

REGULAMIN BAJA POLAND SERIES 2022



Polski Związek Motorowy
Okręgowa Komisja Sportu Samochodowego
Zarząd Okręgowy PZM w Szczecinie
www.pzm.pl/zo/szczecin

Spis treści

1. Postanowienia ogólne	3
2. Kalendarz BPS	3
3. Ogólne warunki organizacyjne	3
4. Pojazdy	6
5. Uczestnicy/Załogi	7
7. Zgłoszenia, wpisowe	8
8. Zezwolenie / Ubezpieczenie / Odpowiedzialność	10
9. Protesty i odwołania	10
10. Punktacja i klasyfikacja w rundach BPS	10
11. Nagrody w rundach BPS	11
12. Warunki klasyfikacji rocznej	11
13. Klasyfikacje roczne BPS	12
14. Inne postanowienia	12
Załącznik nr 1 Regulamin techniczny dla pojazdów Grupy OPEN	14
Załącznik nr 2 Regulamin techniczny dla pojazdów grupy LIMITED	16
Załącznik nr 3 Regulamin techniczny dla pojazdów Grupy SSV	18
Załącznik nr 4 Regulamin techniczny dla pojazdów Grupy TRUCK	22
Załącznik nr 5 Regulamin techniczny Grupy CLASSIC	23
Załącznik nr 6 Wyposażenie bezpieczeństwa dla pojazdów i załóg	24

1. Postanowienia ogólne

1.1. Baja Poland Series (zwana dalej „BPS”) jest cyklem Terenowych Imprez Samochodowych (zwanym dalej „TIS”) o charakterze sportowym, turystycznym, nawigacyjnym i szkoleniowym, przeznaczonym dla uczestników nieposiadających licencji sportu samochodowego i kandydatów na licencję sportu samochodowego. BPS przeznaczona jest dla posiadaczy pojazdów terenowych i SUV. Celem BPS jest m.in. popularyzacja sportu i turystyki motorowej, szeroko rozumianego aktywnego wypoczynku, podnoszenia i doskonalenia kwalifikacji oraz świadomości jak i kultury motoryzacyjnej, ekologicznej i społecznej ich uczestników. Udział w BPS stanowi część praktyczną szkolenia i egzaminu na licencję zawodnika i kierowcy sportu samochodowego stopnia RN.

1.2. Cykl BPS jest okręgowym cyklem imprez sportu samochodowego, organizowanym na zlecenie Zarządu Okręgowego Polskiego Związku Motorowego w Szczecinie (zwanego dalej ZO PZM) przez członka rzeczywistego Polskiego Związku Motorowego - Fundację Baja Poland z siedzibą przy ulicy Migdałowej 1A 72-003 Dobra.

1.3. Nadzór nad przebiegiem BPS sprawuje Okręgowa Komisja Sportu Samochodowego ZO PZM (zwana dalej OKSS ZO PZM), która zastrzega sobie prawo do interpretacji niniejszego regulaminu i jest władzą upoważnioną do rozpatrywania i rozstrzygania wszelkich rozbieżności i wątpliwości, które mogą powstać przy stosowaniu i interpretacji niniejszego regulaminu oraz innych przepisów, w oparciu o które rozgrywana jest BPS oraz do podejmowania decyzji.

1.4. Rajdy zaliczane do BPS (zwane dalej „rajd” lub „runda”) rozgrywane są w oparciu o poniższe aktualnie obowiązujące przepisy:

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

1.5. Niniejszy regulamin uzupełnia i miejscami precyzuje postanowienia zawarte w MKS i Regulaminie Sportowym FIA o wymagania ZO PZM. Do kwestii nie ujętych niniejszym regulaminem zastosowanie ma MKS oraz Regulamin Sportowy FIA wraz z załącznikami.

1.6. Przyjmuje się zasadę, że jeżeli gdziekolwiek w MKS, Regulaminie Sportowym FIA lub innych przepisach FIA mowa jest o FIA, Światowej Radzie Sportu Samochodowego, bądź Komisji Rajdów Terenowych FIA, odpowiednią rolę na terytorium RP pełni jako odpowiednik i ma analogiczne plenipotencje: ZO PZM - dla FIA oraz OKSS ZO PZM - dla Światowej Rady Sportu Samochodowego FIA oraz Komisji Rajdów Terenowych FIA.

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

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

2. Kalendarz BPS

2.1. Niniejszy regulamin obowiązuje we wszystkich rajdach zaliczanych do BPS, znajdujących się w oficjalnym kalendarzu sportowym ZO PZM.

2.2. Do BPS zaliczane będą rundy określone w poniższym kalendarzu imprez:

Nr	Data	Nazwa	Organizator	Lokalizacja
1.	2-3.04.2022	Columna Medica Baja Drawsko Pomorskie	Fundacja „BAJA POLAND”	Drawsko Pomorskie
2.	13-14.05.2022	Columna Medica Baja Borne Sulinowo	Fundacja „BAJA POLAND”	Borne Sulinowo, Jastrowie
3.	17-18.06.2022 3-4.06.2022	Columna Medica Baja Czarne	Fundacja „BAJA POLAND”	Czarne
4.	1-4.09.2022	Columna Medica Baja Poland	Fundacja „BAJA POLAND”	Szczecin, Dobra, Drawsko Pomorskie
5.	21-23.10.2022 lub 11-13.11.2022	Columna Medica	Fundacja „BAJA POLAND”	TBA

2.3. Aktualny kalendarz dostępny jest na oficjalnej stronie internetowej ZO PZM - www.pzm.pl/zo/szczecin

2.4. Dopuszcza się za zgodą OKSS ZO PZM łączenie rund BPS z zawodami wyższej rangi (m.in.: RPPST, RMPST, FIA-CEZ, Puchar Świata i Europy FIA) oraz z zawodami otwartymi dla motocykli i pojazdów czterokołowych (quad).

3. Ogólne warunki organizacyjne

3.1. Regulamin uzupełniający

3.1.1. Wstępna wersja regulaminu uzupełniającego powinna być przesłana do OKSS ZO PZM nie później niż 2 miesiące przed dniem badania kontrolnego przed rajdem (zwanego dalej BK 1).

3.1.2. Regulamin uzupełniający, po nadaniu wizy ZO PZM powinien być umieszczony na stronie internetowej rajdu

lub/i na stronie internetowej organizatora nie później, niż 30 dni przed dniem BK 1. Wraz z regulaminem uzupełniającym musi zostać opublikowana mapa stref ograniczonego dostępu. Harmonogram czasowy oraz plan parku serwisowego powinny być umieszczone na stronie internetowej rajdu i stronie internetowej organizatora nie później niż 14 dni przed dniem BK 1.

3.2. Odbiór administracyjny (OA)

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

3.3. Badania kontrolne

3.3.1. Przyjmuje się, że obecność członków załogi w czasie BK 1 nie jest konieczna i załoga może być reprezentowana przez wskazanego w zgłoszeniu uprawnionego przedstawiciela, niemniej jednak jeżeli jest to pierwszy start załogi w BPS, to członkowie załogi muszą być obecni na BK1 lub po uzgodnieniu z sędziami technicznymi w park serwisowym w celu kontroli prawidłowego ustawienia foteli i pasów bezpieczeństwa. W czasie BK 1 i BK 2, wszystkie osoby znajdujące się w strefie BK muszą uwidocznić identyfikator rajdu, upoważniający do przebywania w tej strefie.

3.3.2. Jeżeli dla zgłoszonego do rundy pojazdu wydano: książkę samochodu sportowego (format A5, zwaną dalej KSS) lub jej odpowiednik wydany przez ASN zrzeszony w FIA (zwany dalej National Technical Passport), i/lub kartę homologacyjną FIA i/lub ASN, i/lub paszport techniczny FIA, i/lub paszport techniczny A.S.O. (jeżeli został wydany w przypadku pojazdów o masie powyżej 3500 kg), to dokument ten powinien być przedstawiony sędziom technicznym podczas BK 1 i BK 2.

3.3.3. Procedury dotyczące uzyskiwania dokumentów technicznych (KSS, paszportów technicznych FIA, homologacji krajowych) pojazdu, wraz z obowiązującymi opłatami, są podane do wiadomości na oficjalnej stronie internetowej PZM www.pzm.pl

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

3.3.4. Pojazdy przedstawione do BK1 muszą być czyste, wraz z pełnym wyposażeniem, przygotowane do startu.

3.3.5. Kamery on-board i ich mocowania użyte podczas rajdu, muszą być przedstawione do akceptacji podczas BK1.

3.4. Kolejność startowa / listy startowe

3.4.1. W przypadku łączenia rundy z zawodami wyższej rangi, dopuszcza się ustawienie motocykla lub quada, jako pierwszego w kolejności startowej do danego odcinka specjalnego (zwanego dalej „OS”) dopuszcza się ustawienie pierwszego motocykla lub quada za ostatnim samochodem/ciężarówką/SSV. W pozostałych przypadkach zaleca się stosowanie art. 6.8.1 Załącznika IX - Regulaminu Sportowego FIA.

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

3.5. Briefing / Odprawa z uczestnikami

3.5.1. Przynajmniej jeden członek załogi biorącej udział w rundzie musi być obecny na odprawie z uczestnikami (zwanej dalej także „briefing”), którego data i miejsce wskazane będą w regulaminie uzupełniającym. Nieobecność żadnego z członków załogi na briefingi skutkować będzie nałożeniem kary finansowej w wysokości 100,- PLN. W wyjątkowych okolicznościach dopuszcza się przeprowadzenie briefingi w formie video, bądź wydania instrukcji w formie dokumentu udostępnionego on-line.

3.6. Odcinki specjalne/drogowe

3.6.1. W BPS łączna zaplanowana suma długości OS powinna wynosić:

- do 150 km dla rund o współczynniku 1;
- powyżej 150 km w przypadku rund o współczynniku 2.

3.6.2. Jeżeli organizator przewiduje rozegranie pierwszego OS w formie odcinka kwalifikacyjnego (zwanego dalej „QS”), to jest on traktowany jako sekcja 1 etapu 1.

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

3.6.4. Wszyscy członkowie załóg uczestniczący w rajdzie zobowiązani są do przestrzegania przepisów ruchu drogowego (z wyjątkiem przejazdów sportowych po zamkniętych dla ruchu publicznego trasach OS). Za nieprzestrzeganie przepisów ruchu drogowego w czasie trwania rajdu nakładane będą kary zgodnie z art. 27.2 Regulaminu Sportowego FIA.

W przypadku stwierdzenia wykroczenia, załoga zostanie ukarana przez Dyrektora Rajdu następującymi karami:

a) Pierwsze wykroczenie:

Przekroczenie prędkości: kara porządkowa 50 PLN za każdy 1 km/h ponad określony limit - kara nadawana przez Dyrektora Zawodów;

Inne wykroczenia: kara do decyzji ZSS.

b) Drugie wykroczenie:

Przekroczenie prędkości: kara porządkowa 100 PLN za każdy 1 km/h ponad określony limit - kara nadawana

przez Dyrektora Zawodów;
Inne wykroczenia: kara do decyzji ZSS.

c) Trzecie wykroczenie:

Kara czasowa 5 minut - kara nadawana przez Dyrektora Zawodów;

d) Czwarte wykroczenie

Dyskwalifikacja - kara nadawana przez ZSS.

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

3.6.6. Po ogłoszeniu trasy rajdu, zabroniona jest obecność na trasie któregośkolwiek z OS w jakiegokolwiek formie, członka załogi i członka zespołu załogi, która zgłosiła się do rajdu lub ma zamiar zgłosić się do rajdu. Organizator wraz z regulaminem uzupełniającym opublikuje mapę stref ograniczonego dostępu, w których przebywanie ww. osób do momentu rozpoczęcia rozgrywania danego OS jest zabronione. Członek załogi i członek jej zespołu, który ze szczególnych względów (np. miejsce zamieszkania, obowiązki zawodowe itp.) zobowiązany jest do przebywania w strefie ograniczonego dostępu po jej ogłoszeniu, musi o powyższym fakcie odpowiednio wcześniej poinformować organizatora, wraz z wyjaśnieniem przyczyn i uzyskać od Dyrektora Rajdu stosowne zezwolenie.

Każdy członek załogi i członek jej zespołu, którego obecność zostanie stwierdzona w strefie ograniczonego dostępu i który dokonywać będzie zapoznania z trasą OS po ogłoszeniu trasy rundy (niezależnie od formy i sposobu tego zapoznania), zostanie zgłoszony do ZSS, który po poprzedzonym przez Dyrektora Rajdu dochodzeniu podejmie decyzję o nałożeniu na daną załogę stosownej kary, do nie dopuszczenia do startu lub dyskwalifikacji łącznie. W przypadku nie dopuszczenia do startu lub dyskwalifikacji załogi z ww. powodu wpisowe nie jest zwracane. Ponadto każdorazowe naruszenie ww. przepisu zostanie przez ZSS przekazane do OKSS ZO PZM, która może zdecydować o nałożeniu za powyższe przewinienie dodatkowej kary zgodnie z MKS.

3.6.7. Organizator danej rundy może udostępnić wszystkim lub wybranym grupom pojazdów zapis trasy w wersji elektronicznej lub elektroniczną wersję książki drogowej, w uzupełnieniu do wersji drukowanej książki drogowej. We wszystkich pojazdach uczestniczących w BPS zaleca się zamontowanie urządzenia z funkcją GPS pozwalającego na odczytanie śladu trasy dostarczonego przez organizatora w formie plików .kml, .kmz, .gpx. Udostępnienie zapisu trasy nie może mieć miejsca wcześniej niż w dniu imprezy. Uczestnicy, pod karą dyskwalifikacji z rajdu, zobowiązani są do wykorzystywania udostępnionego zapisu trasy tylko w trakcie przejazdu po trasie danego OS, wykorzystywania go wyłącznie na własne potrzeby, nie przekazywania go innym osobom (w tym innym załogom), oraz nie publikowania go w jakikolwiek sposób (m.in. w formie drukowanej, wizualnej, czy zapisu elektronicznego).

3.7. Otwarcie trasy

3.7.1. Wymagane jest stosowanie pojazdów organizatora kontrolujących trasę OS, ich oznakowanie i stan zabezpieczenia. Zaleca się, aby po ostatniej załodze trasę każdego OS przejechał pojazd organizatora zamykający trasę, tzw. „Szachownica”.

3.7.2. Pojazdy otwierające i zamykające trasę, muszą być oznaczone tablicami identyfikacyjnymi zgodnymi z art. 19.1.3. Regulaminu Sportowego FIA.

3.8. Serwisowanie / tankowanie

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

3.8.2. Organizacja stref tankowania odbywa się zgodnie z art. 45.1.2, 55 i 56 Regulaminu Sportowego FIA. Ponadto organizator zobowiązany jest dostarczyć płachty z materiału nie przepuszczającego cieczy ropopochodnych lub folię o minimalnej grubości 0,5 mm zabezpieczającą podłoże w miejscu stanowisk tankowania pojazdów oraz adekwatne zabezpieczenie przeciwpożarowe. Sposób wytyczenia i zabezpieczenia strefy tankowania musi uniemożliwić osobom nieupoważnionym, a w szczególności widzom, dostęp w pobliże tankowanych pojazdów. W trakcie serwisowania zabronione jest tankowanie pojazdów w jakiegokolwiek formie.

3.9. Kontynuowanie udziału w rundzie

3.9.1. Załoga która w wyniku wypadku lub poważnej awarii nie ukończyła pierwszej sekcji danego etapu (za wyjątkiem etapów składających się z 1 sekcji) lub etapu 1 rajdu w celu dalszego udziału w rundzie może naprawiać pojazd według własnego uznania w dowolnym miejscu, tylko i wyłącznie po wcześniejszym uzgodnieniu powyższego

z Kierownikiem BK. W czasie weryfikacji załoga ma obowiązek uzgodnić z Kierownikiem BK zakres naprawy i poinformować go o miejscu jej wykonywania. Kierownik BK musi przedstawić ZSS protokół przeprowadzonej weryfikacji. Pojazd po naprawie musi być wstawiony do parku zamkniętego najpóźniej na 1 godzinę przed startem pierwszej załogi do sekcji 2 etapu 1 (w przypadku wypadku/awarii podczas sekcji 1 etapu 1 dnia poprzedniego) lub etapu 2 lub do parku przegrupowania przed wyjazdem z niego pierwszej załogi, w trakcie trwania danego etapu i musi być odebrany przez wyznaczonych sędziów technicznych.

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

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

3.10. System monitorowania pojazdów

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

3.10.2. System powinien zawierać funkcjonalność „Alarm Pojazd do Pojazdu”, której stosowanie przez załogę będzie obowiązkowe.

3.10.3. Urządzenia systemu bezpieczeństwa będą dostarczane i montowane przez personel organizatora i/lub dedykowany personel dostawcy systemu, podczas BK 1. Uczestnicy zobowiązani są do zakupu u dostawcy systemu niezbędnego wyposażenia i akcesoriów (np. anteny, konsola sygnalizacyjna, przewody, uchwyty). Załoga, który podczas BK 1 przedstawi niesprawne lub uszkodzone elementy uprzednio zakupionego wyposażenia i/lub akcesoriów, zobowiązany jest do usunięcia uszkodzenia i/lub awarii przed końcem BK 1 lub zakupu nowego elementu od zespołu serwisowego dostawcy systemu.

3.10.4. Podczas trwania rajdu każdy członek załogi jest materialnie odpowiedzialny za urządzenie systemu bezpieczeństwa dostarczone i zamontowane w jego pojeździe. Za sprawność elementów systemu bezpieczeństwa nabytych przez załogę i będących jej własnością, odpowiada załoga. W trakcie trwania rajdu w przypadku uszkodzenia z winy lub zaniedbania członka załogi i/lub członka jej personelu urządzenia systemu bezpieczeństwa wydanego załodze podczas BK 1, jest ona zobowiązana do wyrównania szkody przed ostatnim posiedzeniem ZSS. Niedopetnienie powyższego będzie skutkowało karą nałożoną przez ZSS i/lub dalej także OKSS ZO PZM.

3.10.5. Wpisowe za udział w rundzie zawiera tylko opłaty związane z korzystaniem przez uczestnika z obowiązkowego urządzenia systemu śledzenia pojazdów, bez jego niezbędnych dodatkowym elementów wyposażenia i akcesoriów montażowych.

3.10.6. Organizator rajdu może pobierać od uczestników kaucję zwrotną za wypożyczone urządzenie systemu bezpieczeństwa, włączając wymagany dodatkowy osprzęt. W przypadku nie zwrócenia lub uszkodzenia urządzenia z winy lub zaniedbania członków załogi i/lub jej personelu, kaucja nie zostanie zwrócona, a załoga zostanie dodatkowo obciążona kosztami naprawy/odtworzenia uszkodzonego/zniszczonego urządzenia i jego osprzętu. Wysokość kaucji za korzystanie z systemu musi być wskazana w regulaminie uzupełniającym rundy.

3.11. Numer Alarmowy

3.11.1 Dla wszystkich organizatorów obowiązuje jeden numer telefonu alarmowego SOS (+48 XXX XXX XXX), udostępniany tylko załogom i służbom organizatora, pod który należy składać informacje o ważnych zdarzeniach mających miejsce na trasie rajdu.

4. Pojazdy

4.1. Dopuszczone pojazdy i podział na grupy

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

Grupa	Definicja	Charakterystyka
OPEN	Prototypowe i modyfikowane samochody terenowe	pojazdy odpowiadające postanowieniom załącznika nr 1 do niniejszego regulaminu
LIMITED	Produkcyjne samochody terenowe	pojazdy odpowiadające postanowieniom załącznika nr 2 do niniejszego regulaminu
SSV	Lekkie pojazdy terenowe	pojazdy odpowiadające postanowieniom załącznika nr 3 do niniejszego regulaminu
TRUCK	Ciężarówki terenowe	pojazdy odpowiadające postanowieniom załącznika nr 4 do niniejszego regulaminu
CLASSIC	Historyczne pojazdy	pojazdy odpowiadające postanowieniom załącznika nr 5 do

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

4.2. Wymogi formalne

4.2.1. Wszystkie pojazdy zgłoszone do rajdu muszą posiadać aktualne dopuszczenie do ruchu drogowego i muszą spełniać wymagania niniejszego regulaminu. Ważne badanie techniczne uznaje się za dowód, że pojazd spełnia wszystkie wymogi Ustawy „Prawo o ruchu drogowym” w tym przepisy w zakresie bezpieczeństwa i ochrony środowiska i jest dopuszczony do ruchu drogowego na terytorium RP.

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

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

4.3. Wyposażenie

4.3.1. Opony

W rajdach BPS, kierowców z listy kierowców priorytetowych FIA w rajdach terenowych, listy kierowców priorytetowych PZM w rajdach terenowych i list kierowców priorytetowych w rajdach terenowych innych ASN-ów nie obowiązują przepisy art. 10.1. - 10.6. Regulaminu Sportowego FIA.

4.3.2. Oświetlenie

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

4.4. Wyposażenie bezpieczeństwa pojazdu

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

4.5. Paliwo

4.5.1. Każda załoga jest odpowiedzialna za obliczenie ilości paliwa dla swojego pojazdu. W żadnym przypadku załoga nie może wysuwać roszczeń przeciwko organizatorowi rundy, jeśli jego pojazd nie pokona minimalnej wskazanej w regulaminie uzupełniającym rundy odległości pomiędzy kolejnymi punktami tankowania, niezależnie od charakteru trasy odcinków drogowych jak i OS.

4.6. Każdy pojazd grupy SSV, którego załogę stanowi tylko jeden kierowca musi być wyposażony w urządzenie do przewijania Książki Drogowej, dostarczonej przez organizatora w formie taśmy. Sprawność funkcji przewijarki podlega kontroli podczas BK 1.

4.7. Załogi pojazdów o otwartym nadwoziu, nie później niż do końca terminu zgłoszeń, mogą na własny koszt zamówić u organizatora dodatkowy egzemplarz książki drogowej i/lub wodoodporną książkę drogową, jeżeli organizator przewidział jej dodatkową sprzedaż.

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

5. Uczestnicy/Załogi

5.1. Dopuszczeni uczestnicy

Do udziału w Trofeum dopuszczeni zostaną kierowcy / piloci którzy nie posiadają żadnych licencji kierowcy sportu samochodowego z wyjątkiem licencji kartingowej. Dopuszcza się udział zawodników licencjonowanych, którzy jednak nie będą mieli prawa do zdobywania punktów do klasyfikacji rocznej BPS.

5.2. Uprawnienia

Do prowadzenia pojazdu uprawnieni są tylko członkowie załogi posiadający odpowiednie uprawnienie do prowadzenia pojazdu (ważne, przez cały czas trwania rajdu, prawa jazdy odpowiedniej kategorii).

5.5. Wyposażenie bezpieczeństwa

5.5.1. Podczas poruszania się pojazdu po trasie OS każdy członek załogi pod rygorem dyskwalifikacji musi mieć na głowie prawidłowo założony i zapięty wymagany kask ochronny, musi mieć prawidłowo zapięte pasy bezpieczeństwa, oraz musi być ubrany w wymagany strój i buty. Fotele i ich montaż, muszą być zgodne z wymogami niniejszego regulaminu.

5.5.2. Szczegóły dotyczące obowiązkowego wyposażenia bezpieczeństwa wymienione są załączniku nr 6 do niniejszego regulaminu. Kontrola wyposażenia bezpieczeństwa osobistego załóg odbywać się będzie podczas BK 1 oraz w każdym momencie trwania rundy. Brak kompletnego wymaganego wyposażenia bezpieczeństwa, skutkować będzie nałożeniem przez ZSS kary do niedopuszczenia do startu lub dyskwalifikacji załogi z rundy łącznie.

6. Osoby oficjalne - obsady personalne władz rajdu

6.1. Zespół Sędziów Sportowych (ZSS)

Zgodnie z MKS i Regulaminem Sportowym FIA, władzę rajdu w rundach BPS stanowi ZSS, składający się z 3 osób (Przewodniczącego i dwóch sędziów) wyznaczonych i zatwierdzonych przez OKSS ZO PZM.

6.2. Delegat Sportowy ZO PZM

6.2.1. Na każdą rundę ZO PZM może wyznaczyć Delegata Sportowego ZO PZM, który będzie oceniał poziom organizacyjny rajdu w oparciu o kryteria określone w formularzu raportu Obserwatora ZO PZM. Uprawnienia oraz obowiązki

Delegata Sportowego ZO PZM, są analogiczne jak uprawnienia oraz obowiązki Delegata Sportowego FIA i podane są w Regulaminie Sportowym FIA.

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

6.2.3. W przypadku nie wyznaczenia Delegata Sportowego ZO PZM, jego obowiązki przejmuje jeden z członków ZSS.

6.3. Delegat Techniczny ZO PZM

Na każdą rundę ZO PZM może powołać Delegata Technicznego ZO PZM, którego zadaniem będzie kontrola, pomoc i nadzór nad zespołem sędziów i kontrolerów technicznych. W sprawach technicznych oraz bezpieczeństwa pojazdów wyczynowych jego zdanie jest wiążące. Za organizację badania kontrolnego odpowiedzialny jest organizator rajdu, który w porozumieniu i za zgodą Delegata Technicznego ZO PZM, wyznacza Kierownika BK. W przypadku nie wyznaczenia Delegata Technicznego ZO PZM, jego obowiązki przejmuje Kierownik BK.

6.4. Kierownik Centrum Kierowania Rajdem

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

6.5. Łączenie funkcji

Funkcje osób oficjalnych BPS mogą być łączone z funkcjami osób oficjalnych towarzyszących zawodów wyższej rangi oraz towarzyszących zawodów motocyklowym, wyłącznie w sytuacji, gdy nie powoduje to konfliktu interesów oraz pozwala w należy sposób wykonywać danej osobie oficjalnej wszystkie powierzone jej funkcje.

7. Zgłoszenia, wpisy

7.1. Formularz zgłoszenia / wnioski

7.1.1. Udostępniony przed organizatora rundy oficjalny formularz zgłoszenia, wypełnia uczestnik wyłącznie poprzez stronę internetową rajdu lub wskazanego elektronicznego systemu zgłoszeń. Po prawidłowym wypełnieniu, dołączeniu potwierdzenia wpłaty wpisowego i zatwierdzeniu, zgłoszenie powinno być automatycznie wysłane do danego organizatora oraz do załogi na wskazany przez nią w formularzu adres e-mail. Zgłoszenie będzie przyjęte tylko i wyłącznie po opłaceniu w wymaganym terminie pełnej kwoty wymaganego wpisowego.

7.1.2. Wraz z oficjalnym elektronicznym formularzem zgłoszenia mogą być udostępniane także inne oficjalne elektroniczne formularze, np.:

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

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

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

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

7.1.4. Na załodze spoczywa obowiązek kompletnego i prawidłowego wypełnienia zgłoszenia.

7.1.5. Podczas OA załoga ma obowiązek dostarczyć oryginał zgłoszenia oraz ewentualne wnioski dodatkowe z podpisanymi wszystkimi członkami załogi.

7.2. Wymagane dokumenty

Odpowiednio każdy z członków załogi, podczas OA ma obowiązek okazać organizatorowi następujące ważne i aktualne dokumenty:

- prawa jazdy (dokumenty potwierdzające ważne odpowiednie uprawnienia do kierowania pojazdem) wszystkich członków załogi;
- dowód rejestracyjny pojazdu (dokument stwierdzający dopuszczenie do ruchu drogowego) zgłoszonego do rundy;
- ważny dowód wymaganej aktualnej polisy ubezpieczenia OC pojazdu zgłoszonego do rundy;
- potwierdzenie własności pojazdu zgłoszonego do rundy lub zgoda właściciela do jego udziału w rundzie.

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

7.3. Reprezentacja

Tylko osoby wskazane w przyjętym druku zgłoszeniu mają prawo do reprezentacji załogi oraz dokonywania dopuszczonych przez regulaminy aktualizacji zgłoszenia.

7.4. Przyjmowanie zgłoszeń

7.4.1. Terminy przyjmowania zgłoszeń

W każdym rajdzie w sezonie 2022 wprowadza się dwa terminy przyjmowania zgłoszeń:

- termin 1 - biegnie od dnia rozpoczęcia terminu zgłoszeń i kończy się wraz z rozpoczęciem 2 terminu;
- termin 2 - biegnie przez ostatnie 3 dni terminu zgłoszeń.

7.4.2. W przypadku rajdów dwuetapowych, zgłoszenia na jeden etap rajdu nie będą przyjmowane.

7.4.3. Organizator ma prawo odmówić przyjęcia nieprawidłowo wypełnionego i niekompletnego zgłoszenia.

7.4.4. Zgłoszenia obejmują również klasyfikację zespołów, w przypadku opłacenia odpowiedniego wpisowego oraz prawidłowego wypełnienia wymaganego druku zgłoszenia.

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

7.4.6. Zgłoszenie jest zawarciem umowy cywilnoprawnej z organizatorem. Przystąpienie do zgłoszeń na rundę BPS jest jednoznaczne z wyrażeniem przez członków załogi zgody na przetwarzanie ich danych osobowych związanych z organizacją w/w cyklu oraz publikowaniem zdjęć, grafik, materiałów wideo oraz audio i wyników na stronach i serwisach internetowych organizatora rajdu, współorganizatorów rajdu, ZO PZM, PZM oraz publikacjach na temat rajdu. Członkowie załogi mają prawo dostępu do swoich danych osobowych, ich poprawiania oraz żądania zaprzestania przetwarzania swoich danych. Żądanie zaprzestania przetwarzania swoich danych osobowych jest jednoznaczne z rezygnacją z udziału w rajdzie i/lub cyklu.

7.5. Rezygnacja z udziału w rundzie

Każda załoga, która nadeśle zgłoszenie, ale nie będzie mogła wziąć udziału w rajdzie, obowiązany jest przestać do organizatora, przed rozpoczęciem OA pismo o rezygnacji z udziału w rajdzie z podaniem przyczyn. W razie niespełnienia tego warunku organizator ma prawo nie zwracać przyjętego wpisowego i nie przyjmując zgłoszenia danej załogi do następnej rundy.

7.6. Wpisowe za udział w rundzie

7.6.1. Maksymalna wysokość podstawowego wpisowego za pojedynczą załogę na każdy rajd w sezonie 2022 w 1 terminie zgłoszeń wynosi:

Grupa/klasa	Runda o łącznej długości OS wynoszącej	
	do 150 km	Powyżej 150 km
Grupa OPEN, LIMITED, SSV, CLASSIC	1000,- PLN	1500,- PLN
Klasa CLASSIC TRUCK	2000,- PLN	2500,- PLN
Grupa TRUCK	2500,- PLN	3000,- PLN
1 załoga zgłoszona do klasyfikacji zespołów	200 PLN	

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

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

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

7.6.4. W ramach wpisowego załoga otrzymuje:

- minimum 50 m² powierzchni w parku serwisowym i jedną tablicę „Serwis” (upoważnia do wjazdu do parku serwisowego) dla pojazdów zgłoszonych w Grupach OPEN, LIMITED, SSV i CLASSIC;
- minimum 75 m² powierzchni w parku serwisowym i jedną tablicę „Serwis” (upoważnia do wjazdu do parku serwisowego) dla pojazdów zgłoszonych ciężarówkami w Grupie TRUCK i Klasie CLASSIC TRUCK;
- zestaw tablic identyfikacyjnych;
- książkę/i drogową/e obejmującą/e całą trasę rajdu;
- identyfikatory i/lub opaski członka załogi/zespołu (jeżeli są wymagane);

oraz opcjonalnie w miarę możliwości:

- regulamin uzupełniający;
- oficjalny program i mapę rajdu;
- przewodnik rajdowy, etc.

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

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

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

7.6.6. Każda załoga, która chce otrzymać fakturę VAT z tytułu opłaty wpisowego, opłaty za dodatkową powierzchnię w parku serwisowym oraz innych opłat, zgodnych z niniejszym regulaminem ramowym oraz regulaminem uzupełniającym rajdu, musi zgodnie ze zmianami w „Ustawie o VAT”, podać w tytule przelewu, NIP podmiotu, na który będzie wystawiona faktura. W przypadku braku w/w informacji wystawienie FV w późniejszym terminie nie będzie możliwe. Pełne dane do faktury należy podać w trakcie wypełniania elektronicznego formularza zgłoszenia. Po spełnieniu w/w warunków, załoga otrzyma fakturę VAT podczas OA.

8. Zezwolenie / Ubezpieczenie / Odpowiedzialność

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

8.2. Zgłaszający, musi posiadać dokument stwierdzający zawarcie (posiadanie) umowy ubezpieczenia w zakresie ochrony od Odpowiedzialności Cywilnej (OC) właściciela zgłoszonego pojazdu wyczynowego, zarejestrowanego w kraju lub za granicą, zawartej i ważnej (przez cały czas udziału w rundzie) zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa. Zaleca się uczestnikom posiadanie ubezpieczenia zgłoszonego pojazdu wyczynowego w zakresie ubezpieczenia Autocasco (AC) z rozszerzeniem o ryzyko udziału w imprezach sportowych. Zgłaszający, w przypadku kiedy nie jest właścicielem lub jest jednym z właścicieli pojazdu rajdowego zgłoszonego do rundy, musi przedstawić pisemną zgodę na udział ww. pojazdu rajdowego od właściciela lub pozostałych współwłaścicieli ww. pojazdu rajdowego.

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

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

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

8.5. Wpisowe nie zawiera składki ubezpieczeniowej zapewniającej ochronę w zakresie Odpowiedzialności Cywilnej (OC) członków załogi, ich personelu oraz ich osób towarzyszących wobec osób trzecich oraz zapewniającej ochronę w zakresie Następstw Nieszczęśliwych Wypadków (NNW) członków załogi, ich personelu oraz ich osób towarzyszących. Wpisowe zawiera składkę ubezpieczeniową zapewniającą ochronę ubezpieczeniową w zakresie następstw nieszczęśliwych wypadków (NNW) członków załogi.

8.6. W rajdach BPS nie ma zastosowania art. 15 Regulaminu Sportowego FIA.

9. Protesty i odwołania

9.1. Wszystkie protesty i odwołania muszą być składane zgodnie z postanowieniami MKS, Regulaminu Sportowego FIA i niniejszego regulaminu BPS.

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

9.3. Jeżeli protest wymaga demontażu i ponownego montażu części lub zespołów pojazdu oraz kontroli zgodności stosowanego paliwa składający protest musi wnieść depozyt, którego wysokość zostanie określona przez ZSS na wniosek Delegata Technicznego ZO PZM i/lub Kierownika BK.

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

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

9.6. Każde odstępstwo od przepisów technicznych stwierdzone w pojeździe załogi zostanie przekazane do ZSS, który zdecyduje o nałożeniu kary. Dodatkowo OKSS ZO PZM może nałożyć karę zgodnie z MKS, aż do wykluczenia łącznie.

9.7. Wysokość kaucji towarzyszącej zapowiedzi odwołania od decyzji ZSS do OKSS ZO PZM wynosi 2000,- PLN.

10. Punktacja i klasyfikacja w rundach BPS

10.1. We wszystkich rundach BPS prowadzona będzie klasyfikacja generalna, klasyfikacja w poszczególnych dopuszczonych grupach i klasach oraz klasyfikacja zespołów.

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

10.3. Punktacja bonusowa przyznawana będzie w klasyfikacji poszczególnych dopuszczonych grup i klas oraz klasyfikacji zespołów, według miejsc zajętych w ww. klasyfikacjach. Punktacja bonusowa przyznawana będzie na koniec rajdu wraz z punktacją końcową rundy.

10.4. Załogi które otrzymały karę ryczałtową podczas trwania danego etapu nie otrzymują punktów bonusowych za ten etap. Załogi, które nie spełniły kryteriów umieszczenia w klasyfikacji końcowej w rajdzie, w celu otrzymania punktów bonusowych za prawidłowo ukończone etapy, muszą niezwłocznie po ostatecznym wycofaniu się z trasy wstawić pojazd do końcowego parku zamkniętego.

10.5. Załogi zgłoszone pojazdami w klasie CLASSIC OPEN lub CLASSIC LIMITED, lub CLASSIC TRUCK zdobywają także punkty i są klasyfikowani w odpowiednio Grupie OPEN lub LIMITED, lub TRUCK.

10.6. Klasyfikacja zespołów

10.6.1. Zespół stanowią maksymalnie 3 załogi zgłoszone do danej rundy. Wyłącznie prawidłowe zgłoszenie do rajdu załóg i wskazanie ich przynależności do danego zespołu upoważnia do dalszego ich zgłoszenia do klasyfikacji zespołów.

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

10.7. Warunki klasyfikacji w rajdzie

Warunkiem umieszczenia załogi w klasyfikacji końcowej rajdu jest przejechanie minimum 50% dystansu rozegranych OS oraz wstawienie pojazdu do końcowego Parku Zamkniętego na 1 godzinę przed publikacją Klasyfikacji Prowizorycznej.

10.8. Skala punktacji

10.8.1. We wszystkich wymienionych powyżej klasyfikacjach końcowych rajdu (z wyjątkiem klasyfikacji generalnej), stosowana będzie następująca punktacja:

Miejsce	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	≥16
Punkty	30	25	20	17	15	13	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

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

10.9.2. We wszystkich wymienionych powyżej klasyfikacjach rajdu przyznawana będzie punktacja za każdy etap wg poniższej skali:

Miejsce	1	2	3	4	5
Punkty	5	4	3	2	1

Punkty bonusowe przyznane będą osobno za każdy ukończony etap.

W przypadku etapu o długości całkowitej OS powyżej 150 km, punktacja bonusowa tego etapu pomnożona będzie przez dwa. Odcinek Kwalifikacyjny jest wliczany do sumy długości OS 1 etapu.

10.10. Jeżeli w którymkolwiek z rajdów nie zostanie ogłoszona klasyfikacja w danej grupie lub klasie, rundę taką traktuje się jako nierozegraną w tej grupie lub klasie.

10.11. Jeżeli rajd zaliczany do BPS nie może odbyć się w całości z jakichkolwiek powodów, przyznanie punktów będzie miało miejsce według oficjalnej klasyfikacji końcowej rajdu, zgodnie z art. 3.1.3 Regulaminu Sportowego. Reguła ta ma zastosowanie jedynie do punktacji końcowej rundy (punkty bonusowe przyznawane będą w całości).

10.12. Po uzyskaniu zgody od OKSS ZO PZM, organizator danego rajdu może wprowadzić inną dodatkową, klasyfikację, która prowadzona będzie tylko w konkretnej rundzie. Warunki tej klasyfikacji muszą być opisane w regulaminie uzupełniającym lub określone komunikatem najpóźniej przed rozpoczęciem danej rundy.

11. Nagrody w rundach BPS

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

Klasyfikacja	Nagrody za miejsca	Przyznane puchary
Generalna	I, II, III	1 trofeum dla każdego członka załogi
Grupy (OPEN, LIMITED, TRUCK, CLASSIC)	I, II, III	1 trofeum dla każdego członka załogi
Klasy (CLASSIC LIMITED, TRUCK under 7.5T, TRUCK over 7.5T, CLASSIC TRUCK, CLASSIC OPEN, CLASSIC LIMITED)	Za 1 miejsce przy sklasyfikowaniu co najmniej 3 załóg Za 1, 2 miejsca przy sklasyfikowaniu co najmniej 5 załóg Za 1, 2, 3 miejsca przy sklasyfikowaniu co najmniej 7 załóg	1 trofeum dla każdego członka załogi
Zespoły	I, II, III	1 trofeum dla każdego zespołu

11.2. W miarę możliwości organizator może przewidzieć inne nagrody, których lista musi być ogłoszona przed rozpoczęciem rundy.

11.3. Nagrodzone załogi zobowiązane są odebrać wszystkie nagrody osobiście podczas uroczystości rozdania nagród (zgodnie z programem rajdu). Obowiązkiem każdego członka załogi/członka zespołu jest zadbanie o godną oprawę zakończenia rajdu poprzez właściwe zachowanie jego, członków jego personelu oraz jego osób towarzyszących oraz w stosowny strój (w przypadku członków załogi, jest to kombinezon i buty zgodne z wymogami regulaminu).

11.4. Każdy stwierdzony nieusprawiedliwiony przypadek niezastosowania się załogi do obowiązków określonych w art. 11.3 będzie potraktowany jako niesportowe zachowanie i decyzją Dyrektora Rajdu nałożona zostanie kara porządkowa:

- 2000,- PLN, za niewłaściwe zachowanie członka załogi lub członków ekipy (np. pod wpływem alkoholu),
- 500,- PLN, za nieobecność na ceremonii zakończenia imprezy,
- 300,- PLN, za przystąpienie do odbioru nagród w stroju innym jak wymagany.

Wymienione kary są karami porządkowymi nie mającymi wpływu na osiągnięty wynik sportowy. Wymieniona kwota powinna być wpłacona na konto organizatora imprezy przez członków załogi, na którą nałożono karę w przeciągu 7 dni od dnia zakończenia imprezy lub od dnia otrzymania decyzji. Nie dopełnienie tego obowiązku każdorazowo rozpatrywane będzie indywidualnie przez OKSS ZO PZM, co wiązać się będzie z możliwością nałożenia kary dodatkowej zgodnie z MKS. Od w/w kar przysługuje załodze odwołanie się na ogólnie przyjętych zasadach w tym zakresie.

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

12. Warunki klasyfikacji rocznej

Regulamin Baja Poland Series 2022

W klasyfikacji rocznej BPS nie będzie prowadzona żadna forma klasyfikacji generalnej.

12.1. Warunkiem klasyfikacji rocznej w BPS jest start (podanie karty na pierwszym PKC rajdu) w minimum jednym rajdzie w sezonie 2022.

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

12.3. We wszystkich klasyfikacjach rocznych BPS, załogi będą klasyfikowane w całości, tj. kierowca, pilot, nawigator (tylko w przypadku Grupy TRUCK i Klasy CLASSIC TRUCK) razem.

12.3.1. Jeśli podczas sezonu nastąpiły zmiany w składzie załogi to warunkiem uwzględnienia pilota i/lub nawigatora w klasyfikacji rocznej z danym kierowcą, będzie suma zdobytych przez niego punktów razem z tym kierowcą. Przyjmuje się, że po spełnieniu tego warunku kierowca, pilot i nawigator stanowili załogę, która zostanie razem sklasyfikowana na koniec sezonu. W pozostałych przypadkach klasyfikowany będzie tylko kierowca. Przypadki szczególne rozpatrywane będą przez OKSS ZO PZM, na indywidualny uzasadniony wniosek zainteresowanej strony.

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

12.5. Przy sporządzaniu końcowej klasyfikacji rocznej BPS, załogi lub zespoły, które zgromadziły dokładnie tę samą liczbę punktów zostaną rozstrzygnięte zgodnie z:

a) załogi - art. 4.1 Regulaminu Sportowego;

b) zespoły- art. 4.2 Regulaminu Sportowego.

13. Klasyfikacje roczne BPS

13.1. Prowadzone klasyfikacje

W BPS prowadzone będą następujące klasyfikacje roczne:

- W poszczególnych grupach i klasach w których prowadzone były klasyfikacje podczas sezonu;
- Zespołów

Tytuły Zwycięzcy BPS, Zdobywcy II miejsca w BPS i Zdobywcy III miejsca w BPS, będą przyznane w każdej w/w klasyfikacji jedynie w przypadku rozegrania minimum 2 rajdów w sezonie.

13.2. Tytuły oraz kryteria ich przyznawania

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

Klasyfikacja	Przyznawany tytuł	Ilość sklasyfikowanych załóg/zespołów	Wymagana minimalna ilość ukończonych rund
Grupa: OPEN, LIMITED, TRUCK, CLASSIC	Zwycięzca BPS w danej Grupie BPS	3 załogi	1 runda
	Zdobywca II miejsca w danej Grupie BPS	4 załogi	
	Zdobywca III miejsca w danej Grupie BPS	5 załóg	
Klasa: CLASSIC OPEN, CLASSIC LIMITED, CLASSIC TRUCK	Zwycięzca BPS w danej Klasie BPS	3 załogi	1 runda
	Zdobywca II miejsca w danej Klasie BPS	5 załogi	
	Zdobywca III miejsca w danej Klasie BPS	7 załóg	
Zespołów	Zwycięzca BPS w klasyfikacji Zespołów	Bez względu na ilość zespołów	1 runda
	Zdobywca II miejsca w klasyfikacji Zespołów BPS		
	Zdobywca III miejsca w klasyfikacji Zespołów BPS		

14. Inne postanowienia

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

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

14.3. Obowiązkiem organizatora rundy jest zapewnienie biura rajdu z odpowiednią ilością kompetentnych osób, które będą do dyspozycji uczestników. Biuro musi być dostosowane standardami do rangi imprezy, posiadać odpowiednią infrastrukturę i wyposażenie techniczne w zakresie związanym z administracyjną obsługą rajdu. Lokalizacja oraz godziny pracy biura rajdu muszą być podane w regulaminie uzupełniającym rundy i np. przewodniku rajdowym.

14.4. Obowiązkiem organizatora rajdu jest zapewnienie odpowiedniego miejsca i pomieszczenia dla zorganizowania BK 1 i BK 2. Miejsce BK 1 i BK 2 powinno być chronione przed dostępem osób trzecich nie związanych bezpośrednio z aktualnie kontrolowanym pojazdem. Pomieszczenie do przeprowadzenia BK 1 i BK 2 musi zapewniać niezależność od warunków atmosferycznych (słońce, deszcz, wiatr), odpowiednie oświetlenie oraz optymalną ilość stanowisk do przeprowadzania czynności kontrolnych, w tym możliwość przeprowadzenia plombowania zespołów mechanicznych w komorze silnika jak i od spodu pojazdu (kanał lub podnośnik). W tym celu powinny być zaadaptowane odpowiednio wyposażone hale przemysłowe i sportowe, warsztaty samochodowe, Stacje

Kontroli Pojazdów lub odpowiedniej wielkości i konstrukcji namioty. Ilość stanowisk i sędziów technicznych powinna być ustalana z Delegatem Technicznym ZO PZM, na bieżąco w oparciu o aktualizującą się listę zgłoszeń.

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

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

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

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

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

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

14.7.4. Podczas udziału w odcinku testowym każda osoba biorąca w nim udział musi zachować wymogi bezpieczeństwa opisane w art. 5.5. niniejszego regulaminu oraz odpowiednio Zał. nr 1, 2, 3, 4, 5 i 6 do niniejszego regulaminu.

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

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

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

Zatwierdzono wraz z załącznikami przez OKSS ZO PZM w dniu **18.05.2022 r.**

Załącznik nr 1 Regulamin techniczny dla pojazdów Grupy OPEN

1. Przepisy ogólne dla Grupy OPEN

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

1.2. Masa pojazdu jest dowolna.

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

1.4. Silnik benzynowy lub wysokoprężny (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°) koła kompletnego, położona powyżej osi piasty koła musi być zakryta przez nadwozie przy pomiarze pionowym. Zabronione jest stosowanie opon kotkowych 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 przeciwstoneczny 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 3,8 mm, (zalecany jest Lexan 400).

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 szybkozłącza i muszą rozciągać się, patrząc z boku, od środka kierownicy do punktu najbardziej oddalonego do tyłu fotela z danej strony.

3.5. Jeżeli przednia szyba jest wklejona, to musi być możliwe usunięcie przednich drzwi lub szyb w przednich drzwiach, od wewnątrz kabiny bez użycia żadnych narzędzi.

4. Główny wyłącznik prądu

4.1. Jako minimum każdy pojazd 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: czerwoną błyskawicą na niebieskim trójkącie 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 ich 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. Połączenia elastycznych przewodów paliwowych muszą być na wszystkich końcach skutecznie zaciśnięte.

6.2. 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.

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

6.4. Dopuszcza się stosowanie seryjnych lub 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 przeciw błotne - 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:

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

Załącznik nr 2 Regulamin techniczny dla pojazdów grupy LIMITED

1. Przepisy ogólne dla Grupy LIMITED

1.1. Do Grupy LIMITED 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. za wyjątkiem:

- Zezwala się na wykonanie w przedniej pokrywie silnika dodatkowych otworów wentylacyjnych, które muszą być zabezpieczone kratką o powierzchni przekroju otworu kratki nie więcej niż 1 cm².
- Zderzaki mogą być niefabryczne, ale kształt ich powinien być zgodny z oryginałem. W drodze wyjątku zezwala się na zastosowanie akcesoryjnych zderzaków, umożliwiających montaż wyciągarek oraz oświetlenia dodatkowego.
- W przypadku nadwozi samochodów SUV klasy kompakt zezwala się na podcięcie błotników w celu montażu wyższych opon terenowych oraz zezwala się na podcięcie zderzaka przedniego w celu zamontowania orurowania wzmacniającego przednią część nadwozia.

Wszystkie te modyfikacje muszą być zaakceptowane przez Kierownika BK.

Samochody te muszą posiadać aktualny dowód rejestracyjny (ważny przegląd techniczny) stanowiący o dopuszczeniu do ruchu drogowego oraz ważne ubezpieczenie OC.

1.2. Masa samochodu jest dowolna.

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

1.4. Silnik benzynowy lub wysokoprężny (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 jakikolwiek natrysk wody na wymienniki ciepła, chyba, że jest to rozwiązanie oryginalne. Lokalizacja wymienników ciepła może być zmienione w stosunku do oryginalnego rozwiązania, ale wymiennik ciepła, jego instalacja oraz przewody powietrza do wymienników muszą w całości znajdować się w obrysie nadwozia. Sterownik silnika może być dowolny ale oryginalny system oraz czujniki i włączniki muszą być zachowane.

1.5. Układ przeniesienia napędu musi być zgodny z marką i modelem pojazdu, za wyjątkiem:

- Obudowa skrzyni biegów oraz przełożenia skrzyni biegów i pozostałych napędów są dowolne.
- Półosie napędowe i piasty kół są dowolne.
- Sprzęgło - obudowa, docisk, tarcza i system sterowania sprzęgła jest dowolny.

1.6. Zawieszenie musi być zgodne z marką i modelem pojazdu. Amortyzatory muszą być zgodne z art.284-6.3.5. Zał.J. Zezwala się na stosowanie w zawieszeniu odbojników hydrauliczno-gazowych tzw. "Bump Stops". Sprężyny, resory, drążki skrętne są dowolne. Drążek stabilizatora może być usunięty lub odłączony. Wzmocnienie zawieszenia musi być zgodne z art. 284-6.3.1 i 6.6.3 Załącznika J do MKS. Materiał (wypełnienie) silentblocków jest dowolny. W przypadku samochodów SUV klasy kompakt zezwala się na dokonanie modyfikacji elementów zawieszenia, w celu możliwości utrzymania seryjnych parametrów geometrii zawieszenia. Modyfikacje zawieszenia w samochodach SUV klasy kompakt każdorazowo muszą być uzgodnione i zatwierdzone przez Kierownika BK.

1.7. Koła i opony są dowolne, pod warunkiem, że mieszczą się w nadwoziu, tzn. że górna część (co najmniej 120o) 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 przeciwstoneczny 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 3,8 mm (zalecany jest Lexan 400).

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.

3.5. Jeżeli przednia szyba jest wklejona, to musi być możliwe usunięcie przednich drzwi lub szyb w przednich drzwiach, od wewnątrz kabiny bez użycia żadnych narzędzi.

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: czerwoną błyskawicą na niebieskim

trójkącie 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 ich 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

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

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:

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

Załącznik nr 3 Regulamin techniczny dla pojazdów Grupy SSV

Wstęp:

Grupa pojazdów SSV to grupa pojazdów wielkoseryjnej produkcji o maksymalnej pojemności silnika 1050 cm³ (nie stosuje się przelicznika) oraz posiadających napęd 4x4. Pojazdy te muszą być zarejestrowane i muszą być zgodne z Międzynarodową Konwencją o Ruchu Drogowym.

W Grupie SSV wyróżnia się dwie Klasy:

- Klasa SSV X3 - dla pojazdów Can-Am Maverick X3
- Klasa RZR - dla pojazdów Polaris RZR

Pojazdy Grupy SSV muszą być zgodne z poniższymi kryteriami:

1. Masy i wymiary

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

2. Silnik i układ przeniesienia napędu

Silnik musi pozostać w miejscu oryginalnego montażu.

Cały zespół silnik-przeniesienie napędu musi pochodzić z pojazdu dostępnego w ogólnodostępnej komercyjnej sprzedaży.

Dyferencjały także muszą pochodzić z ogólnodostępnej sieci handlowej.

Dozwolone są wyłącznie skrzynie biegów manualne lub bezstopniowe (CVT).

Skrzynia biegów musi posiadać działający bieg wsteczny, uruchomiany przez Kierowcę siedzącego normalnie za kierownicą i zapiętego w pasy bezpieczeństwa.

Przekładnia CVT: pas napędowy jest dowolny, ale pod warunkiem, że występuje w ogólnodostępnej sieci handlowej (może być wzmocniony).

Przekładnia manualna: Skrzynia biegów musi być połączona z silnikiem w taki sam sposób jak w trakcie produkcji pojazdu.

Obudowa skrzyni biegów musi być standardowa. Dozwolone są tylko modyfikacje otworów wlewowych oleju.

Liczba biegów może być zmniejszona aby umożliwić montaż szerszych kół zębatach. Mechanizm zmiany biegów musi być manualny. Zmiana biegów może odbywać się mechanicznie za pomocą linek lub cięgieł lub elektronicznie przy pomocy seryjnych sterowników.

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

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

Aby zamontować dodatkowe urządzenia smarujące i chłodzące dopuszcza się miejscowe modyfikacje skrzyni biegów. Chłodnica silnika, jeżeli jest zamontowana w przestrzeni zespołu napędowego (z tyłu), to nie powinna wystawać poza obrys pałaka głównego oraz musi być zamontowana płynoszczelna przegroda pomiędzy kabiną a chłodnicą. Gdy chłodnica silnika wystaje poza obrys podpór tylnych klatki bezpieczeństwa, to musi być zabezpieczona przed uszkodzeniami mechanicznymi. W kabinie z wyjątkiem nagrzewnicy nie mogą być montowane żadne inne chłodnice.

3. Zawieszenie

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

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

Na jedną oś dopuszczalny jest jeden drążek stabilizatora.

Przedni i tylny stabilizator nie może być z sobą połączony.

4. Koła i opony

Maksymalna średnica felg wynosi 15 cali.

Maksymalna szerokość opony wynosi 400 mm.

Zabrania się stosowania centralnej nakrętki mocującej koło.

5. Układ hamulcowy

Układ hamulcowy jest dowolny, pod warunkiem, że:

- jest uruchamiany i kontrolowany wyłącznie przez kierowcę;
- składa się przynajmniej z dwóch niezależnych obwodów, obsługiwanych tych samym pedałem (pomiędzy pedałem hamulca a zaciskami, muszą być identyfikowalne dwa osobne obwody, bez jakichkolwiek połączeń poza zespołem regulatora siły hamowania);
- ciśnienie w układzie hamulcowym jest jednakowe dla kół znajdujących się na tej samej osi, poza wyjątkiem ciśnienia wytwarzanego przez hamulec ręczny;

Układ hamulcowy może być wyposażony w hamulec ręczny aktywujący hamulce jednej i tej samej osi, mechanicznie niezależny od głównego układu hamulcowego (hydraulicznego lub mechanicznego).

6. Uszy holownicze

6.1. Każdy pojazd musi mieć trwale zamocowane ucho holownicze, z przodu i z tyłu pojazdu, o wytrzymałości adekwatnej do jego masy.

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

7. Szyby i siatki

7.1. We wszystkich pojazdach SSV w których seryjnie zamontowana jest szyba przednia (cała lub częściowa) musi ona być zachowana lub może być zastąpiona szybą wykonaną ze szkła warstwowego klejonego o minimalnej grubości 5 mm lub poliwęglanu o minimalnej grubości 3,8 mm. Jeżeli przednia szyba jest wklejona, to musi być możliwe usunięcie przednich drzwi lub szyb w przednich drzwiach, od wewnątrz kabiny bez użycia żadnych narzędzi.

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

7.3. Szyby boczne i szyba tylna (jeżeli występują) mogą być wykonane z poliwęglanu, którego minimalna grubość wynosi 3,8 mm, (zalecany jest Lexan 400).

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

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

Zaleca się stosowanie dachu zamkniętego wykonanego z tworzywa sztucznego na całym obrysie górnym klatki bezpieczeństwa.

8. Główny wyłącznik prądu

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

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

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

9. Dodatkowe zamocowania

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

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

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

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

10. Układ paliwowy

10.1. Paliwem zasilającym silniki może być wyłącznie benzyna.

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

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

Powierzchnia odniesienia:

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

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

dodatkowych zbiorników paliwa musi odpowiadać wymogom Art.283-3.1 i Art.283-3.3.1 Zał.J.

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

10.5. Wszystkie pojazdy muszą mieć zamontowaną osłonę (płyta ze stopu aluminium

o minimalnej grubości 6 mm lub stalową o minimalnej grubości 3 mm) zamontowaną bezpośrednio do podwozia, znajdującą się pod każdą częścią zmodyfikowanych/nieseryjnych zbiornika/ów paliwa, umieszczonych mniej niż 200 mm nad powierzchnią odniesienia.

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

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

10.8. Usytuowanie i wymiary wlewu paliwa oraz jego zamknięcia (korka) mogą być zmienione, pod warunkiem, że nowe rozwiązanie nie wystaje poza nadwozie, a jego konstrukcja całkowicie gwarantuje, że paliwo nie będzie wyciekać do wnętrza pojazdu. Wlew paliwa i odpowietrznik (z wyjątkiem oryginalnej konstrukcji) powinny być usytuowane poza kabiną i muszą być zamocowane do części metalowej. Jeżeli wlew paliwa znajduje się wewnątrz nadwozia, dookoła rury pod wlewem musi znajdować się odpowiednio ukształtowany zbieracz rozlanego paliwa z odpływem na zewnątrz.

10.9. Dopuszcza się stosowanie niehomologowanych zbiorników paliwa wykonanych we własnym zakresie lub dostępnych w komercyjnej sieci sprzedaży, w połączeniu ze zbiornikami seryjnymi lub w ich miejsce. Warunki montażu zgodne z niniejszym regulaminem. Takie rozwiązanie każdorazowo musi być uzgodnione z Kierownikiem BK.

11. Układ wydechowy

Zastąpienie oryginalnego tłumika jest dozwolone, jednakże w przypadku gdy pojazdy muszą się w trakcie rajdu przemieszczać się po drogach publicznych muszą być wyposażone w tłumik wydechu zgodny z przepisami ruchu drogowego. Układ wydechowy nie może przechodzić przez kabinę. Wylot rury wydechowej musi być skierowany poziomo do tyłu lub do góry i znajdować się w obrysie pojazdu. Układ wydechowy nie może być prowizoryczny i musi być szczelny. Części konstrukcyjne pojazdu nie mogą być użyte do usuwania spalin z silnika.

12. Akumulator - patrz Art. 255-5.8.3. Zał. J.(osłonięty - np. płytą plastikową o min.gr 3 mm od przedziału pasażerskiego)

13. Oświetlenie

Oświetlenie pojazdu musi być całkowicie zgodne z Międzynarodową Konwencją o Ruchu Drogowym.

Wymagany jest montaż dwóch par dodatkowych czerwonych tylnych lamp, zwanych przeciwmgielnymi świecących na stałe podczas uruchomienia pojazdu, dodatkowo druga para lamp ma być powieleniem światła stop. Lampy te muszą być umieszczone minimum 1,25 m nad ziemią, być widoczne z tyłu i zamocowane na zewnątrz pojazdu, po obu jego stronach. Mogą one być zespolone z dodatkowymi światłami „stop” lub umieszczone obok nich. Światła te muszą być stale włączone podczas poruszania się po trasie odcinków specjalnych.

Wyposażenie oświetleniowe pojazdu musi być utrzymane w idealnej sprawności podczas całego czasu trwania imprezy.

14. Sygnał dźwiękowy

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

15. Fartuchy przeciw błotne - stanowczo zalecane.

16. Lusterka wsteczne - każdy pojazd musi być wyposażony w min. dwa lusterka wsteczne (po jednym z każdej strony pojazdu).

17. Ekran przewodów chłodniczych

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

18. Pozostałe wyposażenie

Wszystkie pojazdy SSV muszą być wyposażone w:

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

19. Konstrukcja bezpieczeństwa - stanowczo zalecana zgodna z Art. 283-8 Zał. J lub homologowana i certyfikowana według przepisów homologacyjnych dla klatek bezpieczeństwa. Jako niezbędne minimum wymagana jest seryjna konstrukcja bezpieczeństwa (tzw. OEM „Original Equipment Manufacturer), składając się z min. pałąka głównego, pałąków bocznych, półpałąków i elementów poprzecznych w formie konstrukcji wielorurowej, umieszczonej w kabinie i zainstalowanej blisko nadwozia, której funkcją jest ograniczenie możliwych deformacji nadwozia (podwozia). Rury klatki bezpieczeństwa nie mogą służyć jako przewody dla płynów oraz nie mogą nadmiernie utrudniać wejścia lub wyjścia z pojazdu. Minimalna odległość między kaskami członków załogi, a rurami klatki nie może być mniejsza niż 50 mm. W miejscach gdzie głowa kierowcy / pilota może stykać się z rurami klatki bezpieczeństwa musi być osłonięte otuliną ochronną (stanowczo zaleca się otuliny ochronne z listy tech. FIA nr 23. Otulina musi być zamocowana nieruchomo do rur klatki.

Klatka bezpieczeństwa inna niż:

- seryjna (spełniająca wymogi niniejszego regulaminu);

- zgodna z Zał. J;

- homologowana lub certyfikowana przez FIA lub inną krajową federację sportową, według przepisów homologacyjnych dla klatek bezpieczeństwa;

musi być zatwierdzona przez Kierownika BK.

20. Pasy bezpieczeństwa (stanowczo zalecane z listy technicznej FIA nr 24) - 4, 5 lub 6 punktowe. Szerokość min. 2,5 cala. Montaż pasów w punktach fabrycznego mocowania lub zgodny z Art. 283-6.2 Zał. J. Zabrania się mocowania pasów do foteli.

Pasy bezpieczeństwa muszą być stosowane w konfiguracji homologacyjnej, bez żadnych modyfikacji lub usuwania części, oraz zgodnie z zaleceniami producenta.

Pasy muszą być wymienione na nowe po każdym poważniejszym wypadku, a także w razie jakiegokolwiek uszkodzenia, przetarcia lub osłabienia taśmy pasa, np. wskutek działania środków chemicznych lub światła słonecznego. Muszą być wymienione także wtedy, gdy metalowe części uległy wygięciu, deformacji lub korozji. Każdy pas, który nie działa w sposób idealny, musi być wymieniony. Zabroniona jest kombinacja elementów pochodzących z różnych kompletów pasów.

Dozwolone są wyłącznie kompletne pasy, tak jak są dostarczane przez producenta.

Dopuszcza się pasy akcesoryjne 4 punktowe.

Zabronione jest stosowanie bezwładnościowych pasów bezpieczeństwa.

21. Fotele typu kubekowego (stanowczo zalecane z listy technicznej FIA nr 12) - zalecany montaż foteli zgodny z Art. 283-20 Zał. J.

Odległość między fotelem a podłogą pojazdu nie może być mniejsza niż 100 mm.

Jeżeli w pojeździe zostały zmienione oryginalne mocowania foteli, to zastosowane części będą musiały pochodzić od producenta zatwierdzonego przez FIA albo odpowiadać poniższym kryteriom:

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

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

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

- Minimalna długość każdego wspornika wynosi 6 cm.

Dopuszcza się fotele fabryczne, pod warunkiem że są one typu kubekowego, oraz że są fabrycznie zamontowane.

Załącznik nr 4 Regulamin techniczny dla pojazdów Grupy TRUCK

1. Definicja

Za samochody ciężarowe uważa się pojazdy o masie całkowitej przekraczającej 3500 kg, z maksymalnie ośmioma kołami i co najmniej czterema kołami napędzanymi.

2. Podział na Klasy:

- Klasa TRUCK up to 7.5T - ciężarówki o masie całkowitej nie przekraczającej 7500 kg;
- Klasa TRUCK over 7.5T - ciężarówki o masie całkowitej przekraczającej 7500 kg.

3. Specyfikacja

Pojazdy zgłoszone w Grupie TRUCK muszą być zgodne z postanowieniami art. 287 Zał. J do MKS FIA i/lub regulaminu technicznego ciężarówek A.S.O (Amaury Sport Organisation) i/lub Regulaminów Krajowych danego ASN-u lub Regulaminu Technicznego danego cyklu rozgrywek.

4. Wyposażenie

- 4.1. Wyposażenie bezpieczeństwa patrz załącznik nr 6 do niniejszego regulaminu.
- 4.2. Minimalna wymagana konfiguracja klatki bezpieczeństwa opisana jest w art. 287 Zał. J do MKS FIA.
- 4.3. W przypadku zastosowania zewnętrznej klatki bezpieczeństwa jej dopuszczenie podlega zatwierdzeniu przez Delegata Technicznego ZO PZM i/lub Kierownika BK.
- 4.4. W przypadku wszystkich ciężarówek zdecydowanie zaleca się dodatkowy masywny pałąk bezpieczeństwa za kabiną.

Załącznik nr 5 Regulamin techniczny Grupy CLASSIC

Dopuszczone będą pojazdy:

- wyprodukowane przed 31.12.1999;

i/lub

- które uzyskały homologację FIA/ASN przed 31.12.1999.

Dopuszcza się udział współcześnie zbudowanych replik, odpowiadających danemu pojazdowi sportowemu uczestniczącemu w rajdach terenowych rozgrywanych przed 31.12.1999.

I. Przepisy dla pojazdów grupy CLASSIC

1.1. Do grupy CLASSIC dopuszczone będą pojazdy zarejestrowane i dopuszczone do ruchu drogowego.

1.2. Podział na klasy:

1.2.1. Klasa CLASSIC OPEN:

Pojazdy odpowiadające postanowieniom załącznika nr 1 do niniejszego regulaminu.

1.2.2. Klasa CLASSIC LIMITED:

Pojazdy odpowiadające postanowieniom załącznika nr 2 do niniejszego regulaminu.

1.2.3. Klasa CLASSIC TRUCK:

Pojazdy odpowiadające postanowieniom załącznika nr 4 do niniejszego regulaminu.

Załącznik nr 6 Wyposażenie bezpieczeństwa dla pojazdów i załóg

Wprowadzenie

Niniejsze przepisy określają niezbędne minimum elementów wyposażenia bezpieczeństwa, w które musi być wyposażony pojazd oraz załoga.

Wymogi

1. Klatka bezpieczeństwa - zgodna z art. 283-8 Załącznika J. Każde odstępstwo od tego artykułu musi być zatwierdzone przez Delegata Technicznego ZO PZM i/lub Kierownika BK. W miejscach gdzie głowa kierowcy / pilota może stykać się z rurami klatki bezpieczeństwa musi być osłonięte otulina ochronną (stanowczo zaleca się otuliny ochronne z listy tech. FIA nr 23. Otulina musi być zamocowana nieruchomo do rur klatki.

2. Pasy bezpieczeństwa (stanowczo zalecane z listy tech. FIA nr 24 lub 57) - min. czteropunktowe o szerokość min. 3 cali. Montaż pasów zgodny z art. 283-6.2 Załącznika J.

Każdy pojazd musi być wyposażony w dwa (trzy w przypadku ciężarówek z załoga 3-osobową) noże ratownicze do cięcia pasów (łatwo dostępne dla członków załogi zajmujących miejsce w swoich fotelach z zapiętymi pasami);

3. Fotele typu kubelkowego (stanowczo zalecane z listy tech. FIA nr 12 lub 40) - zalecany montaż foteli zgodny z art. 283-20 Załącznika J.

wyposażenia bezpieczeństwa pojazdu.

4. Gaśnice i systemy gaśnicze - (zalecane zgodne z Art. 283.7 Zał. J).

Wszystkie pojazdy muszą być wyposażone w system gaśniczy i/lub gaśnice ręczne o minimalnej masie środka gaśniczego podanej poniżej w pkt. 4.1 niniejszego załącznika.

4.1. Gaśnice ręczne

Minimalna ilość środka gaśniczego:

AFFF: 2,4 litra

FX G-TEC: 2,0 kg

Viro3: 2,0 kg

Zero 360: 2,0 kg

Proszek: 2,0 kg

Wszystkie gaśnice muszą być napełnione pod ciśnieniem, w zależności od zawartości:

AFFF: zgodnie z instrukcją producenta lub 12 bar

FX G-TEC , Viro3 , Zero 360: zgodnie z instrukcją producenta

Proszek: minimum 8 bar i maksimum 13,5 bar

Ponadto, każda gaśnica zawierająca środek AFFF musi być wyposażona w urządzenie umożliwiające sprawdzenie ciśnienia.

Na każdej gaśnicy muszą być uwidocznione następujące informacje:

-pojemność

-rodzaj środka gaśniczego

- masa lub objętość środka gaśniczego

- data wymaganego przeglądu gaśnicy, nie później, niż dwa lata od daty napełnienia lub ostatniego przeglądu lub stosowna data ważności

Butle systemu gaśniczego oraz gaśnice ręczne muszą być zamocowane w sposób uniemożliwiający wysunięcie się z mocowania w wyniku wypadku. Ponadto dopuszcza się tylko zamocowania z metalowej taśmy z metalowym zapięciem (co najmniej dwoma) umożliwiającymi szybkie wyjęcie gaśnicy. Co najmniej jedna gaśnica musi być łatwo dostępna dla kierowcy i pilota, normalnie siedzącego w fotelu i zapiętego w pasy bezpieczeństwa.

Zabronione jest używanie następujących środków gaśniczych: BCF, NAF.

4.2. Montaż systemu gaśniczego

Wszystkie butle gaśnic muszą być montowane w kabinie i właściwie zabezpieczone.

Butla gaśnicy może być również umieszczona w przedziale bagażowym, pod warunkiem, że znajdować się będzie co najmniej 300 mm od krawędzi zewnętrznych nadwozia, względem wszystkich kierunków poziomych. Musi być zamocowana co najmniej dwoma metalowymi opaskami, ryglowanymi śrubami, a system zamocowania musi być w stanie wytrzymać opóźnienie 25 g. Wszelkie wyposażenie gaśnicze musi być w całości ognioodporne. Zabronione są przewody plastikowe, a obowiązkowe są metalowe. Kierowca i pilot normalnie siedzący, z zapiętymi pasami bezpieczeństwa, muszą być w stanie ręcznie uruchomić system gaśniczy. Włączniki uruchamiające muszą być oznaczone czerwoną literą „E”, umieszczoną wewnątrz białego koła o średnicy minimum 10 cm z czerwoną obwódką. Umieszczone na zewnątrz pojazdu 2 włączniki systemu, muszą być usytuowane w sąsiedztwie głównego wyłącznika prądu i nie mogą być z nim połączone. System musi pracować we wszystkich pozycjach. Wyloty systemu muszą być odpowiednie dla rodzaju stosowanego środka gaśniczego i zamontowane w taki sposób aby nie były skierowane bezpośrednio na głowy członków załogi.

5. Wyposażenie bezpieczeństwa osobistego:

- system FHR jest stanowczo zalecany;

- kombinezon - dopuszczone jest używanie kombinezonów z utraconą homologacją FIA Standard 1986 oraz innych trudnopalnych jednoczęściowych kombinezonów (np. kombinezon mechanika) przylegające do ciała z długimi nogawkami oraz rękawami. W grupie SSV dopuszcza się stosowanie zewnętrznego okrycia przeciwdeszczowego, które będzie założone na kombinezon;

Regulamin Baja Poland Series 2022

- bielizna (długa), balakława, skarpety - są stanowczo zalecane, dopuszczone jest używanie ww. wyposażenia osobistego z utraconą normą ISO 6940 oraz niehomologowanego z materiałów naturalnych i/lub materiałów trudnopalnych;
 - buty i rękawice (stosowanie rękawic nie dotyczy pilotów) - dopuszczone jest używanie ww. wyposażenia osobistego z utraconą normą ISO 6940. Dopuszcza się używanie niehomologowanych butów typu zamkniętego z naturalnych materiałów i/lub materiałów trudnopalnych;
 - kaski ochronne dla załogi muszą być typu stosowanego w sporcie motocyklowym lub samochodowym, stanowczo zalecane są kaski ochronne z listy tech. FIA nr 25. Dopuszczone są kaski, które zakrywają co najmniej całą głowę od góry do czoła, uszy, policzki i tył głowy z podstawą czaszki włącznie. Kaski muszą posiadać pełną osłonę twarzy lub być użytkowane z goglami motocyklowymi.
Zabronione są kaski do jazdy na deskorolce i rowerze, czy wykorzystywane w sportach zimowych, wodnych, alpinizmie, jeździectwie, wojskowe, policyjne itp.
6. Podczas poruszania się po trasie OS, każdy członek załogi, pod rygorem dyskwalifikacji, musi mieć na głowie prawidłowo założony i zapięty kask ochronny, prawidłowo zapięte pasy bezpieczeństwa oraz być ubrany w wymagany kombinezon, buty i rękawice.

W celu zapewnienia maksymalnej ochrony stanowczo zaleca się każdemu uczestnikowi BPS stosowanie homologowanych przez FIA elementów wyposażenia bezpieczeństwa osobistego załogi oraz wyposażenia bezpieczeństwa pojazdu