 Książka drogowa musi zawierać na koncu czerwony znak «SOS» i zielony znak «OK» o rozmiarze A4.

18.3. Organizator może wręczać książkę drogową dzień po dniu lub jej całość. Książka drogowa na dany dzień musi być przekazana uczestnikom najpóźniej o 18:00 w przeddzień. Uczestnicy potwierdzają jej otrzymanie i pozostaje ona ich własnością.

18.4. W samochodzie dozwolone są wyłącznie notatki o trasie aktualnie rozgrywanej imprezy (oficjalna książka drogowa), zmiany zaproponowane przez samochody otwierające, mogące być wprowadzone do książki drogowej i notatki osobiste wynikające z poprzedniego przejazdu (niezależnie od kierunku) podczas danej imprezy.

Terenowe Imprezy Samochodowe — 2015

Główna Komisja Sportu Samochodowego PZM

Str. 10

Przepisy Ogólne TIS

18.5. Zabrania się przewożenia w samochodzie wszelkich map, z wyjątkiem rozprowadzanych przez organizatorów i wymienionych w regulaminie uzupełniającym. Nie jest dozwolona żadna notatka na mapach inna niż linie szerokości i długości geograficznej oraz punkty GPS naniesione przez organizatora.

19. STREFY KONTROLI PRĘDKOŚCI

19.1. Organizator może ustanowić strefy kontroli prędkości (zwane dalej SKP) na trasie PS, w związku ze szczególnymi warunkami panującymi/spodziewanymi na trasie PS.

19.2. Środki do identyfikacji i kontroli SKP oraz stosowane kary muszą być podane w regulaminie uzupełniającym.

20. REKONESANSE

20.1. Obecność uczestników **lub jakiegokolwiek innej osoby związanej z uczestnikiem** na każdej części trasy imprezy jest zabroniona po jej ogłoszeniu.

20.2. Dopuszcza się możliwość zapoznania z trasą PS tylko i wyłącznie jeżeli jest to

dozwolone przez regulamin uzupełniający danej imprezy oraz na zasadach szczegółowo w nim opisanych.

20.3. Uczestnicy nieprzestrzegający niniejszego postanowienia zostaną zasygnalizowani ZSS.

21. RUCH DROGOWY—PREDKOŚĆ

21.1. Policjanci ruchu drogowego, sędziowie faktu lub osoby oficjalne, którzy (-e) na odcinkach drogowych zlokalizowanych na drogach publicznych, stwierdza naruszenie przepisów ruchu drogowego przez załogę biorącą udział w imprezie muszą ją o tym jak najszybciej powiadomić. W przypadku, gdy zdecydują o nie zatrzymywaniu lub gdy nie mogą zatrzymać kierowcy za wykroczenie, mogą zadecydować o nałożeniu przewidzianych kar, pod warunkiem, że:

- a) powiadomienie o wykroczeniu dostarczone jest drogą oficjalną wraz z pisemną notatką, przed ogłoszeniem klasyfikacji etapu w czasie, którego popełniono wykroczenie;
- b) protokoły są wystarczająco szczegółowe do bezdyskusyjnego stwierdzenia tożsamości kierowcy, który popełnił wykroczenie, a miejsca i godziny precyzyjne podane;
- c) zarzucane czyny nie są podatne na różnorodne interpretacje.

22. SYSTEM ŚLEDZENIA POJAZDÓW I INTERWENCJA W RAZIE WYPADKU

22.1. W celu zwiększenia bezpieczeństwa uczestników system śledzenia pojazdów musi być zamontowany w każdym pojeździe, poruszającym się po PS, której długość przekracza 20 km.

22.2. System ten obejmuje środek łączności z Centrum Kierowania Imprezy (zwane dalej CKR).

22.3. System musi działać w czasie przebiegu każdego etapu i musi być podłączony bezpośrednio do akumulatora pojazdu, bez możliwości wyłączenia dopływu prądu lub posiadać własne niezależne źródło zasilania. Działanie urządzenia należy do obowiązków uczestnika i na nim spoczywa odpowiedzialność nadzoru czy podczas imprezy, gdy pojazd znajduje się poza biwakiem, system śledzenia, jest na stałe podłączony i włączony, a antena jest stale podłączona.

22.4. Instrukcja obsługi urządzenia jest dostarczana przez producenta i musi się znaleźć w załączniku do regulaminu uzupełniającego.

22.5. Jeżeli uczestnik przybywa na miejsce wypadku gdzie występują ranni, musi zatrzymać się i udzielić niezbędnej pomocy do przyjazdu służb ratunkowych. Uczestnik, który zatrzyma się, aby udzielić pomocy innej osobie może pisemnie wystąpić do ZSS o udzielenie mu bonifikaty czasowej.

22.6. Każdy pojazd musi być wyposażony w co najmniej jeden czerwony trójkąt, który w każdym przypadku gdy pojazd zatrzyma się, jest umieszczany przez załogę lub osoby, które jej pomagają w odległości 50 m przed zatrzymanym pojazdem.

22.7. Uczestnik, który zatrzyma się na PS musi wystawić czerwony znak "SOS" lub zielony znak "OK", który znajduje się na okładce standardowej książki drogowej.

23. WYPOSAŻENIE ELEKTRONICZNE

23.1. Wszystkie elektroniczne lub radiowe środki łączności inne niż GSM (bez funkcji GPS), telefon satelitalny lub inne urządzenia wyraźnie dozwolone w regulaminie uzupełniającym są zabronione na pokładzie pojazdów.

23.2. Oddzielne anteny, zestawy „głosnomówiacy”, przewody do transmisji danych, Wi-Fi, Bluetooth i podobnie, łącznie z każdą formą transmisji danych, są zabronione.

Terenowe Imprezy Samochodowe — 2015

Główna Komisja Sportu Samochodowego PZM

Przepisy Ogólne TIS

23.3. Numery telefoniczne zabranych do pojazdu urządzeń muszą być dostarczone organizatorowi podczas OA.

23.4. Telefony mogą być używane na PS tylko poza kabiną i muszą być wyłączone podczas pozostałego czasu.

23.5. Używanie telefonu z przestrzeganiem obowiązujących przepisów prawa RP jest dozwolone na odcinkach drogowych.

24. OTWARCIE TRASY

24.1. Trasa każdej imprezy musi być otwarta przez minimum jeden samochód otwierający organizatora, którego celem jest sprawdzenie trasy pod kątem bezpieczeństwa (czy konieczne środki bezpieczeństwa znajdują się na swoim miejscu oraz czy nie wystąpiły nie przewidziane zagrożenia) oraz weryfikacja przejeźdźności trasy, prawidłowości instrukcji w Książce Drogowej, itp..

24.2. Zaleca się także aby po ostatnim uczestniku, trasę każdej PS przejechał pojazd organizatora zamykający trasę „Szachownica”.

25. SERWISOWANIE

25.1. Wszystkie parki serwisowe muszą być dostępne dla pojazdów z napędem na jedną os.

25.2. Podczas PS, każde serwisowanie oprócz wyraźnie dozwolonych w regulaminie

uzupełniającym nie jest możliwe (z wyjątkiem między uczestnikami). Uczestnicy pozostający w imprezie mogą sobie wzajemnie pomagać.

25.3. Organizator może określić strefy na PS gdzie dozwolone jest serwisowanie. Strefy te będą poprzedzone PKP, znajdować się będą w strefie kontroli prędkości 30 km/h i zostaną jasno oznaczone.

25.4. Serwisowanie na odcinkach drogowych jest dozwolone wyłącznie, gdy trasa imprezy pokrywa się z trasą serwisową.

25.5. Zespoły serwisowe nie mogą oddalać się od trasy uszczegółowionej w książce drogowej dla serwisów.

25.6. Każda pomoc lotnicza, kolejowa, transportowa kołowa, poza zapewnioną przez organizatora albo przez pojazd zgłoszony do imprezy i stale uczestniczący w imprezie, niezależnie od jej formy jest zakazana.

25.7. Pojazdy serwisowe mogą wjechać na trasę PS po zamknięciu poszczególnych punktów kontroli, za zgodą Dyrektora Imprezy. Pojazdy te muszą poruszać się wyłącznie zgodnie z kierunkiem jazdy.

25.8. Serwisowanie może być przeprowadzane wyłącznie w strefie dostępnej dla osób oficjalnych.

25.9. Maksymalna dozwolona prędkość w parku serwisowym wynosi 30 km/h.

25.10. Serwisowanie jest dozwolone wyłącznie w przypadkach wyżej wymienionych.

25.11. Organizator może ustanowić strefy serwisowe z pomiarem czasu w celu ograniczenia wyznaczonego czasu serwisowania i następnie umieścić pojazdy w parku zamkniętym.

25.12. Punkty Kontroli Czasu muszą być uwzględnione na trasie przed wjazdem do każdego parku serwisowego.

26. ŁĄCZNOŚĆ ZESPÓŁ-POJAZD

26.1. Wyświetlanie informacji dla pojazdu biorącego udział w imprezie jest dozwolone wyłącznie w strefie serwisowania.

26.2. Na PS, transmisja danych lub informacji do pojazdu biorącego udział w imprezie drogą radiową, telefonicznie lub każdym innym środkiem łączności jest zabroniona.

27. TANKOWANIE

27.1. Tankowanie paliwa jest dozwolone wyłącznie w następujących miejscach:

- Na biwaku.

- W strefie oficjalnego tankowania paliwa, która musi znajdować się po serwisie.

- Na stacji benzynowej wskazanej w książce drogowej i znajdującej się na oficjalnej trasie, ale wyłącznie z użyciem paliwa tej stacji.

- Na stacji benzynowej wskazanej w książce drogowej i znajdującej się w pobliżu bazy imprezy, ale wyłącznie z użyciem paliwa tej stacji.

- Gdziekolwiek przy użyciu paliwa dostarczonego przez innego uczestnika.

27.2. Podczas tankowania, pojazdy zawsze muszą stać na swoich kołach, mieć unieruchomiony silnik, a załoga musi znajdować się poza pojazdem.

27.3. Zaleca się przeprowadzanie tankowania paliwa wyłącznie na komercyjnych stacjach benzynowych, z użyciem paliwa dostępnego w publicznej sprzedaży. Procedura tankowania może być wykonywana wyłącznie przez członków załogi. Organizator powinien zapewnić, aby trasa imprezy przebiegała w pobliżu odpowiedniej ilości, adekwatnych rozmiarów stacji benzynowych oraz, że stacje te są wyraźnie zaznaczone w książce drogowej. Dodatkowe 20

Str. 11

Terenowe Imprezy Samochodowe — 2015

Główna Komisja Sportu Samochodowego PZM

Str. 12

Przepisy Ogólne TIS

minut musi być uwzględnione w czasie przyznanym na pokonanie odcinka drogowego. Jeżeli organizator dojdzie do wniosku, że nie jest możliwe przeprowadzenie trasy imprezy tak aby mijala odpowiednia ilość stacji benzynowych, to może wyznaczyć oficjalne strefy tankowania paliwa z pomiarem czasu, wyznaczony czas wynosi co najmniej 20 minut. PKC musi być ustanowiony na wjeździe i wyjeździe z takiej strefy tankowania.

27.4. W oficjalnych strefach tankowania paliwa, 2 członkom zespołu zezwala się na prowadzenie operacji tankowania paliwa, a trzeci musi być obecny wraz z gasnicą. Zaleca się, aby ci członkowie zespołów nosili okulary ochronne i homologowane ubiory. W oficjalnych strefach tankowania paliwa, żadna praca przy pojazdach nie może być wykonywana.

27.5. W oficjalnych strefach tankowania paliwa, nie może być wykonywana żadna inna praca przy startującym pojeździe.

27.6. Jeżeli stosowane jest elektryczne urządzenie do tankowania musi ono być typu nieiskrzącego, a uziemienie jest obowiązkowe w pojeździe.

27.7. W strefach tankowania stosuje się ograniczenie prędkości wynoszące 30 km/h.

27.8. Organizator musi ustanowić stosowną służbę przeciwpożarową w oficjalnych strefach tankowania paliwa.

27.9. Gdy pojazd nie może poruszać się samodzielnie, może on być wypchnięty poza

oficjalna strefe tankowania paliwa. Pomocniczy akumulator może być użyty do uruchomienia silnika bezpośrednio po wyjeździe z powyższej strefy.

28. PALIWO

28.1. Paliwo dla pojazdów z silnikami spalinowymi musi być zgodne z MKS (art. 252 Zał. J).

28.2. Organizator może zezwolić w regulaminie uzupełniającym na stosowanie dla pojazdów z silnikami spalinowymi alternatywnego rodzaju paliwa (w szczególności bio paliw), dopuszczonego do obrotu na terenie RP i będącego w powszechnej sprzedaży, z wyjątkiem paliw lotniczych, paliw na bazie metanolu oraz w przypadku pojazdów Grup S1 i S2 także LPG i CNG.

29. UBEZPIECZENIE

29.1. Kierowca musi posiadać dokument stwierdzający zawarcie umowy ubezpieczenia na siebie i pilota (przez cały czas udziału w imprezie) zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa. Zalecane jest posiadanie dodatkowej polisy NNW dla kierowcy i pilota oraz rozszerzenie ubezpieczenia pojazdu o ryzyko udziału w imprezach sportowych.

29.2. Organizator każdej imprezy zobowiązany jest wykupić polise ubezpieczeniową OC oraz polise NNW obejmująca osoby organizatora nieobjęte innym ubezpieczeniem. Obie te polisy muszą obejmować cały czas trwania imprezy.

29.3. Każdy uczestnik bierze udział w imprezie na własną odpowiedzialność. Poprzez fakt podpisania zgłoszenia uczestnik zrzeka się wszelkich praw do dochodzenia odszkodowań za straty i/lub szkody i/lub krzywdy, mogące być wynikiem wypadków, które mogą się zdarzyć podczas imprezy. Zrzeczenie to dotyczy FIA, PZM, organizatora, osób oficjalnych oraz innych uczestników.

29.4. Personel uczestnika podlega jego wyłącznej odpowiedzialności. Organizator imprezy nie ponosi odpowiedzialności za personel uczestnika i spowodowane przez niego szkody i/lub straty i/lub krzywdy.

30. KARTA DROGOWA

30.1. Karty drogowe muszą być zgodne z normą FIA, określona w Zał. nr 4 do Przepisów Ogólnych FIA.

30.2. Nowa karta drogowa jest wydawana co najmniej na starcie każdego etapu.

30.3. Miejsce gdzie każda karta drogowa ma być wreczona musi być podane zarówno na karcie drogowej jak i w książce drogowej i/lub regulaminie uzupełniającym.

30.4. Każdy uczestnik jest odpowiedzialny za swoją kartę drogową. Utrata karty drogowej powoduje nałożenie kary co najmniej 1 godziny i będzie zasygnalizowana ZSS.

30.5. Jedynie osoby oficjalne upoważnione do kontroli mają prawo do dokonywania wpisów godziny w karcie drogowej, prócz miejsca zastrzeżonego na „użytek uczestników”.

30.6. Uczestnicy są całkowicie odpowiedzialni za przedstawienie karty drogowej w różnych punktach kontrolnych, a także za dokładność wpisów.

30.7. W razie wycofania się z imprezy, uczestnik musi oddać swoją kartę drogową osobie oficjalnej przy pierwszej nadarzającej się okazji i jeżeli jest to wymagane wręczyć tej osobie podpisany odpowiedni formularz wycofania.

30.8. Uczestnik który nie ukończył etapu ale chce uczestniczyć w imprezie dalej, musi oddać swoją kartę drogową niezwłocznie po przyjeździe na PKC na zakończenie etapu.

Terenowe Imprezy Samochodowe — 2015

Główna Komisja Sportu Samochodowego PZM

Str. 13

Przepisy Ogólne TIS

31. STREFY KONTROLI

31.1. Wszystkie punkty kontrolne i strefy kontroli muszą być oznaczone przy pomocy standardowych znaków FIA /patrz załącznik nr 6/.

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

31.3. Każda para znaków kontroli musi być umieszczona po obu stronach drogi lub w terenie otwartym po obu stronach oficjalnej trasy, a znaki powinny znajdować maksymalnie w odległości 15 m od siebie. Uczestnicy muszą przejechać pomiędzy każdą parą znaków.

31.4. Zabrania się wjazdu lub wyjazdu ze strefy kontrolnej w kierunku innym niż przewidzianym dla trasy, a także ponownego wjazdu do strefy kontrolnej.

Następujące kary są przewidziane za nieprzestrzeżenie:

- 1-sze wykroczenie: kara 10 minut,

- 2-ie wykroczenie: kara 1 godziny,

- następne wykroczenie: wykluczenie lub kara ryczałtowa, jeśli jest przewidziana.

31.5. Punkty kontrolne zaczyna działać na 1 godzinę przed planowanym czasem wjazdu pierwszej załogi. O ile Dyrektor Imprezy nie zdecyduje inaczej, zakończenie działania punktów kontrolnych nastąpi 1 godzinę po planowanym czasie przejazdu ostatniej załogi, plus maksymalny dozwolony czas dla ostatniego uczestnika.

32. PUNKTY KONTROLI CZASU (PKC)

32.1. Czas wjazdu na PKC będzie odpowiadał dokładnie momentowi, w którym jeden z członków załogi wręczy kartę drogową kontrolerowi. Czas będzie wpisany do karty drogowej tylko w przypadku, gdy wszyscy członkowie załogi oraz pojazd będą znajdować się w bezpośrednim sąsiedztwie miejsca wpisywania czasów w PKC lub w przypadku znajdowania się pojazdu w kolejce samochodów oczekujących na wpisanie czasu do karty drogowej.

32.2. Procedura wjazdu rozpoczyna się w momencie, gdy pojazd mija tablicę oznaczającą początek strefy PKC.

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

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

32.5. Załoga nie zostanie ukarana za wjazd przed wyznaczonym czasem, jeżeli pojazd wjedzie w strefę kontrolną podczas minuty poprzedzającej minutę właściwego czasu wjazdu.

Odpowiedzialność za idealny czas wjazdu ponoszą załogi, które mogą skonsultować go z oficjalnym zegarem umieszczonym w punkcie kontrolnym.

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

32.7. W PKC, każda różnica pomiędzy rzeczywistym czasem wjazdu, a właściwym czasem wjazdu będzie karana 1 minutą za minutę lub część minuty różnicy. Jeżeli spóźnienie przekracza 30 minut, uczestnik zostanie wykluczony lub otrzyma odpowiednią karę ryczałtowa.

32.8. W PKC na końcu odcinka drogowego poprzedzającego PS, kontroler wpisuje w kartę drogową zarówno czas wjazdu załogi, jak i przewidywany czas startu do PS. Aby umożliwić załodze przygotowanie się do startu, różnica czasu pomiędzy wjazdem na PKC i startem musi wynosić 5 minut.

32.9. W przypadku kiedy załoga przyjedzie za wcześnie na PKC przed startem do PS, zostanie ona wstrzymana przez osoby oficjalne do momentu jej właściwego czasu startu.

32.10. Zezwala się załogom na wcześniejszy wjazd na PKC na zakończenie etapu jak również do parku zamkniętego mety etapu bez nakładania kary

32.11. Maksymalny dopuszczalny czas na PS może być zwiększony decyzją ZSS na wniosek Dyrektora Imprezy. Załogi są o tym informowane w możliwie jak najkrótszym czasie. Wykluczenie lub nałożenie kary ryczałtowej za przekroczenie dopuszczalnego limitu spóźnienia może być ogłoszone tylko na mecie etapu.

Terenowe Imprezy Samochodowe — 2015

Główna Komisja Sportu Samochodowego PZM

Str. 14

Przepisy Ogólne TIS

33. PUNKTY KONTROLI CZASU (PKC) NA PROBACH SPECJALNYCH (PS)

33.1. Jeżeli bezpośrednio za PKC znajduje się start do PS, wówczas obydwa te punkty znajdują się w jednej strefie kontrolnej oznakowanej w następujący sposób:

- 2 żółte znaki z wizerunkiem tarczy zegara (początek strefy);
- 2 czerwone znaki z wizerunkiem tarczy zegara (PKC) w odległości około 100 m;
- 2 czerwone znaki z wizerunkiem flagi (start do PS) w odległości 50 - 200 m;
- 2 znaki końca strefy z 3 czarnymi ukosnymi paskami na bezowym tle w odległości 100 m.

33.2. Po wpisaniu czasu w PKC, załoga udaje się natychmiast na start do PS. Kontroler wpisuje rzeczywisty czas startu załogi w kartę drogową (godzina i minuta) i następnie daje sygnał startu dla załogi.

33.3. Następuje odliczanie: 30 sekund, 15 sekund, 10 sekund, a ostatnie 5 sekund – po jednej. Po upływie ostatnich 5 sekund zostanie podany sygnał startu, po którym uczestnik musi niezwłocznie wystartować. Postój trwający ponad 20 sekund na linii startu po sygnale startu będzie karany 2 minutami.

33.4. Jeżeli start do PS pokrywa się z początkiem etapu, godzina startu do PS jest także godziną startu etapu.

33.5. Czas startu do PS podany w karcie drogowej może być zmieniony wyłącznie przez kontrolera, jedynie w przypadku działania siły wyższej.

33.6. Na każdą załogę, która odmówi startu do PS w czasie i pozycji dla niej ustalonych nałożona, nałożona zostanie kara 60 minut.

33.7. Falstart jest karany co najmniej 1 minutą lub większą karą czasową przez ZSS w

zależności od raportu kontrolera. Kara ta nie wyklucza ostrzejszych kar, które może nałożyć ZSS szczególnie w razie powtórzenia wykroczenia.

33.8. Odstępy czasowe na starcie PS powinny odpowiadać tym samym zasadom, jak dla startu do danego etapu, chyba że nałożono kary drogowe.

33.9. PS powinny być zakończone meta lotna, wydzielona znakami (wszystkie zdublowane) w następujący sposób:

- 2 żółte znaki z szachownicą (początek strefy);
- 2 czerwone znaki z szachownicą (meta lotna) w odległości około 100 m;
- 2 czerwone znaki (zegar i stop) w odległości 150-300 m;
- 2 znaki końca strefy z 3 ukośnymi paskami na bezowym tle w odległości 100 m.

33.10. Zatrzymanie się pomiędzy żółtym znakiem zapowiadającym i znakiem STOP jest zabronione. Wykroczenie powyższe powoduje nałożenie kary 15 minut.

33.11. Pomiar czasu następuje na linii mety. Urządzenia służące do pomiaru czasu powinny być zdublowane.

33.12. Na linii stop, kontroler punktu wpisuje do karty drogowej godziny wjazdu (godziny, minute i sekundy), która jest także godziną startu do następnego odcinka drogowego (godzina, minuta). W razie przybycia kilku uczestników w tej samej minucie, kierownik punktu musi oddzielić start uczestników przerwą co najmniej 1 minutowa w kolejności ich przybycia na metę.

33.13. Na PS pomiaru czasu dokonuje się z dokładnością do 1 sekundy, prócz PSS gdzie czasy mierzy się z dokładnością do 1/10 sekundy, w celu rozstrzygnięcia ex aequo. Po sporządzeniu jego klasyfikacji i określeniu kolejności startu do następnej PS, dziesiąte sekundy są kasowane poprzez zaokrąglenie do pełnej sekundy w dół.

33.14. Jeżeli uczestnik nie może odjechać samodzielnie, może być holowany lub pchany aby opuścić strefę, z zewnątrz pomocą tylko osób oficjalnych i/lub uczestników pozostających w imprezie i nie otrzymuje w takim przypadku kary (art. 35.2).

33.15. Jeżeli uczestnik nie zatrzyma się w punkcie Stop w celu wpisania uzyskanych czasów, otrzyma karę wynoszącą 1 godzinę.

34. PRÓBY SPECJALNE (PS) / ODCINKI DROGOWE / ETAPY

34.1. Etapy imprezy TIS mogą składać się z odcinków drogowych, odbywających się zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa dot. ruchu drogowego.

34.1.2. Planowane przeciętne prędkości przejazdu, na poszczególnych odcinkach drogowych nie mogą przekroczyć 45 km/h.

34.2. TIS **powinien** składać się z kilku PS a każda próba musi być poprzedzona PKC. Jeżeli PS jest organizowana na wyłączonej z ruchu drodze publicznej **lub prywatnej o charakterze odcinka specjalnego**, wymagane jest jej zabezpieczenie zgodne z załącznikiem H do MKS (zwanego dalej Zał. H), (samochód ratownictwa drogowego, karetka pogotowia **z dwoma** Terenowe Imprezy Samochodowe — 2015

Główna Komisja Sportu Samochodowego PZM

Str. 15

Przepisy Ogólne TIS

ratownikami medycznymi, itd.). Organizator musi również spełnić wszelkie wymagania wynikające z art. 65 Ustawy „Prawo o ruchu drogowym”.

34.3. Łączna długość zaplanowanych Prób Specjalnych (PS) nie może być większa niż:

- 75 km w przypadku imprezy 1-etapowej;
- 150 km w przypadku imprezy 2-etapowej.

34.4. Dla pojazdów Kategorii Turystycznej długość pojedynczej PS nie może przekroczyć 10 km.

34.5. Podczas TIS zaleca się zorganizowanie próby super specjalnej (PSS), zlokalizowanej w miejscach o łatwym dostępie dla publiczności. **Organizacja PSS jest fakultatywna. Jeżeli jest zaplanowana w imprezie, odbywa się przed lub na początku etapu 1 i wszyscy uczestnicy muszą w niej uczestniczyć. Tylko jedna PSS może być zorganizowana i określa ona kolejność startu do następnego etapu lub sekcji. PSS zaliczana jest do klasyfikacji imprezy.** Długość tej próby nie może przekroczyć 20 km. Podczas gdy tylko jedna PSS może być zorganizowana, organizatorzy mogą dowolnie decydować o liczbie krótkich PS w dowolnym miejscu imprezy, w celu podniesienia atrakcyjności i promocji ich imprezy.

34.6. W przypadku rozgrywania imprez 2-etapowych należy zaplanować minimum 8 godzinna przerwę pomiędzy poszczególnymi etapami.

34.7. Zabroniona jest pod karą wykluczenia jazda w kierunku przeciwnym do kierunku rozgrywania próby.

34.8. Przed rozpoczęciem TIS, ZSS musi dokonać sprawdzenia przygotowania wszystkich PS.

35. HOLOWANIE

35.1. Pojazd, który nie może poruszać się samodzielnie, może być holowany lub pchany przez innego uczestnika z wyjątkiem strefy kontroli na starcie do etapu lub na starcie do PS, gdzie może być tylko przesunięty przez załogę i sedziów. W przypadku takiego uczestnika, uznane zostanie, że wystartował on do PS zgodnie z czasem wskazanym w harmonogramie.

35.2. Pojazd holowany lub pchany przez PKC otrzyma kare 30 minut, z wyjątkiem mety PS (art. 33.14).

35.3. Zabrania się transportowania pojazdu jakimkolwiek środkiem (cieciarówka, przyczepa etc). Każdy pojazd tak transportowany zostanie wykluczony.

36. ZATRZYMANIE PRÓBY SPECJALNEJ (PS)

36.1. Jeżeli PS jest nieodwołalnie zatrzymana lub odwołana dla jednego lub kilku uczestników, Dyrektor Imprezy może ustalić dla każdego zainteresowanego uczestnika czas najbardziej sprawiedliwy przy pomocy środków znajdujących się w jego dyspozycji (na przykład GPS, czasy na PKP, system śledzenia pojazdów, etc.).

36.2. Żaden uczestnik odpowiedzialny w jakikolwiek sposób za zatrzymanie PS, nie może skorzystać z tego przepisu i otrzymać rzeczywisty czas, jeśli taki uzyskał.

37. PUNKTY KONTROLI PRZEJAZDU (PKP)

37.1. Aby sprawdzić czy załogi przestrzegają trasy podanej w książce drogowej, można ustawić PKP, rozmieszczone w podanych i ponumerowanych miejscach w książce drogowej.

37.2. Strefa kontroli przejazdu jest następująco oznakowana:

2 żółte znaki z wizerunkiem stempla (początek strefy);

2 czerwone znaki z wizerunkiem stempla (lokalizacja PKP) w odległości około 100 m;

2 znaki końca strefy z 3 ukosnymi paskami czarnymi na białym tle w odległości 100 m.

37.3. Lokalizacja PKP musi być dobrze widoczna, a także umieszczona tak, aby pojazdy mogły łatwo zatrzymać się i wyjechać z niej.

37.4. Godzina przejazdu musi być zmierzona z dokładnością do sekundy i może być wykorzystana w razie przerwania PS (art. 36).

37.5. Godzina zamknięcia PKP musi być podana w karcie drogowej lub książce drogowej/ harmonogramie lub za pomocą komunikatu.

Godzina zamknięcia PKP jest określana biorąc pod uwagę:

- przebyta odległość od momentu startu do danej PS;

- średnia prędkość na danej PS w stosunku do maksymalnego dopuszczalnego czasu przejazdu;

- właściwy czas ostatniego uczestnika, powiększony o 60 minut.

37.6. Regulamin uzupełniający lub książka drogowa / harmonogram wydane podczas OA określają skale kar stosowanych za każdy ominięty PKP.

38. PRZEGRUPOWANIA

38.1. Zaleca się organizowanie przegrupowania podczas trwania TIS.

38.2. Przegrupowanie jest przerwą zaplanowaną przez organizatora gdzie stosuje się przepisy parku zamkniętego z PKC przy wjeździe i wyjeździe.

Terenowe Imprezy Samochodowe — 2015

Główna Komisja Sportu Samochodowego PZM

Str. 16

Przepisy Ogólne TIS

38.3. Przegrupowania mają na celu zmniejszenie przerw czasowych, które mogą powstać pomiędzy uczestniczącymi załogami w wyniku spóźnień i / lub rezygnacji z udziału w imprezie oraz utrzymaniu harmonogramu imprezy w razie jakichkolwiek opóźnień.

38.4. Czas przerwy może być różny dla każdej załogi.

38.5. Wjeżdżając na punkt kontrolny przegrupowania załogi muszą wręczyć kontrolerowi swoje karty drogowe. Załogi otrzymają informacje co do czasu ich ponownego startu.

Następnie muszą doprowadzić swój pojazd bezzwłocznie i bezpośrednio do parku zamkniętego. Kolejność startu będzie taka sama jak kolejność wjazdu na PKC przegrupowania, chyba że Dyrektor Imprezy zdecyduje inaczej. **Odstępy czasowe pomiędzy uczestnikami po przegrupowaniu powinny spełniać te same warunki co te określone na początku etapu.**

39. PARK ZAMKNIĘTY (PARC FERME)

39.1. **Zabronione jest wykonywanie w parku zamkniętym prac innych niż te wyraźnie dozwolone poniżej:**

39.2. Samochody podlegają przepisom parku zamkniętego:

- Od momentu ich wjazdu do parku zamkniętego przed startem (jeśli jest);

- Od momentu ich wjazdu do parku przegrupowania;

- Od momentu ich wjazdu w strefę kontroli;

- Od momentu gdy ukończą imprezę do czasu, gdy ZSS zezwoli na otwarcie parku zamkniętego.

39.3. Załogi mogą wejść do parku zamkniętego 15 min przed czasem startu.

39.4. Pojazd, który nie zostanie uruchomiony może być pchany przez załogę, osoby oficjalne i innych uczestników pozostających w imprezie do końca strefy kontroli. W tym przypadku stosuje się karę 1 minuty. Dopuszcza się uruchamianie silnika przy użyciu zewnętrznego akumulatora dostarczonego i zabranego przez członka zespołu pod kontrolą osoby oficjalnej imprezy. Akumulator ten nie może być w żadnym wypadku zabrany do pojazdu wycynowego.

39.5. Holowanie i/lub pchanie przez inny pojazd wewnątrz parku zamkniętego jest zabronione.

39.6. Gdy sędziowie techniczni imprezy uznają, że pojazd znajduje się w stanie zagrożającym bezpieczeństwu, pojazd ten musi zostać naprawiony w parku zamkniętym w obecności sędziego technicznego. W takim przypadku, pełne minuty poświęcone na naprawę będą dodane do kary nałożonej na uczestnika za ten etap. Po ukończeniu prac, wyznaczona zostanie nowa godzina startu. Jeżeli naprawa trwa dłużej niż 30 minut, uczestnik otrzyma karę ryczałtową (jeżeli występuje) lub zostanie wykluczony.

39.7. Po wprowadzeniu pojazdu do parku zamkniętego na koncu etapu, załoga musi zatrzymać silnik. Zezwala się załodze na umieszczenie ich samochodu pod pokrowcem po czym załogi muszą natychmiast opuścić park zamknięty. Mogą do niego powrócić dopiero 15 minut przed czasem ich ponownego startu.

39.8. W drodze wyjątku od przepisów parku zamkniętego i pod nadzorem osoby oficjalnej, zezwala się załodze w parku zamkniętym na starcie, przegrupowania lub mecie etapu:
- na wymianę jednej lub dwóch przebitych lub uszkodzonych opon, przy pomocy narzędzi znajdujących się w pojeździe;
- na dokonanie wymiany przedniej szyby z dopuszczeniem obcej pomocy, po zatwierdzeniu przez Dyrektora Imprezy;
- na sprawdzenie i / lub obniżenie ciśnienia w oponach.

Działania takie muszą być całkowicie ukończone przed upływem czasu startu.

W przeciwnym razie zostanie nałożona kara 1 minuty za każdą minutę spóźnienia.

39.9. Przed opuszczeniem parku zamkniętego zezwala się załodze na umieszczenie pokrowców na ich samochodach i / lub akumulatora zapasowego na zewnątrz parku zamkniętego.

40. KLASYFIKACJE

40.1. Kary wyrażane są w godzinach, minutach i sekundach.

40.2. Klasyfikacja końcowa jest ustalana poprzez zsumowanie czasów uzyskanych na PS oraz kar nałożonych na odcinkach drogowych oraz innych kar czasowych.

40.3. Uczestnicy, którzy uzyskali najmniejszą sumę czasów ogłaszani są zwycięzcami w klasyfikacji generalnej, następnie zajmują drugie miejsce i tak dalej. Klasyfikacje w grupach i klasach są sporządzane według tej samej zasady.

40.4. W razie ex-aequo, zwycięzca ogłaszany jest ten, kto uzyskał najlepszy czas podczas PSS (jeżeli była rozgrywana). Jeżeli to nie wystarczy na rozstrzygnięcie ex aequo, to brany

Terenowe Imprezy Samochodowe — 2015

Główna Komisja Sportu Samochodowego PZM

Str. 17

Przepisy Ogólne TIS

jest pod uwagę czas ostatniej PS. Gdy i to nie pozwala na wyłonienie zwycięzcy, rozstrzyga poprzednia PS i tak dalej do skutku.

40.5. Częściowe klasyfikacje nieoficjalne są ogłaszane po każdym etapie, ale stają się ostateczne dopiero po zakończeniu imprezy.

40.6. Oficjalne klasyfikacje imprezy wywieszane są na oficjalnej tablicy ogłoszeń najpóźniej 12 godzin po przybyciu na mecie pierwszego pojazdu.

40.7. Uczestnik, który ostatecznie wycofał się z imprezy musi natychmiast usunąć lub zakryć numery startowe.

40.8. Aby być ujętym w klasyfikacji końcowej imprezy, uczestnik musi stawić się na pierwszym PKC podczas każdego etapu oraz na PKC końcowym imprezy, w czasie ich pracy.

41. PROTESTY I ODWOŁANIA

41.1. Każdy protest musi być złożony zgodnie z postanowieniami MKS. Musi on być złożony na piśmie i wręczony Dyrektorowi Imprezy **lub w przypadku jego nieobecności wręczony ZSS**, wraz z kaucją, która nie będzie zwrócona, jeżeli protest nie zostanie uznany. Wysokość kaucji musi być podana w regulaminie uzupełniającym.

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

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

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

41.5. Uczestnicy mogą odwoływać się od podjętych decyzji zgodnie z postanowieniami MKS. Wysokość kaucji za odwołanie do OKSS PZM lub GKSS PZM musi być podana w regulaminie uzupełniającym.

41.6. Terminy składania protestów:

- w sprawie wykroczeń regulaminowych i błędów rachunkowych w wynikach prowizorycznych

30 minut od ich wywieszenia;

- protesty dotyczące ostatecznej klasyfikacji, protesty zbiorowe, protesty dotyczące zapisów w karcie drogowej nie będą przyjmowane.

42. BADANIA KONTROLNE KONCOWE PO IMPREZIE (BK 2)

42.1. Po ceremonii mety, wszystkie pojazdy mogą zostać umieszczone w parku zamkniętym gdzie muszą pozostać do czasu, gdy ZSS zezwoli na jego otwarcie.

42.2. Badania kontrolne po imprezie (BK 2) zawierające demontaż samochodów mogą być przeprowadzone według uznania ZSS lub w następstwie protestu lub zgodnie z rekomendacją Dyrektora Imprezy do ZSS.

43. CEREMONIA ROZDANIA NAGRÓD

Podczas ceremonii rozdania nagród nagradzani będą co najmniej trzej pierwsi uczestnicy z klasyfikacji generalnej imprezy oraz zwycięzca każdej z grup.

44. PRZEPISY KONCOWE

44.1. Organizator TIS zastrzega sobie prawo do właściwej interpretacji niniejszego regulaminu, wydania instrukcji dodatkowych i uzupełniających, jak również do całkowitego odwołania TIS.

44.2. W sprawach, które nie zostały ujęte niniejszym regulaminem obowiązują przepisy MKS wraz z załącznikami oraz Ustawy „Prawo o ruchu drogowym”.

44.3. Wszelkie odwołania od decyzji ZSS podczas TIS muszą być składane przez uczestnika do OKSS PZM. Od decyzji OKSS PZM przysługuje odwołanie do GKSS PZM przy zachowaniu trybu odwołań z MKS.

44.4. Wyniki z TIS należy dostarczyć do macierzystego Zarządu Okręgowego PZM w ciągu trzech dni roboczych od zakończenia imprezy.

44.5. Organizator niestosujący się do niniejszego regulaminu ramowego utraci prawo do organizacji TIS. Imprezy takie będą traktowane jako nielegalne.

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

Terenowe Imprezy Samochodowe — 2015

Główna Komisja Sportu Samochodowego PZM

Str. 18

Przepisy Ogólne TIS

44.7. Dopuszcza się organizację imprez ogólnodostępnych opartych na Przepisach Ogólnych Terenowych Imprez Samochodowych bez konieczności zachowania trasy okrzewej i PKC z jednoczesnym zachowaniem standardów bezpieczeństwa TIS, ze szczególnym uwzględnieniem dopuszczalnych długości PS (art. 34).

44.8. Przyjmuje się, że imprezy tzw. „Klubowe” są imprezami zamkniętymi, imprezami na zaproszenia, przygotowanymi na zlecenie innych podmiotów niż PZM. Impreza musi być zatwierdzona przez właściwą dla organizatora OKSS PZM, natomiast funkcje ZSS może pełnić jednoosobowo powołany przez OKSS PZM sędzia z licencją klasy I, będący członkiem innego klubu niż klub organizatora. W imprezach tych należy zachować standardy bezpieczeństwa TIS, ze szczególnym uwzględnieniem dopuszczalnych długości PS (art. 34), można natomiast stosować inne niż standardowe dokumenty TIS.

44.9. Zaleca się organizatorom TIS przeprowadzenie przed imprezami dla wszystkich zgłoszonych uczestników, szkolenia w zakresie obowiązujących przepisów (w szczególności procedur bezpieczeństwa) i zasad organizacyjnych obowiązujących w TIS, mające na celu wzrost poziomu przygotowania uczestników do rywalizacji w imprezie.

Zatwierdzono wraz z załącznikami przez GKSS PZM w dniu 25 Lutego 2015.

Terenowe Imprezy Samochodowe — 2015

Główna Komisja Sportu Samochodowego PZM

Str. 19

Załącznik nr 1

Regulamin techniczny pojazdów terenowych udoskonalonych (PTU)

Grupy 1 (Sport—S1)

1. Przepisy ogólne dla Grupy S1

1.1. Do Grupy S1 dopuszczone będą pojazdy z napędem na jedną (4x2) lub dwie osie (4x4) o zamkniętym nadwoziu i maksymalnej masie 3500 kg.

1.2. Masa pojazdu jest dowolna.

1.3. Pojazdy Grupy S1 muszą być wyposażone w dwa lusterka zewnętrzne, po jednym z każdej strony pojazdu o minimalnej powierzchni 90 cm².

1.4. Silnik benzynowy lub wysokopreżny (Diesla) jest dowolny.

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

1.6. Zawieszenie jest dowolne.

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

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

2. Uszy holownicze

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

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

3. Szyby i siatki

3.1. We wszystkich samochodach szyba przednia musi być wykonana ze szkła warstwowego klejonego.

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

3.3. Szyby boczne i szyba tylna mogą być wykonane z poliwęglanu, którego minimalna grubość wynosi 3 mm, (zalecany jest Lexan 400 o grubości 5 mm).

3.4. Wszystkie samochody, których drzwi wyposażone są w opuszczane szyby lub szyby ze szkła oraz samochody bez szyb w drzwiach, muszą posiadać siatki ochronne zamocowane na drzwiach przy pomocy szybkozłacza znajdującego w dolnej części i muszą rozciągać się, patrząc z boku, od środka kierownicy do punktu najbardziej oddalonego do tyłu fotela z danej strony.

4. Główny wyłącznik prądu

4.1. Jako minimum każdy samochód musi być wyposażony w główny wyłącznik prądu – dostępny od wewnątrz i z zewnątrz samochodu. Jeśli chodzi o stronę zewnętrzną samochodu, wyłącznik musi być usytuowany obowiązkowo u dołu słupka przedniej szyby, po stronie kierowcy oraz wyraźnie oznaczony: czerwona błyskawica na niebieskim trójkacie z białą obwódką (długość podstawy trójkąta, co najmniej 12 cm).

4.2. Wyłącznik musi odcinać wszystkie źródła i odbiorniki prądu oraz unieruchomić silnik. W silnikach diesla nie posiadających wtryskiwaczy sterowanych elektronicznie, wyłącznik ten musi być zespolony z urządzeniem zamykającym wlot powietrza do silnika.

5. Dodatkowe zamocowania

5.1. **Zaleca się aby pojazdy były** wyposażone w dodatkowe zabezpieczenia pokrywy silnika i bagażnika przed jej otwarciem, za pomocą dwóch dodatkowych zamocowań, **które powinny spełniać poniższe warunki:**

- otwory w pokrywie do mocowania zabezpieczeń muszą być wzmocnione dodatkowymi płytkami;

- w przypadku użycia części plastikowych, należy zastosować metalowe wzmocnienia, aby zapobiec możliwości uszkodzenia mechanicznego.

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

6. Układ paliwowy

6.1. **Paliwo zgodne z art. 28. niniejszego regulaminu.**

6.2. Połączenia elastycznych przewodów paliwowych muszą być na wszystkich końcach skutecznie zacisnięte.

Terenowe Imprezy Samochodowe — 2015

Główna Komisja Sportu Samochodowego PZM

Str. 20

Załącznik nr 1

6.3. Układ odpowietrzania zbiornika paliwa musi być wyposażony w mechanizm samoczynnie zabezpieczający przed wyciekami paliwa w przypadku przewrócenia się samochodu - patrz art. 283-3.1 Zał. J.

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

6.5. Dopuszcza się stosowanie nie homologowanych zbiorników paliwa wykonanych we własnym zakresie. Takie rozwiązanie każdorazowo musi być uzgodnione i **zatwierdzone przez Kierownika BK.**

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

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

9. Ścianki działowe i ekrany przewodów chłodniczych

Wprowadza się obowiązek instalacji ścianek działowych między chłodnicą a przedziałem załogi oraz między akumulatorem a przedziałem załogi, w taki sposób, żeby w przypadku rozszczelnienia układu chłodzenia lub uszkodzenia („wylania”) akumulatora załoga nie uległa

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

10. Pozostałe wyposażenie

Wszystkie samochody muszą być wyposażone w:

- Trójkąt odblaskowy;
- Apteczke;
- Układ świateł awaryjnych.

11. Inne postanowienia

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

Terenowe Imprezy Samochodowe — 2015

Główna Komisja Sportu Samochodowego PZM

Str. 21

Załącznik nr 2

Regulamin techniczny pojazdów terenowych **seryjnych** (PTS)

Grupy 2—(Sport-S2)

1. Przepisy ogólne dla Grupy S2

1.1. Do Grupy S2 dopuszczone będą samochody wyprodukowane seryjnie w ilości co najmniej 1000 identycznych egzemplarzy, z napędem na jedną (4x2) lub dwie osie (4x4) o zamkniętym nadwoziu (min. 2-osobowe) i maksymalnej masie 3500 kg. Nadwozie musi być zgodne z art.284-6.6 oraz 284-6.9.

1.2. Masa samochodu jest dowolna.

1.3. Samochód Grupy S2 musi być wyposażony w dwa lusterka zewnętrzne, po jednym z każdej strony samochodu o minimalnej powierzchni 90 cm².

1.4. Silnik benzynowy lub wysokopreśny (Diesla) musi być oryginalny, zgodny z marką i modelem samochodu. Może być modyfikowany, pod warunkiem zachowania oryginalnych zespołów i części. Układ dolotowy silnika jest dowolny. Filtr powietrza, jego obudowa i przewód zasysający powietrze są dowolne. Powietrze do zasilania silnika nie może być pobierane z kabiny. Wymienniki ciepła w układzie dolotowym mogą być zastąpione wymiennikami ciepła pochodzącymi z innych modeli tej samej marki samochodu. Króćce wlotowe i wylotowe wymienników ciepła mogą być modyfikowane jedynie w celu zamontowania przewodów powietrza. Zabroniony jest jakiegokolwiek natrysk wody na wymienniki ciepła, chyba, że jest to rozwiązanie oryginalne. Lokalizacja wymienników ciepła może być zmieniona w stosunku do oryginalnego rozwiązania, ale wymiennik ciepła, jego instalacja oraz przewody powietrza do wymienników muszą w całości znajdować się w obrębie nadwozia. Sterownik silnika może być dowolny, ale oryginalny system oraz czujniki i włączniki muszą być zachowane.

1.5. Układ przeniesienia napędu musi być oryginalny, zgodny z marką i modelem samochodu. Przełożenia skrzyni biegów i pozostałych napędów są dowolne.

1.6. Zawieszenie musi być oryginalne, zgodne z marką i modelem samochodu. W przypadku sztywnej osi, oryginalne części mogą być wzmocnione, ale w sposób umożliwiający zawsze rozpoznanie oryginalnych części. Amortyzatory muszą być zgodne z art. 284-6.3.5 Zał. J. Sprężyny, resory, drążki skretne są dowolne. Drążek stabilizatora może być usunięty lub odłączony. Wzmocnienie zawieszenia musi być zgodne z art. 284-6.3.1 Zał. J. Materiał (wypełnienie) silentblocków jest dowolny.

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

1.8. Układ hamulcowy musi być zgodny z art. 284-6.5 Załącznika J

2. Uszy holownicze

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

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

3. Szyby i siatki

3.1. We wszystkich samochodach szyba przednia musi być wykonana ze szkła warstwowego klejonego.

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

3.3. Szyby boczne i szyba tylna mogą być wykonane z poliwęglanu, którego minimalna

grubosc wynosi 3 mm (zalecany jest Lexan 400 o grubosci 5 mm).

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

4. Główny wyłącznik prądu

4.1. Jako minimum każdy samochód musi być wyposażony w główny wyłącznik prądu – dostępny od wewnątrz i z zewnątrz samochodu. Jeśli chodzi o stronę zewnętrzną samochodu, wyłącznik musi być usytuowany obowiązkowo u dołu słupka przedniej szyby, po stronie kierowcy oraz wyraźnie oznaczony: czerwona błyskawica na niebieskim trójkącie z białą obwódka (długość podstawy trójkąta, co najmniej 12 cm).

Terenowe Imprezy Samochodowe — 2015

Główna Komisja Sportu Samochodowego PZM

Str. 22

Załącznik nr 2

4.2. Wyłącznik musi odcinać wszystkie źródła i odbiorniki prądu oraz unieruchomić silnik. W silnikach diesla nie posiadających wtryskiwaczy sterowanych elektronicznie, wyłącznik ten musi być zespolony z urządzeniem zamykającym wlot powietrza do silnika.

5. Dodatkowe zamocowania

5.1. **Zaleca się aby pojazdy były** wyposażone w dodatkowe zabezpieczenia pokrywy silnika i bagażnika przed jej otwarciem, za pomocą dwóch dodatkowych zamocowań, **które powinny spełniać poniższe warunki:**

- otwory w pokrywie do mocowania zabezpieczeń muszą być wzmocnione dodatkowymi płytkami;

- w przypadku użycia części plastikowych, należy zastosować metalowe wzmocnienia, aby zapobiec możliwości uszkodzenia mechanicznego.

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

6. Układ paliwowy – patrz art. 284-6.8 Załącznika J

6.1. **Paliwo zgodne z art. 28. niniejszego regulaminu.**

6.2. Połączenia elastycznych przewodów paliwowych muszą być na wszystkich końcach skutecznie zacisnięte.

7. Instalacja elektryczna – patrz art. 284-6.7. Załącznika J.

8. Fartuchy przeciw błotne – patrz art. 283-19. Załącznika J.

9. Pozostałe wyposażenie

Wszystkie samochody muszą być wyposażone w:

- Trójkąt odblaskowy;

- Apteczki;

- Układ świateł awaryjnych.

10. Inne postanowienia

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

Terenowe Imprezy Samochodowe — 2015

Główna Komisja Sportu Samochodowego PZM

Str. 23

Załącznik nr 3

Regulamin techniczny pojazdów terenowych Kategorii Turystycznej

(Grupa 3—TR3)

1. Wprowadzenie

Każdy pojazd zostanie poddany przed startem do TIS badaniu kontrolnemu przed imprezą (BK 1), którego celem jest ustalenie, czy pojazd jest zgodny z regulaminem TIS wraz z jego załącznikami. Samochód przedstawiony do badania kontrolnego musi być czysty zarówno na zewnątrz jak i wewnątrz. Kierowca obowiązany jest przedstawić wszystkie obowiązujące dokumenty — prawo jazdy, dodatkowe specjalne ubezpieczenie na kierowcę i pilota. Organizator może zarządzić dodatkowe badania kontrolne w czasie trwania imprezy oraz końcowe badanie kontrolne po imprezie (BK 2), które odbędzie się bezpośrednio po przybyciu uczestników na mecie.

2. Dopuszczone pojazdy

Do startu w TIS w Kategorii Turystycznej dopuszczone będą pojazdy zgodne z homologacją producenta oraz rozporządzeniem właściwego ministra, w zakresie dopuszczenia do ruchu drogowego. Pojazdy niezgodne z homologacją producenta muszą być zgodne z

rozporządzeniem właściwego ministra, w zakresie dopuszczenia do ruchu, a zakres wykonanych przeróbek musi być zgodny z Zał. J do MKS, w szczególności dotyczy to układu hamulcowego i paliwowego oraz wyposażenia bezpieczeństwa — klatka bezpieczeństwa, fotele, pasy bezpieczeństwa.

3. Obowiązkowe wyposażenie samochodu:

- Kaski ochronne dla załogi muszą być typu stosowanego w sporcie samochodowym.
- Pasy bezpieczeństwa dla kierowcy i pilota.
- Zagłówki fotela dla kierowcy i pilota.
- Minimum jedna gasnica (zaleca się montaż w zasięgu rąk załogi).
- Apteczka z odpowiednim wyposażeniem medycznym.
- Zderzak przedni i tylny.
- Numery startowe i obowiązkowa reklama organizatora.

4. Ponadto każdy samochód musi spełnić następujące wymagania:

- Identyczne koła (obraz i opona) na **tej samej** osi.
- Wszystkie przedmioty w bagażniku i kabinie muszą być solidnie zamocowane.
- Dodatkowe punkty świetlne – zgodnie z Ustawą „Prawo o ruchu drogowym”.
- Nie wolno stosować na oponach zadnych elementów przeciwpoślizgowych, zarówno mechanicznych jak i chemicznych.
- Dopuszcza się używanie tylko opon handlowych, posiadające znak homologacji E.

Organizator zastrzega sobie prawo wprowadzenia dodatkowych wymagań, **które muszą być określone w regulaminie uzupełniającym**.

Organizator może nie dopuścić do startu w imprezie lub wykluczyć w trakcie imprezy każdy samochód, który sędziowie techniczni uznają za zagrażający bezpieczeństwu.

Terenowe Imprezy Samochodowe — 2015

Główna Komisja Sportu Samochodowego PZM

Str. 24

Załącznik nr 4

Wyposażenie bezpieczeństwa dla pojazdów Grupy **S1** i Grupy **S2**

Terenowych Imprez Samochodowych

Wprowadzenie

Niniejsze przepisy określają niezbędne minimum elementów wyposażenia bezpieczeństwa, w które musi być wyposażony pojazd oraz załoga. Każda Okręgowa Komisja Sportu Samochodowego PZM (OKSS PZM) w przypadku pojedynczej imprezy lub okręgowego cyklu imprez, może indywidualnie uszczegółowić wyposażenie bezpieczeństwa osobistego załogi oraz wyposażenie bezpieczeństwa pojazdów, w zależności na przykład od: długości PS, trudności pokonywanego terenu, średnich i maksymalnych prędkości osiąganych na trasie PS, charakteru imprezy (turystyczno-sportowo-nawigacyjny, połączenia ze zlotem/wydarzeniem turystycznym lub parada lub pokazem), itp..

Wymogi

1. Klatka bezpieczeństwa – zgodna z art. 283-8 Załącznika J. Każde odstępstwo od tego artykułu musi być zatwierdzone przez właściwą OKSS PZM.
2. Pasy bezpieczeństwa (stanowczo zalecane z listy tech. FIA nr 24) – szerokość min. 3 cale. Montaż pasów zgodny z art. 283-6.2 Załącznika J.
3. Fotele typu kubelkowego (zalecane z listy tech. FIA nr 12) – zalecany montaż foteli zgodny z art. 283-20 Załącznika J.
4. Gasnice i systemy gasnicze – zgodne z art. 283.7 Załącznika J. **W sezonie 2015 jako minimum**, dopuszcza się wyposażenie samochodu tylko w dwie gasnice ręczne o masie środka gasniczego min. 2 kg każda.
5. Wyposażenie bezpieczeństwa osobistego:
 - system FHR jest stanowczo zalecany,
 - kombinezon – dopuszczone jest używanie kombinezonów z utraconą homologacją FIA Standard 1986 oraz innych trudnopalnych **jednoczesciowych** kombinezonów (np. kombinezon mechanika)
 - bielizna (długa), balakława, skarpety – są stanowczo zalecane, dopuszczone jest używanie ww. wyposażenia osobistego z utraconą normą ISO 6940 oraz niehomologowanego wykonanego z włókien naturalnych
 - buty i rękawice (stosowanie rękawic nie dotyczy pilotów) – dopuszczone jest używanie ww. wyposażenia osobistego z utraconą normą ISO 6940. Dopuszcza się używanie niehomologowanych butów skórzanych.
 - kaski ochronne dla załogi muszą być typu stosowanego w sporcie samochodowym, stanowczo zalecane są kaski ochronne z listy technicznej FIA nr 25.
6. Podczas przebywania w samochodzie na trasie PS, każdy członek załogi, pod rygorem wykluczenia z imprezy, musi mieć na głowie prawidłowo zapięty kask ochronny, prawidłowo zapięte pasy bezpieczeństwa **oraz być ubrany w wymagany kombinezon**.

W celu zapewnienia maksymalnej ochrony stanowczo zaleca się każdemu uczestnikowi Terenowych Imprez Samochodowych stosowanie homologowanych przez FIA elementów

wyposażenia bezpieczeństwa osobistego załogi oraz wyposażenia bezpieczeństwa pojazdu.

Terenowe Imprezy Samochodowe — 2015

Główna Komisja Sportu Samochodowego PZM

Str. 25

Załącznik nr 5

Terenowe Imprezy Samochodowe — 2015

Główna Komisja Sportu Samochodowego PZM

Str. 26

Załącznik nr 6

Terenowe Imprezy Samochodowe — 2015

Główna Komisja Sportu Samochodowego PZM

Str. 27

Notatki