POLSKI ZWIĄZEK MOTOROWY

GŁÓWNA KOMISJA SPORTU SAMOCHODOWEGO

REGULAMIN KRAJOWY

SPORTU SAMOCHODOWEGO

1994

ROZDZIAŁ I
PRZEPISY OGÓLNE

Art.1. MIĘDZYNARODOWE WŁADZE SPORTU SAMOCHODOWEGO

1.1. Międzynarodowa Federacja Samochodowa (Federation Internationale de l'Automobile), zwana dalej FIA, jest jedyną międzynarodową władzą sportową upoważnioną do ustanawiania i wdrażania przepisów dotyczących propagowania i kontroli zawodów i rekordów samochodowych oraz organizacji międzynarodowych mistrzostw FIA i jest ona Trybunałem Międzynarodowym najwyższej instancji upoważnionym do rozstrzygania sporów mogących powstać podczas ich rozgrywania, uznając że Międzynarodowa Federacja Motocyklowa sprawuje identyczną władzę odnośnie pojazdów samochodowych jedno, dwu i trójkołowych.

1.2. Światowa Rada Sportu Samochodowego, jest jedynym międzynarodowym organem władzy wykonawczej dla sportu samochodowego, udzielonej przez Zgromadzenie Ogólne FIA, upoważnionym do podejmowania wszystkich decyzji dotyczących organizacji, kierunków rozwoju i zarządzania międzynarodowym sportem samochodowym.

1.3. Międzynarodowy Kodeks Sportowy: Celem umożliwienia sprawowania powyższej władzy w sposób rzetelny i sprawiedliwy FIA ustanowiła "Międzynarodowy Kodeks Sportowy" (MKS). Tekst kodeksu publikowany jest corocznie w Roczniku Sportu Samochodowego FIA (Annuaire du Sport Automobile FIA), a zmiany i uzupełnienia wprowadzane na bieżąco do kodeksu publikowane są w miesięcznych Biuletynach Oficjalnych FIA /Bulletin Officiel du Sport Automobile). Jedyne oficjalne tłumaczenia mogą być publikowane przez Zarząd Główny Polskiego Związku Motorowego, lub za jego zgodą. W przypadku rozbieżności interpretacyjnych pomiędzy sformułowaniami w różnych tłumaczeniach kodeksu FIA i regulaminów międzynarodowych FIA, tylko tekst francuski jest prawomocny. Międzynarodowy Kodeks Sportowy FIA nazywany jest dalej MKS - FIA.

Art. 2. KRAJOWE WŁADZE SPORTU SAMOCHODOWEGO W POLSCE

2.1. Narodowe Władze sportu samochodowego uznawane przez FIA.

Tylko jeden klub lub federacja narodowa, będąca członkiem FIA, jest uznawana za posiadacza władzy sportowej w danym kraju, podporządkowanego MKS-FIA i zobowiązanego do jego przestrzegania. Jest on dalej nazywany ASN.

2.2. Polski Związek Motorowy, zwany dalej PZM, uznawany jest przez FIA jako jedyna władza sportowa upoważniona do stosowania MKS-FIA i do kierowania sportem samochodowym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

2.3. Główna Komisja Sportu Samochodowego.

PZM sprawuje władzę nad sportem samochodowym w Rzeczypospolitej Polskiej poprzez powołaną przez siebie zgodnie ze Statutem PZM, Główną Komisję Sportu Samochodowego zwaną dalej GKSS. Jest ona zobowiązana czuwać nad ścisłym przestrzeganiem w kraju przepisów ustalonych przez MKS-FIA i niniejszy Regulamin Krajowy.

2.4. Krajowy Trybunał Apelacyjny:
Wszelkie kwestie sporne mogące powstać podczas rozgrywania zawodów i prób rekordów na terenie Rzeczypospolitej Polskiej rozpatrywane są przez GKSS. Od decyzji podjętych przez GKSS uczestnikom sportu przysługuje prawo odwołania do Trybunału PZM powołanego zgodnie ze statutem PZM przez Krajowy Zjazd Delegatów PZM. Trybunał PZM jest Krajowym Trybunałem Apelacyjnym w rozumieniu Art. 187 MKS-FIA. Uczestnikom sporu międzynarodowego zaistniałego na terenie RP przysługuje prawo odwołania do FIA zgodnie z MKS-FIA.

2.5. Przekazywanie władzy sportowej: GKSS może przekazać władzę sportową w zakresie zawodów okręgowych lub klubowych kompetentnym terytorialnie Okręgom PZM lub klubom zrzeszonym w PZM, pod warunkiem oficjalnego zgłoszenia zawodów do GKSS przez dany ZO PZM lub klub. Kwestie sporne zaistniałe podczas takich zawodów są rozstrzygane w pierwszej instancji przez kompetentną terytorialnie Okręgową Komisję Sportu Samochodowego, a w najwyższej instancji przez GKSS.

2.6. Okręgowa Komisja Sportu Samochodowego zwana dalej OKSS, sprawuje władzę sportową w danym Okręgu w zakresie zleconym przez GKSS. Czuwa ona nad ścisłym przestrzeganiem ustaleń GKSS oraz przepisów MKS-FIA i niniejszego regulaminu na terenie danego Okręgu PZM.

2.7. Klub lub Sekcja Samochodowa zrzeszone w PZM, sprawują bezpośrednią władzę sportową nad swoimi członkami w zakresie przepisów MKS-FIA i niniejszego regulaminu. Zarząd klubu może powierzyć wykonywanie w/w obowiązków Klubowej Komisji Sportowej.

2.8. Krajowy Regulamin Sportu Samochodowego PZM.

Zgodnie z uprawnieniami nadanymi przez FIA (MKS-FIA art. 7) ZG PZM ustanawia niniejszy Regulamin Krajowy Sportu Samochodowego, będący uzupełnieniem MKS-FIA o przepisy krajowe obowiązujące wyłącznie na terenie RP. Regulamin ten tylko łącznie z MKS-FIA i z załącznikami stanowiącymi jego integralną część, są kompletnym zbiorem przepisów obowiązujących w polskim sporcie samochodowym.

ROZDZIAŁ II

TERMINOLOGIA I DEFINICJE

Podane niżej: terminologia, definicje i skróty stosowane są w MKS-FIA i jego załącznikach, w niniejszym Regulaminie i powinny być stosowane we wszystkich regulaminach szczegółowych oraz w użyciu powszechnym.

Art. 3. FIA: Federation Internationale de l'Automobile - Międzynarodowa Federacja Samochodowa.

Art. 4. CMSA: Conseil Mondial du Sport Automobile - Rada Światowa Sportu Samochodowego FIA.

Art. 5. ASN: Klub Narodowy lub Federacja Narodowa, uznany przez FIA jako jedyny posiadacz władzy sportowej w danym kraju.

Art. 6. PZM: Polski Związek Motorowy, członek FIA, uznany przez FIA jako ASN Rzeczypospolitej Polskiej i jedyny posiadacz władzy sportowej na terenie RP.

Art. 7. ZG PZM: Zarząd Główny Polskiego Związku Motorowego z siedzibą w Warszawie.

Art. 8. GKSS: Główna Komisja Sportu Samochodowego jest Społecznym organem ZG PZM powołanym dla kierowania, programowania, opiniowania, wnioskowania w dziedzinie sportu samochodowego na terytorium RP.

Art. 9. ZO PZM: Zarząd Okręgowy Polskiego Związku Motorowego.

Art. 10. OKSS: Okręgowa Komisja Sportu Samochodowego, jest społecznym organem ZG PZM powołanym dla sprawowania władzy sportowej w zakresie powierzonym przez GKSS na terytorium danego okręgu PZM.

Art. 11. MKS-FIA: Międzynarodowy Kodeks Sportowy FIA.

Art. 12. REGULAMIN KRAJOWY: Jest to niniejszy Regulamin Krajowy Sportu Samochodowego PZM.

Art. 13. POJAZDY LĄDOWE, SAMOCHODY, POJAZDY SPECJALNE, PODUSZKOWCE:

Pojazdy Lądowe: Przez pojazd lądowy rozumie się środek lokomocji wprawiany w ruch za pomocą jego własnych środków, przemieszczający się wywierając stały, rzeczywisty nacisk na powierzchnię gruntu albo bezpośrednio poprzez nośnik mechaniczny lub pośrednio, i którego napęd i kierunek są stale i całkowicie kontrolowane przez kierowcę znajdującego się na pokładzie pojazdu.

Samochód: Jest to pojazd lądowy toczący się na co najmniej czterech kołach nie jednośladowych, zawsze w styczności z gruntem, z których co najmniej dwa zapewniają kierunek i co najmniej dwa napęd.

Pojazd Specjalny: Jest to pojazd co najmniej czterokołowy lecz którego napęd nie jest zapewniony poprzez koła.

Poduszkowiec: Jest to pojazd, który dla przemieszczenia się wywiera nacisk na grunt za pośrednictwem warstwy powietrza, które spręża.

Art. 14. POJEMNOŚĆ SKOKOWA: Objętość wytworzona w cylindrze lub cylindrach silnika przez wznoszący się i opadający ruch tłoka(ów). Objętość ta wyrażana jest w centymetrach sześciennych i we wszystkich obliczeniach dotyczących pojemności skokowej silników liczbę Π przyjmuje się równą 3.1416.

Art. 15. KLASA: Ugrupowanie pojazdów określone przez pojemność skokową ich silników lub inne kryteria odróżniające (patrz MKS-FIA, załączniki B i J).

Art. 16. ZAWODY, PRÓBA LUB IMPREZA SPORTOWA: Każdy wyścig, próba indywidualna, próba ustanowienia rekordu, konkurs wytrzymałości lub regularności, rajd, zlot turystyczny, w którym bierze udział samochód celem współzawodnictwa. Zawody mogą być "międzynarodowe" lub "krajowe" oraz "zastrzeżone" lub "zamknięte".

Art. 17. ZAWODY MIĘDZYNARODOWE: Zawody otwarte dla zgłaszających i kierowców o narodowości (wg paszportu) różnej od kraju, w którym zawody są organizowane za wyjątkiem "Kierowców Wyścigowych Sklasyfikowanych" przez FIA, którzy nie są narodowości kraju, gdzie rozgrywają się zawody. W krajach Unii Europejskiej (U.E.) zawody są uznawane jako międzynarodowe jeśli są one otwarte dla posiadaczy licencji innych niż licencja jednego z krajów członkowskich U.E.

Narodowość zgłaszającego lub kierowcy jest taka, jak narodowość ASN, który wydał mu licencje FIA (MKS-FIA art. 112). Żadne zawody międzynarodowe nie mogą mieć miejsca, o ile nie zostały wcześniej wpisane do Międzynarodowego Kalendarza Sportowego (MKS-FIA Załącznik G), nawet jeśli dotyczy to prób podpadających pod art. 19.

Wpisanie do Międzynarodowego Kalendarza Sportowego jest w gestii FIA i winno być zgłaszane przez ASN kraju, gdzie organizowane są zawody.

Jakakolwiek próba międzynarodowa nie wpisana do Międzynarodowego Kalendarza Sportowego jest zabroniona dla posiadaczy licencji z innych krajów.

Art. 18. ZAWODY KRAJOWE: Zawody uznawane są za krajowe, jeśli są one dostępne wyłącznie zgłaszającym i kierowcom posiadaczom licencji wydanej przez PZM.

Art. 18.1. ZAWODY OGÓLNOPOLSKIE: Muszą być obowiązkowo zgłoszone i wpisane do krajowego kalendarza sportowego ogłoszonego oficjalnie przez GKSS.

Art. 18.2. ZAWODY LOKALNE: Zawody strefowe, okręgowe lub klubowe muszą być zgłoszone do kompetentnego OKSS i wpisane do lokalnego kalendarza sportowego lub ogłoszone publicznie na danym terytorium.

Art. 19. ZAWODY ZASTRZEŻONE: Poszczególne zawody krajowe lub międzynarodowe nazywane są "zastrzeżonymi" jeśli dla uczestnictwa w nich zgłaszający lub kierowcy muszą spełniać pewne warunki szczególne, nie przewidziane w powyższych artykułach 17 i 18, w szczególności wyścigi za zaproszeniami są Zawodami Zastrzeżonymi.

Art. 20. ZAWODY ZAMKNIĘTE: Zawody nazywane są "zamkniętymi" jeśli są one dostępne wyłącznie dla członków jednego klubu, posiadaczy licencji (zgłaszającego lub kierowcy) wydanych przez PZM. Zawody takie muszą uzyskać akceptację GKSS lub z jego upoważnienia OKSS, który może wyjątkowo udzielić zgody dla kilku klubów uczestniczących w organizacji tych zawodów.

Art. 21. RAJDY: Rozróżnia się dwa rodzaje rajdów: rajdy I-szej i II-giej kategorii.

Art. 21.1. RAJD PIERWSZEJ KATEGORII (ZAWODY SPORTOWE): zawody drogowe z ustaloną średnią prędkością przejazdu, całkowicie lub częściowo rozgrywane na drogach otwartych dla normalnego ruchu kołowego.

"Rajd" składa się albo z pojedyńczej trasy, którą muszą pokonać wszystkie samochody biorące w nim udział lub z kilku tras zdążających do jednego punktu zbiorczego, ustalonego z góry, po którym może być kontynuowana trasa wspólna lub nie.

Trasa może zawierać jeden lub kilka odcinków specjalnych t.j. prób organizowanych na drogach zamkniętych dla normalnego ruchu kołowego, i których wyniki razem, w myśl zasad ogólnych są głównym wyznacznikiem klasyfikacji generalnej rajdu. Części

trasy, które nie obejmują odcinków specjalnych zwane są "trasą dojazdową". Na trasie dojazdowej najwyższa prędkość przejazdu nie może nigdy być czynnikiem wpływającym na klasyfikację.

Art 21.2. SAMOCHODY DOPUSZCZONE DO RAJDÓW I-szej KATEGORII w Polsce:

Moc wszystkich samochodów jest ograniczona do około 300 KM we wszystkich rajdach międzynarodowych i krajowych. GKSS lub zatwierdzona przez nią Komisja Techniczna zawodów może zawsze i w każdych okolicznościach wykonać wszelkie pomiary konieczne do potwierdzenia tego ograniczenia mocy. W rajdach międzynarodowych i krajowych na terenie Polski mogą brać udział wyłącznie następujące samochody:

A) Samochody Turystyczne (grupa A) o ile nie ma przeciwnego wskazania w homologacji, wykluczającego pewne modyfikacje.

B) Samochody seryjne (grupa N).

Art. 21.3. RAJD DRUGIEJ KATEGORII (ZLOT TURYSTYCZNY):

Zawody organizowane wyłącznie w celu zgromadzenia turystów w uprzednio wyznaczonym punkcie. Aby odróżnić je od poprzednich, rajdy 2-giej kategorii muszą być obowiązkowo wyposażone w podtytuł "zlot turystyczny".

Na terenie RP jako krajowe rajdy drugiej kategorii dupuszcza się również Konkursowe Jazdy Samochodowe, zwane dalej KJS, organizowane dla adeptów sportu samochodowego ubiegających się o licencję kierowcy rajdowego.

Trasa lub trasy przejazdu rajdu 2-giej kategorii jako "zlotu turystycznego" mogą być obowiązkowe lecz tylko z wymogiem potwierdzenia przejazdu w wyznaczonych punktach na trasie, bez wyznaczenia średniej prędkości przejazdu. W KJS trasa rajdu jest obowiązkowa i wyznacza się średnią prędkość przejazdu, która nie może przekroczyć 50 km/godz. Do programu rajdu 2-giej kategorii jako "zlotu turystycznego" mogą być włączone jedna lub kilka dodatkowych prób z wykluczeniem prób szybkościowych, ale mogą się one odbywać wyłącznie w punkcie docelowym imprezy. W KJS próby takie mogą być zlokalizowane na trasie raju.

Niedozowolone jest wyznaczanie w rajdach 2-giej kategorii żadnych nagród pieniężnych.

Rajd 2-giej kategorii zwolniony jest od obowiązku zgłaszania do Kalendarza międzynarodowego, nawet jeżeli jego uczestnicy są różnych narodowości, ale nie może być organizowany bez zgody GKSS lub kompetentnej terytorialnie OKSS, która musi zatwierdzić regulamin.

Regulamin musi być zredagowany według takich samych zasad jak regulaminy zawodów sportowych (patrz rozdział IV).

Jeśli trasa rajdu 2-giej kategorii przebiega przez terytorium tylko jednej ASN, nie wymaga się od uczestników posiadania licencji. W przeciwnym wypadku rajd musi zastosować się do przepisów podanych w MKS-FIA (art. 81 - trasy międzynarodowe), a jego uczestnicy muszą posiadać wymagane licencje (patrz MKS-FIA art. 108 do 117).

Art. 22. MEETING LUB KONKURS: Zgromadzenie konkurentów i oficjeli obejmujące jedne lub więcej zawodów, albo kilka prób bicia lub ustanawiania rekordów.

Art. 23. PRÓBA: Zawody ograniczone, których każdy uczestnik może wybrać swój własny czas do ich wykonania w okresie ustalonym regulaminem.

Art. 24. WYŚCIG: Zawody, w których prędkość jest czynnikiem decydującym o klasyfikacji.

Art. 25. KOMITET ORGANIZACYJNY: Ciało złożone z conajmniej 3 osób zatwierdzonych przez GKSS dla zawodów międzynarodowych i ogólnopolskich (patrz art. 17 i 18.1) lub przez OKSS dla zawodów lokalnych (patrz art. 18.2), z uprawnieniami nadanymi przez Organizatora Zawodów (patrz rozdział III art. 55) koniecznymi dla organizacji materialnej zawodów i wprowadzenia w życie regulaminu szczegółowego (patrz art. 27).

Art. 26. ZEZWOLENIE NA ORGANIZACJĘ: Dokument zezwalający na organizację zawodów międzynarodowych rozgrywanych na terenie RP lub zawodów ogólnopolskich, wydany przez GKSS lub dla zawodów lokalnych przez OKSS. Dla zawodów rozgrywanych na drogach publicznych zezwolenie na organizację musi być uzupełnione o zgodę kompetentnych władz administracyjnych (patrz Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych opublikowane w Dzienniku Ustaw nr. 73 z 9 sierpnia 1993).

Art. 27. REGULAMIN SZCZEGÓŁOWY: Obowiązkowy oficjalny dokument, wydany przez Organizatora Zawodów (art. 55) w celu uregulowania szczegółów zawodów.

Art. 28. PROGRAM: Oficjalny dokument, przygotowany przez Komitet Organizacyjny Zawodów (patrz art. 25), podający wszelkie informacje dla zaznajomienia publiczności ze szczegółami przebiegu zawodów.

Art. 29. TRASA: Droga wyznaczona do pokonania przez uczestników zawodów.

Art. 30. TOR: Trasa wykorzystywana stale lub okresowo do przeprowadzenia zawodów lub prób rekordów.

Art. 31. AUTODROMY: Niektóre tory trwałe, szczególnie posiadające pochylone wiraże, umożliwiające pokonywanie ich z dużą prędkością, nazywane są autodromami.

Art. 32. MILA I KILOMETR: We wszystkich przeliczeniach z miar na metryczne i odwrotnie, mila jest przyjmowana jako 1,609344 km, a kilometr jako 0,62137 mili.

Art. 33. REKORD: Najlepszy wynik uzyskany w pewnych, ściśle określonych przepisami okolicznościach (patrz MKS-FIA: Załącznik D – regulamin rekordów).

Art. 34. REKORD LOKALNY: Rekord ustanowiony na stałym lub okazjonalnym torze, zatwierdzany przez ASN, bez względu na narodowość uczestnika. Rekordy lokalne w RP muszą być zgłoszone przez organizatora do GKSS i zatwierdzone przez GKSS.

Art. 35. REKORD NARODOWY: Rekord ustanowiony lub pobity w zgodzie z przepisami wydanymi przez ASN, na jego terytorium lub na terytorium innego ASN, po uprzedniej autoryzacji tego ostatniego. Rekord narodowy określa się "rekordem w klasie" jeżeli jest to najlepszy wynik uzyskany w jednej z klas, na które podzielone są dopuszczone do próby typy samochodów lub "rekordem absolutnym" jeśli jest najlepszym rezultatem, z wyłączeniem podziału na klasy. Rekordy Polski mogą być ustanowione i zatwierdzone wyłącznie za zgodą GKSS.

Art. 36. REKORD MIĘDZYNARODOWY: Za rekord międzynarodowy uważa się najlepsze osiągnięcia dokonane w określonej klasie lub grupie. Istnieją osobne Między-

narodowe Rekordy Samochodowe Pojazdów Specjalnych i Poduszkowców (patrz MKS-FIA, załącznik B, art. 199).

Art. 37. REKORD ŚWIATA: Rekord uznany przez FIA jako najlepszy wynik osiągnięty przez samochód niezależnie od kategorii, klasy, grupy czy innych kryteriów podziału.

Art. 38. POSIADACZ REKORDU: Jeśli rekord został ustanowiony w trakcie próby indywidualnej posiadaczem jest zgłaszający, któremu przyznane zostało pozwolenie podjęcia próby i który dokonał formalnego zgłoszenia dla uzyskania takiej zgody. Jeśli rekord został ustanowiony w trakcie meetingu jego posiadaczem jest zgłaszający (patrz art. 44), w imieniu którego zostało dokonane zgłoszenie pojazdu, którym osiągnięty został rekordowy wynik.

Art. 39. START: Startem jest moment wydania polecenia startu kierowcy lub kilku kierowcom startującym razem (patrz rozdział VI, art. 89 do 96, określający przepisy startowe).

Art. 40 LINIA KONTROLNA: Linia, przy przekroczeniu której przez pojazd, dokonywany jest pomiar czasu.

Art. 41a. LINIA STARTU: Początkowa linia kontrolna z lub bez pomiaru czasu (patrz rozdział VI art. 90).

Art. 41b. LINIA METY: Końcowa linia kontrolna z lub bez pomiaru czasu.

Art. 42. PARK ZAMKNIĘTY: Jest to miejsce, do którego zgłaszający zobowiązany jest dostarczyć swój samochód (samochody) zgodnie z przepisami Regulaminu Szczegółowego.

Na teren Parku Zamkniętego mają wstęp wyłącznie komisarze wyznaczeni do nadzoru. Niedozwolone są żadne działania, przygotowania ani naprawy za wyjątkiem dozwolonych przez wyżej wymienionych oficjeli.

Park Zamknięty obowiązuje we wszystkich zawodach, w których przewidzane są badania techniczne. Regulamin Szczegółowy zawodów musi określić miejsce (a) lokalizacji parku(ów) zamkniętego(tych).

Park zamknięty musi znajdować się w bliskim sąsiedztwie linii mety (lub linii startu, jeśli tam jest przewidziany). Na końcu próby klasyfikacyjnej przestrzeń między linią mety a parkiem zamkniętym podlega pod przepisy parku zamkniętego.

Park Zamknięty winien mieć odpowiednie wymiary i być dokładnie zabezpieczony przed wstępem osób nieupoważnionych w czasie zatrzymywania samochodów na jego terenie. Nadzór winni sprawować komisarze wyznaczeni przez organizatora. Komisarze ci są odpowiedzialni za działanie parku zamkniętego i tylko oni są upoważnieni do wydawania poleceń uczestnikom zawodów.

Strefy kontrolne w rajdach traktowane są jak park zamknięty.

Nie wolno wykonywać żadnych napraw ani korzystać z jakiejkolwiek pomocy w strefie kontrolnej.

Art. 43 HANDIKAP: Sposób ustalony w regulaminie szczegółowym zawodów mający na celu maksymalne wyrównanie szans zawodników.

Art. 44. ZGŁASZAJĄCY: Każda osoba fizyczna lub prawna dopuszczona do zawo-

dów międzynarodowych obowiązkowo posiadająca licencję zgłaszającego FIA (licence de concurrent), wydaną przez jego macierzysty ASN (patrz rozdział VIII art. 108).

W zawodach o mistrzostwo Polski, ogólnopolskich i lokalnych zgłaszającym mogą być wyłącznie kluby lub sekcje będące członkiem rzeczywistym PZM (patrz §10-12 statutu PZM) i wówczas nie jest wymagane posiadanie licencji zgłaszającego.

Art. 45. KIEROWCA: Osoba kierująca pojazdem w jakichkolwiek zawodach i posiadająca:

a) w zawodach międzynarodowych obowiązkowo licencję kierowcy FIA wydaną przez jego macierzysty ASN (patrz rodział VIII art. 108),

b) w zawodach ogólnopolskich i lokalnych co najmniej licencję sportową krajową wydaną przez ZG PZM lub ZO PZM patrz rodział VIII art. 109),

c) w rajdach drugiej kategorii i KJS wyłącznie prawo jazdy.

Art. 46. PASAŻER: Osoba inna niż kierowca, przewożona w samochodzie i ważąca wraz z wyposażeniem osobistym nie mniej niż 60 kg. Przepis ten nie dotyczy pilota w rajdzie.

Art. 47. LICENCJA: Licencja jest dowodem zarejestrowania, wydawanym osobie fizycznej lub prywatnej (kierowca lub zgłaszający, konstruktor lub ekipa, komisarz sportowy, organizator, tor., itp.), pragnącej uczestniczyć lub biorącej udział z jakiegokolwiek tytułu w zawodach lub próbach rekordów przeprowadzonych zgodnie z niniejszym regulaminem. Posiadacz licencji zobowiązany jest znać tekst niniejszego Regulaminu Krajowego i musi przestrzegać jego przepisów. W zawodach międzynarodowych obowiązuje znajomość Międzynarodowego Kodeksu Sportowego FIA.

Nikt nie może uczestniczyć w zawodach międzynarodowych, ustanawiać czy poprawiać rekordy, jeżeli nie jest posiadaczem licencji FIA wydanej przez macierzysty ASN, a w zawodach krajowych przez ZG PZM lub ZO PZM. Wszystkie licencje muszą być odnawiane corocznie, poczynając od 1 stycznia każdego roku.

ZG PZM wydaje obywatelom polskim międzynarodowe licencje FIA zgłaszającego i kierowcy, krajowe licencje kierowcy sportowe-samochodowe klasy "IR", "W" i "RT", krajowe licencje zgłaszającego dla członków rzeczywistych PZM i wspierających lub sponsorów, licencje komisarzy sportowych stopnia "M" i "P" oraz krajowe certyfikaty torów. Rejestr powyższych licencji prowadzi Biuro Sportu ZG PZM.

Zarządy okręgowe PZM są upoważnione do wydawania krajowych licencji sportowych-samochodowych klasy IIR i komisarzy sportowych stopnia "O" i są zobowiązane do prowadzenia rejestru wydanych licencji.

Warunkiem niezbędnym do wydania przez organa PZM jakiejkolwiek z wymienionych wyżej licencji kierowcy, międzynarodowej czy krajowej wszystkich klas oraz licencji komisarza sportowego wszystkich stopni jest członkostwo kandydata w jednym z klubów lub sekcji sfederowanych w PZM. W przypadku chęci zmiany przynależności klubowej kierowców licencjonowanych zasady i tryb postępowania precyzuje Rodział XVII niniejszego regulaminu krajowego.

Licencja może być wystawiona pod pseudonimem, lecz nikt nie może posługiwać się dwoma pseudonimami.

Klub lub Federacja Narodowa (ASN) może wydać licencję cudzoziemcowi pocho-

dzącemu z kraju jeszcze nie reprezentowanego w FIA za wcześniejszą zgodą FIA. Wykaz licencji wydawanych w ten sposób będzie przechowywany w Sekretariacie FIA.

Każdy członek FIA, od momentu jego przyjęcia, musi podjąć się przestrzegania trybu i rejestracji wydawanych licencji. Międzynarodowa Super-Licencja jest przyznawana i wydawana przez FIA kandydatom już posiadającym licencje narodową na ich życzenie. Jest ona obowiązująca we wszystkich Mistrzostwach Międzynarodowych FIA wg warunków ustanowionych w ich regulaminach. W tym celu kandydaci do Super-Licencji FIA powinni corocznie zgłaszać zapotrzebowanie, podpisując specjalnie do tego przeznaczone formularze. Jest ona odnawiana corocznie. FIA ma prawo odmówienia wystawiania Super-Licencji bez podawania motywu. Dokument Super-Licencji pozostaje Własnością FIA, która wydaje ją każdemu posiadaczowi na otwarcie zawodów. Zawieszenia lub odebranie licencji wynikające z nałożonej kary, wyklucza okresowo lub definitywnie jej posiadacza z mistrzostw FIA.

Art. 48. REJESTR LICENCJI: Prowadzony przez ASN wykaz osób, którym ten wydał licencę zgłaszającego lub kierowcy. W kraju rejestr licencji międzynarodowych FIA i krajowych sportowych klasy IR, W, RT, zgłaszających (sponsor) i komisarzy sportowych stopnia M i P, prowadzi ZG PZM, a licencji sportowych klasy IIR i komisarzy sportowych stopnia "O" prowadzą ZO PZM dla członków klubów podległych terytorialnie danemu okręgowi PZM.

Art. 49. NUMERY LICENCJI: Numery licencji wydawane są corocznie przez ASN zgłaszającym lub kierowcom i wpisane do jego rejestru.

Art. 50. WYKLUCZENIE: Wykluczenie zabrania osobie, której dotyczy, brania udziału w jednych określonych zawodach lub w kilku zawodach jednego meetingu.

Art. 51. ZAWIESZENIE: Zawieszenie odbiera czasowo osobie, której ono dotyczy, prawo uczestnictwa we wszystkich zawodach, albo na całym terytorium podległym ASN, który je orzekł, albo we wszystkich krajach podlegających jurysdykcji FIA.

Art. 52. DYSKWALIFIKACJA: Dyskwalifikacja odbiera ostatecznie, osobie której ona dotyczy, prawo uczestnictwa we wszystkich zawodach, oprócz okoliczności przewidzianych w Rozdziale XI art. 170 i Rozdziale XIII art. 182.

ROZDZIAŁ III

ZAWODY - USTALENIA OGÓLNE

Art. 53. OGÓLNE WARUNKI STOSOWANIA REGULAMINU KRAJOWEGO: Wszelkie zawody międzynarodowe i wszelkie próby rekordów międzynarodowych i świata organizowane w krajach członkowskich FIA, do których zalicza się Polska,

regulowane są przez Międzynarodowy Kodeks Sportowy FIA. Natomiast zawody krajowe, ogólnopolskie i lokalne, krajowe zawody zastrzeżone i zamknięte oraz próby rekordów narodowych i lokalnych w Polsce regulowane są przez niniejszy Regulamin Krajowy Sportu Samochodowego PZM.

Art. 54. ZAWODY OGRANIZOWANE W KRAJACH NIE BĘDĄCYM CZŁONKIEM FIA: Nie mogą być organizowane zawody w kraju nie będącym członkiem FIA, bez specjalnego zezwolenia wydanego warunkowo przez FIA (MKS-FIA, art. 54).

Art. 55. ORGANIZACJA ZAWODÓW: W każdym kraju zawody sportowe mogą być organizowane przez:

a) Klub Narodowy posiadający władzę sportową (MKS-FIA art. 3, 4, 5). W Polsce jest nim wyłącznie Polski Związek Motorowy.

b) Automobilklub lub w wyjątkowych przypadkach inna kwalifikowana grupa sportowa, z zastrzeżeniem, że klub ten lub ta grupa będzie posiadać niezbędne zezwolenie na organizację (patrz niżej rozdz. IV art. 61). W Polsce mogą to być wyłącznie kluby i sekcje - członkowie rzeczywiści PZM, a w wyjątkowych przypadkach inne kwalifikowane grupy czy organizacje każdorazowo zaakceptowane przez ZG PZM za pośrednictwem GKSS.

ORGANIZACJA ZAWODÓW W OBCYM KRAJU: (patrz MKS-FIA, załącznik G, art. 62, nota 2).

Art. 56. DOKUMENTY OFICJALNE: Przy wszystkich zawodach sportowych muszą być wydane oficjalne dokumenty, pomiędzy którymi obligatoryjnie musi znaleźć się Regulamin Szczegółowy (patrz wyżej, rodz. II, art. 27) i Program (art. 28). Jeśli jakikolwiek zapis w tychże dokumentach urzędowych jest sprzeczny z aktualnym Kodeksem Międzynarodowym FIA, czy niniejszym Regulaminem Krajowym, to musi być unieważniony.

Art. 57. OŚWIADCZENIA OBOWIĄZUJĄCE NA WSZYSTKICH DOKUMENTACH DOTYCZĄCYCH ZAWODÓW: Wszelkie Regulaminy Szczegółowe, programy i karty zgłoszeń zawodów winny nosić w widoczny sposób następujące oświadczenie:

"ZORGANIZOWANE ZGODNIE Z MIĘDZYNARODOWYM KODEKSEM SPORTOWYM FIA, REGULAMINEM KRAJOWYM SPORTU SAMOCHODOWEGO PZM I REGULAMINEM STANDARDOWYM... (wymienić aktualny dla danych zawodów regulamin np. Mistrzostw Europy, Polski, Okręgu itp.)."

Art. 58. ZNAJOMOŚĆ I PRZESTRZEGANIE REGULAMINÓW: Każda osoba lub grupa osób, organizująca lub biorąca udział w zawodach sportowych jest zobowiązana:

1) znać statuty i regulaminy FIA, Międzynarodowy Kodeks Sportowy FIA, niniejszy Regulamin Krajowy, jak również regulaminy standardowe dla danych zawodów,

2) bezwarunkowo przestrzegać powyższe, jak również podporządkowywać się decyzjom władz sportowych oraz przyjmować wynikające z tego konsekwencje.

W przypadku nie zastosowania się do tych postanowień osobie lub grupie organizującej zawody lub biorącej w nich udział zostanie cofnięta wydana wcześniej licencja, a producent zostanie wykluczony czasowo lub trwale z Mistrzostw FIA, Mistrzostw Polski oraz zawodów międzynarodowych i krajowych rozgrywanych na terenie Rzeczypospolitej Polskiej.

Art. 59. ZAWODY NIELEGALNE: Każde projektowane zawody organizowane niezgodnie z postanowieniami MKS-FIA lub niniejszego Regulaminu Krajowego PZM, będą przez PZM zabronione. Jeśli zawody takie zostaną włączone do meetingu, dla którego zostało wydane zezwolenie organizacyjne, zezwolenie to będzie unieważnione. Wobec posiadaczy licencji biorących udział w takich zawodach mają zastosowanie postanowienia powyższego art. 58.

Art. 60. ODROCZENIE LUB ODWOŁANIE ZAWODÓW: Nie wolno odwoływać ani zmieniać terminu meetingu lub konkurencji będącej jego częścią o ile w Regulaminie Szczegółowym Zawodów nie została zastrzeżona przez organizatora taka możliwość lub o ile władze zawodów nie zadecydują o zmianie terminu z powodu "siły wyższej" lub ze względów bezpieczeństwa (patrz rodz. X, art. 141). W przypadku odwołania lub odroczenia na dłużej niż 24 godziny wpisowe do zawodów musi być zwrócone.

ROZDZIAŁ IV

ZAWODY SPORTOWE - SZCZEGÓŁY ORGANIZACYJNE

Art. 61. KONIECZNE ZEZWOLENIE NA ORGANIZACJĘ: W żadnym kraju będącym członkiem FIA nie wolno przeprowadzać zawodów bez zezwolenia na organizację (patrz rozdz. II, art. 26), wydanego przez kompetentną władzę sportową, tj. przez ASN, posiadacza władzy sportowej. W Polsce jest nim PZM, a zezwolenia na organizację zawodów międzynarodowych lub ogólnopolskich wydaje poprzez GKSS, a dla zawodów lokalnych kompetentny terytorialnie poprzez OKSS.

Art. 62. PODANIE NA ZEZWOLENIE NA ORGANIZACJĘ: Każde podanie o wydanie zezwolenia na organizację musi być przesłane kompetentnym władzom sportowym (art. 61) co najmniej na miesiąc przed proponowanym terminem zawodów, wraz z następującymi informacjami:

1) nazwiska i kwalifikacja osób proponowanych do utworzenia Komitetu Organizacyjnego (art. 25) i adres tego Komitetu,

2) projekt regulaminu szczegółowego (art. 27 i 65) dla każdych zawodów objętych meetingiem. W przypadku, kiedy kompetentne władze sportowe ustaliły z góry opłatę za wydanie zezwolenia na organizację, do podania musi być dołączona kwota tej opłaty, która w przypadku odmowy zezwolenia będzie zwrócona.

Art. 63. WYDAWANIE ZEZWOLENIA NA ORGANIZACJĘ: Kompetentne władze sportowe mogą w każdym kraju wydawać zezwolenia organizacyjne na specjalnych formularzach, jeśli uznają to za stosowne (art. 61), ale rolę zezwolenia organizacyjnego może również spełniać proste pismo zatwierdzające Regulamin Szczegółowy (art. 27 i 65).

Art. 64. PRZESTRZEGANIE PRAWA I REGULAMINÓW: Zawody mogą być rozegrane na drogach lub torach lub na obu, ale właściwa władza sportowa (art. 61) nie może wydać zezwolenia Komitetowi Organizacyjnemu (art. 25) dopóki ten nie uzyska, jeśli istnieją takie wymogi, zgody od właściwych władz administracyjnych (art. 26).

NOTA 1: Zawody przeprowadzone na drogach otwartych muszą stosować się do Krajowych Przepisów Ruchu Drogowego. Kary za naruszenie tych Przepisów pozostają w gestii Zespołu Komisarzy Sportowych.

NOTA 2: Zawody rozgrywane na torach muszą stosować się ściśle do przepisów Międzynarodowego Kodeksu Sportowego, jak również do dodatkowych przepisów regulujących zasady jazdy samochodów wyścigowych na torach i wydanych specjalnie w tym celu przez GKSS.

ZG PZM może wydać właścicielowi toru stałe zezwolenie organizacyjne pod warunkiem dołączenia do podania o takie zezwolenie świadectwa pomiaru linii rekordu (patrz MKS-FIA, załącznik E, art. 237 i 239) bez prawa wprowadzenia jakichkolwiek zmian tej linii nie uzgodnionych z GKSS.

PUBLIKACJE REGULAMINÓW:

1. Regulaminy różnych zawodów o mistrzostwo FIA winny wpłynąć do sekretariatu FIA najpóźniej na miesiąc przed terminem zamknięcia zgłoszeń, z wyjątkiem rajdów, gdzie termin ten wynosi dwa miesiące.

2. Regulaminy zawodów o Mistrzostwo Polski oraz zawodów międzynarodowych organizowanych na terenie RP i zawodów ogólnopolskich (art. 17 i 18.1) winny wpływać do Biura Sportu ZG PZM w identycznych terminach jak w p. 1.

3. Regulaminy zawodów krajowych lokalnych (art. 18.2) winny wpływać do biura kompetentnego terytorialnie ZO PZM z zachowaniem w/w terminów.

Art. 65. PODSTAWOWE INFORMACJE DO PODANIA W REGULAMINIE SZCZEGÓŁOWYM:

a) wyznaczenie organizatora lub organizatorów (patrz art. 55),

b) nazwa, charakter i definicja proponowanych zawodów (patrz nr 17 do 21),

c) stwierdzenie, że zawody zostaną przeprowadzone zgodnie z Kodeksem Międzynarodowym FIA i niniejszym Regulaminem Krajowym,

d) skład Komitetu Organizacyjnego (patrz art. 25) i jego adres,

e) miejsce i termin zawodów,

f) szczegółowy opis proponowanych zawodów (długość i kierunek trasy, klasy i kategorie pojazdów dopuszczonych do zawodów, paliwo, ograniczenie liczby uczestników jeśli takie ma miejsce itd.),

g) wszystkie przydatne informacje dotyczące zgłoszeń: miejsce przyjmowania, daty i godziny otwarcia i zamknięcia terminu zgłoszeń, kwota wpisowego, jeśli takie jest pobierane itd. (patrz art. 70 i 71),

h) wszystkie przydatne informacje dotyczące ubezpieczeń, jeśli są one wymagane,

i) daty, godziny i sposób startu, ze wskazaniem handicapów, jeśli są one przewidziane,

j) przypomnienie postanowień MKS-FIA i niniejszego Regulaminu Krajowego zwłaszcza dotyczących obowiązujących licencji (patrz art. 44, 45 i 108), sygnalizacji (patrz MKS-FIA załącznik H) oraz zabezpieczeń przeciwpożarowych (patrz art. 128),

k) sposób kontroli przyjazdów na mecie i prowadzenia klasyfikacji,

l) szczegółowa lista nagród przeznaczonych dla każdej konkurencji,

m) przypomnienie postanowień MKS-FIA i niniejszego Regulaminu Krajowego dotyczących protestów (patrz art. 172, 173 i 174),

n) nazwiska członków Zespołu Komisarzy Sportowych i Dyrektora zawodów.

Art. 66. ZMIANY W REGULAMINIE SZCZEGÓŁOWYM: Do Regulaminu Szczegółowego nie można wprowadzać żadnych zmian po terminie otwarcia zgłoszeń, chyba że wyrażą na nie jednomyślną zgodę wszyscy już zgłoszeni uczestnicy lub jeśli wprowadzone są decyzją Zespołu Komisarzy Sportowych z powodu "siły wyższej" lub bezpieczeństwa (patrz art. 141).

Art. 67. PODSTAWOWE INFORMACJE DO PODANIA W PROGRAMIE:

a) stwierdzenie, że zawody prowadzone będą zgodnie z MKS-FIA, Regulaminem Krajowym i Regulaminem standardowym danej dyscypliny czy rodzaju mistrzostw jeśli istnieje,

b) miejsce i data zawodów,

c) krótki opis i harmonogram czasowy przewidywanych konkurencji,

d) nazwy lub nazwiska zgłaszających i kierowców wraz z przyznanymi numerami startowymi umieszczonymi na ich samochodach (jeśli używane są pseudonimy, to muszą być one podane w cudzysłowie),

e) Handicap, jeśli będzie zastosowany,

f) szczegółowa lista ngród przyznawanych w każdej konkurencji,

g) nazwiska członków Zespołu Komisarzy Sportowych i Dyrektora zawodów.

Art. 68 ZGŁOSZENIA: Zgłoszenie jest umową pomiędzy zgłaszającym a Komitetem Organizacyjnym (patrz art. 25). Umowa ta może być podpisana przez obie strony lub wynikać z wymiany korespondencji. Zobowiązuje ona zgłaszającego do wzięcia udziału w zawodach, w których zgodził się wystartować, z wyjątkiem przypadku zaistnienia udowodnionej "siły wyższej". Zobowiązuje ona Komitet Organizacyjny do wypełnienia względem zgłaszającego wszelkich szczegółowych warunków zgłoszenia, z zastrzeżeniem iż uczestnik uczyni ze swej strony wszystko aby lojalnie wziąć udział w zawodach.

Art. 69. RESPEKTOWANIE ZGŁOSZEŃ: Wszystkie spory pomiędzy zgłaszającym a Komitetem Organizacyjnym, dotyczące zgłoszenia, muszą być rozstrzygane przez Władzę Sportową, która zatwierdziła Komitet Organizacyjny (patrz art. 25), nie przesądzając prawa do odwołania w przypadku uczestnika zagranicznego (patrz art. 181c). Jeśli orzeczenie nie może zostać nadesłane przed terminem rozegrania zawodów, każdy zgłaszający lub kierowca zatwierdzony do wystartowania w tych zawodach, który nie weźmie w nich udziału, będzie natychmiast zawieszony międzynarodowo lub krajowo (czasowe cofnięcie licencji), chyba że wpłaci kaucję, której wysokość ustalona jest przez GKSS lub kompetentny OKSS. Wniesienie tej kaucji nie upoważnia zgłaszającego czy kierowcy do zmiany uczestnictwa w jednych zawodach na inne (patrz art. 124).

Art. 70. PRZYJMOWANIE ZGŁOSZEŃ: Organizatorzy mogą przyjmować zgłoszenia po otrzymaniu od właściwej Władzy Sportowej zezwolenia na zorganizowanie zawodów. Ostateczne zgłoszenia winny być wypełnione na regulaminowym formularzu dostarczonym przez Komitet Organizacyjny w którym należy podać nazwy i adresy zgłaszających i wyznaczonych kierowców, wraz z numerami ich licencji, a dla zawodników krajowych również kategorii licencji.

Regulamin Szczegółowy może jednak precyzować dodatkowy termin dla wyznaczenia kierowców do udziału w zawodach. Jeśli opłata wpisowego jest przewidziana w Regulaminie Szczegółowym (patrz art. 65g), do każdego zgłoszenia musi być dołączona kwota tej opłaty pod rygorem jego unieważnienia.

Zgłaszający i kierowcy mogą brać udział w zawodach międzynarodowych organizowanych za granicą RP wyłącznie po wcześniejszym uzyskaniu zezwolenia GKSS. Takie zezwolenie może przybierać każdą formę, jaką GKSS uzna za stosowną: podstemplowanie karty zgłoszenia, wydanie zgłaszającemu lub kierowcy specjalnego zezwolenia na start w określonych zawodach lub bardziej ogólnego zezwolenia (ważnego w jednym lub kilku krajach, przez określony czas lub w całym czasie ważności licencji).

Przyjęcie przez organizatora zgłoszenia zgłaszającego lub kierowcy zagranicznego bez wcześniejszej zgody ASN, który wystawił mu licencję, stanowi naruszenie prawa, które po powiadomieniu FIA spowoduje nałożenie grzywny, jaką FIA uzna za stosowną.

ZEZWOLENIA DO UDZIAŁU W ZAWODACH ZAGRANICZNYCH WYDANE PRZEZ ASN-y:

Przypomina się, że ASN może wydawać zezwolenia posiadaczom swoich licencji wyłącznie na udział w zawodach prawidłowo zgłoszonych do Kalendarza Międzynarodowego FIA. Zgłoszenie kierowcy legitymującego się licencją wystawioną przez PZM do zawodów krajowych lub międzynarodowych, bezwzględnie wymaga potwierdzenia przez jego macierzysty klub, również w przypadku gdy "zgłaszającym jest inny posiadacz licencji PZM np. sponsor, producent samochodu itp.

Art. 71. ZAMKNIĘCIE ZGŁOSZEŃ: Data i godziny zamknięcia zgłoszeń muszą być obowiązkowo podane w Regulaminie Szczegółowym (patrz art. 65g).

W przypadku Zawodów Międzynarodowych zamknięcie zgłoszeń musi nastąpić co najmniej na 7 dni przed terminem ustalonym dla rozegrania zawodów. Dla innych zawodów okres ten może być zredukowany do 3 dni, ale nigdy mniej.

Art. 72. ZGŁOSZENIA TELEGRAFICZNE: Zgłoszenie może być dokonane telegraficznie pod warunkiem, że jest nadane przed terminem wyznaczonym do zamknięcia zgłoszeń i że jest potwierdzone pismem wysłanym w tym samym czasie, wraz z opłatą wpisowego, jeśli jest ona wymagana. Czas nadania telegramu jest uznawany za czas zgłoszenia do zawodów.

Art. 73. ZGŁOSZENIE ZAWIERAJĄCE FAŁSZYWE DANE: Zgłoszenie zawierające fałszywe dane będzie uznane za nieważne i niebyłe, a zgłaszający może zostać uznany winnym wykroczenia, a ponadto kwota wpisowego może ulec konfiskacie.

Art. 74. ODMOWA PRZYJĘCIA ZGŁOSZENIA: W przypadku odmowy przyjęcia zgłoszenia przez Komitet Organizacyjny zawodów, należy pisemnie powiadomić o takiej

odmowie zgłaszającego w terminie 8 dni od otrzymania i nie później niż na 5 dni przed zawodami.

Organizator może odmówić przyjęcia zgłoszenia posiadaczowi licencji wydanej przez PZM wyłącznie w przypadku przekroczenia pojemności trasy. W takiej sytuacji przerwszeństwo udziału przysługuje zawodnikom:

1) z listy priorytetowej,

2) sklasyfikowanych w Mistrzostwach Polski w ostatnim roku,

3) sklasyfikowanych w Mistrzostwach Polski w przedostatnim roku itp.

Art. 75. ZGŁOSZENIE WARUNKOWE: Regulamin szczegółowy może przewidywać, że zgłoszenia będą przyjmowane pod pewnymi, wyraźnie określonymi warunkami, jak na przykład jeśli liczba startujących jest ograniczona z zastrzeżeniem, że pojawi się wolne miejsce pomiędzy innymi zgłoszonymi uczestnikami. Strona zainteresowana musi zostać powiadomiona o warunkowym przyjęciu zgłoszenia listownie lub telegraficznie najpóźniej w pierwszym dniu po zamknięciu zgłoszeń, lecz zgłaszający przyjęty warunkowo nie podlega przepisom artykułu nr 124.

Art. 76. PUBLIKACJA ZGŁOSZEŃ: Zabronionym jest ogłaszanie lub publikowanie przy okazji zawodów nazwy zawodnika, od którego Komitet Organizacyjny nie otrzymał regulaminowego zgłoszenia.

Zawodnicy zgłoszeni warunkowo (patrz art. 75) muszą być określani jako warunkowi przy publikowaniu zgłoszeń.

Art. 77. WYZNACZENIE STARTUJĄCYCH: Jeżeli ilość otrzymanych zgłoszeń przekracza maksymalną liczbę zawodników ustaloną w Regulaminie Szczegółowym, startujący będą wyznaczeni bądź w kolejności napływania zgłoszeń, bądź na drodze losowania, bądź też w inny sposób przewidziany w Regulaminie Szczegółowym lub na podstawie decyzji GKSS lub OKSS o ile sposób wyznaczenia nie został przewidziany w Regulaminie Szczegółowym.

Art. 78. WYZNACZANIE REZERWOWYCH: Uczestnicy wyeliminowani zgodnie z warunkami podanymi w art. 77 mogą zostać przyjęci jako rezerwowi pod warunkiem uzyskania zgody Komitetu Organizacyjnego.

Art. 79. ZGŁOSZENIE SAMOCHODU: Ten sam samochód nie może być zgłoszony więcej niż jeden raz w tych samych zawodach. W wyjątkowych okolicznościach GKSS w zawodach ogólnopolskich lub OKSS w zawodach lokalnych może odejść od tej zasady przez zatwierdzenie dwóch zgłoszeń tego samego samochodu w jednych zawodach, o ile będzie on prowadzony przez tego samego kierowcę tylko jeden raz.

Art. 80. OFICJALNA LISTA ZGŁOSZONYCH: Komitet Organizacyjny musi obowiązkowo przysłać do GKSS i udostępnić każdemu uczestnikowi oficjalną listę zgłoszonych do wzięcia udziału w zawodach międzynarodowych lub ogólnopolskich na co najmniej 48 godzin przed otwarciem zawodów. W zawodach lokalnych decyzją OKSS czas ten może być skrócony.

ROZDZIAŁ V

TRASY-DROGI I TORY

Art. 81. TRASY MIĘDZYNARODOWE: Jeżeli trasa zawodów przebiega przez terytorium więcej niż jednego kraju, organizatorzy muszą uzyskać za pośrednictwem swojego ASN wcześniejsze zezwolenia ASN każdego z przejeżdżanych krajów. Narodowe Kluby Samochodowe krajów, przez które przebiega trasa zawodów, sprawują kontrolę sportową nad całością trasy w granicach ich terytoriów, jednakże jest zrozumiałe, że końcowe zatwierdzenie wyników zawodów należy do ASN, któremu podlegają organizatorzy (patrz art. 55).

Art. 82. TRASY DROGOWE: Trasa zawodów na terytorium Polski musi być zatwierdzona przez GKSS, a trasy zawodów lokalnych przez OKSS. Do prośby o wydanie zezwolenia musi być dołączony szczegółowy itinerer z dokładnym podaniem odległości do pokonania.

Art. 83. POMIAR ODLEGŁOŚCI NA DRODZE: W zawodach innych niż próby rekordu, odległości do 5 kilometrów muszą być mierzone wzdłuż linii środkowej drogi przez wykwalikifowanego miemiczego. Odległości powyżej 5 kilometrów mogą być określone oficjalnymi znakami drogowymi lub przy pomocy urzędowej mapy w skali nie mniejszej niż 1:250 000.

Art. 84. MIĘDZYNARODOWE LICENCJE DLA TORU LUB AUTODROMU: Podanie o licencję dla toru stałego lub okazjonalnego musi zostać skierowane do FIA przez ASN, na terytorium którego znajduje się tor, jeśli przewidziane są jakiekolwiek próby rekordów.

FIA może wydać licencję toru ważną dla jednej próby lub serii prób rekordów.

FIA po konsultacji z kompetentną Krajową Władzą Sportową (patrz MKS-FIA art. 3, 4 i 5) może odmówić wydania lub cofnąć wydaną już licencję jeśli uzna to za stosowne.

Art. 85. KRAJOWA LICENCJA TORU: ZG PZM może w podobny sposób, na warunkach ustalonych w art. 84, wydać licencję krajową toru, ale tor licencjonowany tylko w ten sposób nie może być wykorzystywany do prób ustanawiania rekordów międzynarodowych i świata.

Art. 86. INFORMACJE PODSTAWOWE W LICENCJI TORU: Licencja toru wydana przez FIA musi określać długość toru i stwierdzać czy jest on zatwierdzony dla prób rekordów międzynarodowych lub świata.

Licencja toru wydana przez ZG PZM musi określać długość toru i stwierdzać czy tor jest zatwierdzony dla prób rekordów krajowych.

Licencja toru zawiera również przepisy szczególne, które kierowcy zobowiązani są znać i przestrzegać.

Art. 87. WARUNKI, KTÓRYM MUSZĄ ODPOWIADAĆ TORY STAŁE I OKAZJONALNE: Warunki, jakim muszą odpowiadać tory stałe i okazjonalne są ustalone okresowo przez FIA (dla poznania tych warunków patrz MKS-FIA, załącznik E).

Art. 88. OBWIESZCZENIE LICENCJI TORU: Licencja toru musi być wywieszona w widocznym miejscu na torze tak długo, jak długo zachowuje swoją ważność.

ROZDZIAŁ VI

STARTY I SERIE KWALIFIKACYJNE

Art. 89. START:

a) Startem jest moment, w którym rozkaz odjazdu jest wydany pojedyńczemu kierowcy lub kilku kierowcom startującym razem. W przypadku prowadzenia pomiaru czasu zaczyna się on w momencie startu.

Istnieją dwa rodzaje startu:

- start lotny,
- start zatrzymany,

b) Uznaje się, że kierowca wystartował w momencie kiedy sygnał startu został wydany. Sygnał startowy nie może być w żadnym wypadku powtórzony (patrz art. 93),

c) Dla wszystkich zawodów innych niż próby rekordów, regulaminy szczegółowe muszą podawać sposób startowania (patrz art. 91 i 92).

Art. 90. LINIA STARTU:

a) We wszystkich próbach rekordu i zawodach ze startem lotnym jest to linia, przy przekraczaniu której zaczyna się pomiar czasu samochodu(ów),

b) W zawodach ze startem zatrzymanym jest to linia względem której ustalona jest pozycja każdego samochodu (i jeśli wymagane każdego zawodnika), jaką powinien zająć przed startem. Regulaminy szczegółowe (patrz art. 27) muszą definiować odpowiednie pozycje wszystkich samochodów przed startem i sposób w jaki te pozycje są ustalone.

START ZE STANOWISK (STANDÓW):

- linia startu umieszczona przed stoiskami: po daniu sygnału startu uważa się, że kierowca ukończył jedno okrążenie kiedy pierwszy raz przekracza linię startu,
- linia startu umieszczona za stoiskami: po daniu sygnału startu uważa się, że zawodnik ukończył jedno okrążenie kiedy przekroczy linię startu po raz drugi.

Art. 91. START LOTNY: Start zwany jest lotnym wtedy, gdy w momencie rozpoczęcia pomiaru czasu samochód jest już w ruchu. Do startu lotnego kierowcy mogą być prowadzeni przed sygnałem startu przez startera znajdującego się w samochodzie pilotującym. W takim przypadku start ma miejsce w momencie, gdy samochód na czele, inny niż samochód pilotujący, przekroczy linię startu.

Art. 92. START ZATRZYMANY: Start zwany jest zatrzymanym wtedy, gdy w momencie dania polecenia startu samochód jest nieruchomy .

a) W próbach rekordu ze startu zatrzymanego nieruchomy samochód musi być ustawiony w taki sposób, aby jego część przeznaczona do uruchomienia aparatury pomiaru czasu przy przekroczeniu linii startu, znajdowała się nie dalej niż 10 cm przed tą linią. Silnik pojazdu musi być uruchomiony przed startem,

b) We wszystkich innych zawodach ze startu zatrzymanego regulaminy szczegółowe muszą podawać czy przed sygnałem startu silnik pojazdu ma być włączony czy zatrzymany,

c) Dla samochodów startujących pojedyńczo lub czołowo w jednym rzędzie:

- jeśli pomiar czasu wykonywany jest na aparaturze rejestracyjnej automatycznie, samochód lub samochody muszą być ustawione przed startem zgodnie z podaną wyżej definicją startu zatrzymanego do próby rekordu,

- jeśli pomiar czasu dokonywany jest za pomocą chronometrów lub przy pomocy nieautomatycznej aparatury pomiarowej, samochód lub samochody powinny być ustawione przed startem w taki sposób, aby ich koła przednie w miejscu styku z ziemią znajdowały się na linii startu,

d) Jakiekolwiek będzie ustawienie samochodów względem linii startu zalecone w regulaminach szczegółowych, czasy mierzone będą od momentu dania sygnału do startu, a ponadto jeśli to dotyczy wyścigów na obwodzie zamkniętym, od zakończenia pierwszego okrążenia, każdy pojazd będzie miał mierzony czas w chwili przejazdu przez linię kontrolną umieszczoną przed stanowiskiem pomiaru czasu, o ile regulamin szczegółowy nie roztrzyga inaczej,

e) W zawodach Formuły 1 zawodnik zmieniający samochód w trakcie prób kwalifikacyjnych utrzymuje swoją pozycję na polach startowych, pod warunkiem, że marka, typ, grupa i kategoria samochodu pozostaje niezmieniona. Jeśli nie spełnia tych warunków musi startować z ostatniego pola startowego,

f) Po ostatecznym ogłoszeniu kolejności pól startowych, miejsca pozostałe po kierowcach nie mogących wystartować pozostają wolne, a pozostali konkurenci zachowują swoje oryginalne pozycje na polach startowych.

Art. 93. POLECENIE STARTERA: Kierowcy i pojazdy są podporządkowani poleceniom Startera od momentu podniesienia flagi do momentu jej opuszczenia. Ruchowi flagi może towarzyszyć lub może on być zastąpiony przez inny odpowiedni sygnał. Kierowca, który nie stawi się na czas wraz ze swoim samochodem do dyspozycji startera zostaje uznany za nie startującego.

We wszystkich międzynarodowych próbach szybkościowych w których start odbywa się z linii, starterem musi być obowiązkowo Dyrektor Wyścigu lub Dyrektor Zawodów.

Art. 94. KARY ZA FALSTARTY: Falstart istnieje wtedy, gdy zawodnik pozostający pod poleceniami Startera porusza się do przodu z określonej pozycji przed podaniem właściwego sygnału startu.

W przypadku startu grupowego zawodnik, który wykona falstart będzie ukarany doliczeniem jednej minuty do jego czasu przejazdu całej trasy wyścigu. O karze tej musi być natychmiast powiadomiony na jego stanowisku serwisowym.

W przypadku startu indywidualnego, bez automatycznego pomiaru czasu, konkurent który wykonał falstart będzie obowiązkowo ukarany doliczeniem jednej minuty do czasu osiągnięte-

go przez niego na pokonanie wyznaczonej trasy. Jeśli Regulamin Szczegółowy to przewiduje, zespół Komisarzy Sportowych może zwiększyć wspomniane wyżej kary lub nałożyć inne, ale tylko w granicach ustalonych wcześniej we wspomnianym Regulaminie.

Art. 95. SĘDZIOWIE STARTOWI: Komitet Organizacyjny zawodów może wyznaczyć jednego lub kilku sędziów do nadzoru startów. Sędziowie startowi mają obowiązek natychmiastowego powiadamiania Dyrektora Wyścigu o każdym stwierdzonym falstarcie.

Art. 96. SERIE KWALIFIKACYJNE: Zawody mogą obejmować starty w seriach kwalifikacyjnych, których układ musi być wyznaczony przez Komitet Organizacyjny i ogłoszony w programie. Układ serii kwalifikacyjnych, jeśli zajdzie taka potrzeba, może zostać zmieniony, ale tylko przez Zespół Komisarzy Sportowych.

Art. 97. EX - AEQUO: W wypadku wyniku "ex-aequo" albo zainteresowani zawodnicy podzielą między sobą nagrodę przysługującą za zajęte miejsce w kwalifikacji i inne należne im dalsze nagrody, albo za zgodą wszystkich zainteresowanych zawodników Zespół Komisarzy Sportowych może zadecydować o dodatkowym biegu pomiędzy zainteresowanymi zawodnikami i narzucić jego warunki, ale w żadnym wypadku nie może powtórzyć pierwotnych zawodów (patrz art. 178).

ROZDZIAŁ VII

REKORDY - USTALENIA OGÓLNE

Art. 98. JURYSDYKCJA: Tylko ZG PZM poprzez GKSS rozstrzyga w kwestiach homologacji rekordów ustanowionych na terytorium RP.

FIA rozstrzyga w kwestiach homologacji rekordów międzynarodowych i światowych, które są jej przedkładane przez zainteresowane ASN-y.

Art. 99. POJAZDY LĄDOWE KWALIFIKOWANE DO USTANAWIANIA REKORDÓW: Każdy z rekordów międzynarodowych może być ustanowiony wyłącznie przez pojazd lądowy zgodnie z postanowieniami Art. 13 (patrz również MKS-FIA, załącznik B, art. 199).

Art. 100. REKORDY UZNANE: Jedyne uznawane rekordy są to rekordy lokalne (patrz art. 34), rekordy krajowe (patrz art. 35), rekordy międzynarodowe w klasach (patrz art. 36), rekordy świata (patrz art. 37) i rekordy świata prędkości absolutnej. Ten sam rekord może być uznany w kilku podanych powyżej kategoriach.

Nie wprowadza się żadnych różnic pomiędzy rekordami ustanawianymi na torach i na drogach.

Art. 101. REKORDY SAMOCHODOWE OGRANICZONE DO JEDNEJ KLASY: Samochód, który ustanowił lub pobił rekord w swej klasie może pobić odpowiadający mu rekord świata, ale nie może pobić tego samego rekordu w żadnej klasie wyżej.

Art. 102. UZNAWANE CZASY I DYSTANSY: Dla rekordów narodowych, rekordów międzynarodowych i rekordów świata uznane mogą być tylko takie czasy i dystansy, jak wymienione w MKS-FIA załącznik D.

GKSS ma prawo uznać każdy rodzaj rekordu lokalnego. Żadne wyścigi na czas pod nazwą "Próba szybkości na kilometr" (lub na milę) lub pod podobną nazwą, nie zostaną uznane, dopóki nie będą spełnione całkowicie warunki dla przeprowadzenia próby rekordu na tym dystansie ustalone w istniejącym Regulaminie Rekordów.

Art. 103. REKORDY USTANOWIONE W TRAKCIE WYŚCIGU: Żaden rekord ustanowiony w trakcie wyścigu nie może być homologowany.

Art. 104. PRÓBY REKORDÓW: Warunki w jakich muszą być przeprowadzone próby rekordów są szczegółowo opisane w MKS-FIA, Zał. D.

Art. 105. WARUNKI HOMOLOGACJI REKORDÓW MIĘDZYNARODOWYCH I REKORDÓW ŚWIATA: Rekord Międzynarodowy lub Rekord Świata może być homologowany jedynie wtedy, gdy próba rekordu została przeprowadzona w kraju członkowskim FIA, lub w wyjątkowym przypadku, w kraju niezrzeszonym ale posiadającym specjalne zezwolenie przewidziane w art. 54.

Osiągnięcie musi przedstawiać, w porównaniu do starego rekordu, poprawkę o co najmniej 1% średniej prędkości wyrażonej w kilometrach na godzinę lub w milach na godzinę. Rekord Międzynarodowy lub Rekord Świata nie mogą w żadnym wypadku zostać uznane jeżeli próba miała miejsce na trasie nie zatwierdzonej przez FIA.

Art. 106. REJESTRACJA REKODÓW: Każdy ASN musi prowadzić rejestr wszystkich rekordów ustanowionych lub pobitych na jego terytorium i musi na życzenie wydać zaświadczenie o rekordzie krajowym lub lokalnym, za które pobiera opłatę.

FIA prowadzi rejestr Rekordów Międzynarodowych w każdej klasie i rejestr Rekordów Świata oraz wydaje na życzenie zaświadczenia o tych rekordach, za które pobiera opłatę.

Kwota opłaty dla ASN i FIA jest corocznie ustalana przez FIA.

Art. 107. OGŁASZANIE REKORDÓW: W okresie oczekiwania na homologację żadna reklama handlowa nie może być podjęta przez zainteresowanych (patrz art. 131) bez łatwo czytelnej uwagi "Pod warunkiem zatwierdzenia homologacji". Niestosowanie się do tego przepisu spowoduje automatycznie odmowę homologacji rekordu, bez przesądzania o dalszych karach, jakie mogą zostać nałożone przez właściwy ASN.

ROZDZIAŁ VIII

ZGŁASZAJĄCY I KIEROWCY

Art. 108. REJESTRACJA ZGŁASZAJĄCYCH I KIEROWCÓW: Każda osoba pragnąca otrzymać uprawnienia zgłaszającego lub kierowcy, zgodnie z definicjami zawartymi w przepisach art. 44 i 45 winna wystąpić z podaniem o licencję do ASN kraju, którego jest obywatelem (patrz art. 47).

Jeśli kierowca sam zgłasza samochód, staje się również zgłaszającym i musi posiadać obydwie stosowne licencje (patrz art. 109).

Art. 109. WYDAWANIE LICENCJI: Dowody rejestracji, wydawane zgodnie z wzorem zatwierdzonym przez FIA, noszące nazwę PZM i określone jako "licencja toru", "licencja zgłaszającego" ("konkurenta") lub "licencja kierowcy" będą wydawane według decyzji GKSS (patrz art. 113).

Przewidziane są trzy rodzaje licencji międzynarodowych FIA (patrz MKS-FIA, załącznik A), a mianowicie:

- licencja toru,
- licencja zgłaszającego,
- licencja kierowcy.

Każdy ASN ma prawo wydawać te licencje, jak postanowiono w przepisie nr 110.

ASN może wydawać licencje krajowe, których wzór może wybrać sam ASN. Może on używać do tego celu licencji FIA poprzez dodanie zapisu ograniczającego ważność licencji do terytorium jego kraju lub do poszczególnych kategorii zawodów sportowych. PZM wydaje licencje krajowe wyszczególnione w art. 47. Przepisy wydawania licencji krajowych przez upoważnione organa PZM podane są w rozdziałach XIX - XXI niniejszego Regulaminu Krajowego.

Art. 110. PRAWO WYDAWANIA LICENCJI: Zgodnie z MKS-FIA, art. 110, PZM jest uprawniony do wydania licencji:

1) obywatelom Rzeczypospolitej Polskiej,

2) obywatelom innych krajów reprezentowanych w FIA, pod następującymi warunkami obligatoryjnymi:

a) ich macierzysty ASN wydał wcześniejszą zgodę na takie wystawienie licencji, co może mieć miejsce tylko raz w roku w wyjątkowych okolicznościach,

b) mogą oni przedstawić wobec ASN kraju, którego paszportem się legitymują, dowód stałego pobytu w Polsce,

c) ich macierzysty ASN otrzymał zwrot licencji pierwotnie wydanej.

Osoba upoważniona przez macierzysty ASN do starania się o licencję PZM nie może posiadać żadnej licencji macierzystego ASN, ważnej na rok bieżący.

Jednak w bardzo szczególnych przypadkach, właściciel licencji chcący zmienić narodowość licencji w ciągu bieżącego roku może to uczynić po uzyskaniu zgody jego ASN.

PZM może również wystawić licencję obcokrajowcowi pochodzącemu z kraju nie reprezentowanego jeszcze w FIA, ale wyłącznie pod warunkiem natychmiastowego powiadomienia FIA o takim zamierzeniu, w którym to przypadku FIA ustali czy nie istnieją powody, dla których licencja nie może być wydana. PZM ma obowiązek powiadomić FIA o wszelkich odmowach ze swej strony spełnienia prośby tego typu.

Art. 111. POSIADACZ LICENCJI, której narodowość różni się od narodowości jego paszportu, ma prawo brać udział na podstawie tej licencji w zawodach krajowych rozgrywanych na terytorium kraju jego paszportu, zgodnie z warunkami ustalonymi przez ASN tego kraju.

Art. 112. NARODOWOŚĆ ZGŁASZAJĄCEGO LUB KIEROWCY: We wszystkim co ma związek ze stosowaniem niniejszego Regulaminu, każdy zgłaszający lub kierowca, który uzyskał swoje licencje z PZM przybiera narodowość polską na czasokres ważności jego licencji. Wszyscy kierowcy, niezależnie od przynależności narodowej ich licencji, biorący udział w jakichkolwiek zawodach o Mistrzostwo Świata FIA, oraz Challenge'u Samochodów Turystycznych FIA dla kierowców, zachowują narodowość z ich paszportów we wszystkich dokumentach oficjalnych, komunikatach i biuletynach informacyjnych.

Art. 113. ODMOWA LICENCJI: PZM lub FIA mogą odmówić wydania licencji na uzasadnionych podstawach.

Art. 114. OKRES WAŻNOŚCI LICENCJI: Licencje mają ważność aż do 31 grudnia każdego roku.

Art. 115. OPŁATA ZA LICENCJĘ: PZM może pobierać opłatę za wystawienie licencji, która to opłata musi być ustalona co roku przez PZM i będzie ogłaszana w komunikatach GKSS.

Art. 116. WAŻNOŚĆ LICENCJI: Licencja międzynarodowa FIA zgłaszającego lub kierowcy wydana przez PZM jest ważna we wszystkich krajach członkowskich FIA i uprawnia jej posiadacza do zgłoszenia lub startu we wszystkich zawodach organizowanych pod nadzorem PZM, jak również we wszystkich zawodach umieszczonych w Kalendarzu Międzynarodowym, podlegając ograniczeniom przewidzianym w art. 70 i 74, dotyczącym zgody GKSS.

Ponadto w zawodach zastrzeżonych posiadacz licencji musi spełniać szczególne warunki, sprecyzowane w Regulaminie Szczegółowym.

Art. 117. OKAZYWANIE LICENCJI: Zgłaszający lub kierowca uczestniczący w zawodach ma obowiązek okazania licencji podpisanej przez właściciela na żądanie każdej osoby urzędowej wyznaczonej do tych zawodów.

Art. 118. COFNIĘCIE LICENCJI: Osoba, która zgłosi się, wystartuje, wykonywać będzie czynności oficjalne lub w jakichkolwiek inny sposbó weźmie udział w zawodach zabronionych, będzie zawieszona przez ASN, który wydał jej licencję.

O ile zabronione zawody zostały zorganizowane na terytorium podległym innemu ASN niż ten, który wydał licencję, dwa zainteresowane ASN-y muszą porozumiewać się co do czasu trwania zawieszenia. O ile nie dojdą do zgody FIA podejmie decyzję ostateczną.

Art. 119. MIĘDZYNARODOWE I KRAJOWE ŚWIADECTWO ZDROWIA: Każdy kierowca uczestniczący w pełnych lub pojedynczych zawodach międzynarodowych musi na żądanie okazać medyczne świadectwo zdrowia i międzynarodową kartę kontroli wypadków wystawione na niego zgodnie z przepisami Rozdziału II Załącznika „L" do MKS-FIA

W Polsce wszystkich kierowców posiadających licencję PZM obowiązuje posiadanie książeczki sportowo-lekarskiej z aktualnym świadectwem zdrowia oraz aktualnym badaniem psychotechnicznym.

Art. 120. PSEUDONIM: W celu uzyskania licencji pod pseudonimem należy złożyć specjalne podanie do ZG PZM. W takim przypadku licencja zostanie wydana z podaniem zatwierdzonego pseudonimu. Posiadacz licencji nie może brać udziału w żadnych zawodach pod innym nazwiskiem jak długo jest zarejestrowany pod pseudonimem.

Zmiana pseudonimu wymaga takiej samej procedury jak poprzednio. Osoba zarejestrowana pod pseudonimem nie może powrócić do jej własnego nazwiska do chwili podjęcia decyzji przez ZG PZM, który wystawi jej nową licencję.

Art. 121. ZMIANA KIEROWCY: W zawodach innych niż próba rekordu dozwolona jest zmiana kierowcy w przypadku, gdy Regulamin Szczegółowy zawiera klauzulę dopuszczającą takie działanie (patrz. art. 27).

Po ogłoszeniu programu zmiana taka wymaga zgody jednego z członków Zespołu Komisarzy Sportowych (patrz art. 141).

Art. 122. NUMERY INDENTYFIKACYJNE: Podczas zawodów każdy pojazd musi posiadać w miejscu dobrze widocznym, jeden lub więcej numerów lub znaków zgodnie z przepisami Regulaminu Szczegółowego (patrz art. 27).

Art. 123. WSPÓLNA ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZGŁASZAJĄCEGO I KIEROWCY: Zgłaszający (patrz art. 68 i 69) jest odpowiedzialny za wszelkie poczynania lub zaniedbania ze strony swojego kierowcy, mechaników lub pasażerów. Odwrotnie każdy z nich jest w równym stopniu odpowiedzialny za pogwałcenie MKS-FIA lub niniejszego Regulaminu Krajowego.

Art. 124. ZAKAZ ZMIANY JEDNYCH ZAWODÓW NA INNE: Zgłaszający lub kierowca, który podjął się wystartować w jakichkolwiek zawodach międzynarodowych czy krajowych, a który nie weźmie w nich udziału, biorąc jednocześnie udział w innych zawodach tego samego dnia, w innym miejscu, zostanie zawieszony (okresowe cofnięcie licencji) od momentu rozpoczęcia tych ostatnich zawodów, na czas jaki uzna za stosowny GKSS lub zainteresowany OKSS.

Jeśli zawody rozegrane zostały w różnych krajach, oba zainteresowane ASN-y muszą porozumieć się co do nałożenia kary, o ile nie dojdą do porozumienia sprawa musi zostać przedstawiona do FIA, której decyzja będzie ostateczna.

Art. 125. ZGŁOSZENIE DO ZAWODÓW MIĘDZYNARODOWYCH I KRAJOWYCH: Przypomina się uczestnikom, że oficjalne uznane są tylko zawody międzynarodowe zamieszczone w kalendarzu opublikowanym w Roczniku FIA lub biuletynie FIA oraz zawody krajowe ogłoszone w Kalendarzu PZM lub organizowane za zgodą GKSS lub kompetentnej OKSS.

Uczestnik, biorący udział w nie uznanych oficjalnie imprezach podlega sankcjom wynikającym z Międzynarodowego Kodeksu Sportowego i niniejszego Regulaminu Krajowego (art. 58 i 59).

ROZDZIAŁ IX
SAMOCHODY

Art. 126. KLASYFIKACJA SAMOCHODÓW: We wszystkich zawodach, innych niż próby rekordów, samochody będą klasyfikowane z jednej strony ze względu na kategorię pojazdu (samochody wyścigowe, sportowe, wielkiej turystyki i turystyczne) i z drugiej strony według pojemności skokowej ich silników (patrz MKS-FIA, zał. B art. 251).

W próbach rekordów prowadzony jest podział między samochodami z zapłonem elektrycznym, zapłonem wysokoprężnym, samochody napędzane turbiną (patrz MKS-FIA zał. B art. 199, klasyfikacja według pojemności skokowej silnika pojazdów przystępujących do prób rekordów).

Art. 127. KONSTRUKCJE NIEBEZPIECZNE: Pojazd, konstrukcja którego uznana zostaje za niebezpieczną może być wykluczony przez Zespół Komisarzy Sportowych Zawodów (patrz art. 141 i 145).

Art. 127. OCHRONA PRZECIWPOŻAROWA: Wszystkie pojazdy biorące udział w zawodach muszą być wyposażone w skuteczny ekran ochronny, umieszczony pomiędzy silnikiem a siedzeniem kierowcy, zabezpieczający przed bezpośrednim działaniem płomieni w wypadku pożaru.

At. 129. ZAWIESZENIE LUB DYSKWALIFIKACJA SAMOCHODÓW: Zawieszenie lub dyskwalifikacja określonego samochodu lub marki samochodu może nastąpić wyłącznie według procedury Międzynarodowego Kodeksu Sportowego FIA, art. 129.

Art. 130. REKLAMA NA SAMOCHODACH: Reklama na samochodach w Polsce jest dozwolona. Przepisy ogólne dotyczące umieszczania reklamy na samochodach podano w rozdz. XVI niniejszego Regulaminu.

Art. 131. FAŁSZYWA REKLAMA: Konkurent lub firma wykorzystująca wyniki zawodów lub rekordów do celów reklamowych muszą podać warunki i szczegółowe anonsowanego osiągnięcia, charakter zawodów lub rekordu, kategorię, klasę etc. samochodu i wynik uzyskany w klasyfikacji.

Jakiekolwiek pominięcie lub dodanie obliczone na wprowadzenie w błąd opinii publicznej może spowodować nałożenie kary na osobę odpowiedzialną za opublikowanie obwieszczenia.

Wszelkie protesty i spory dotyczące nazwy pojazdu złożonego w części dostarczonych przez różnych producentów będą podlegać jury wyznaczonemu przez PZM, jeśli

wszyscy przedmiotowi producenci działają w Polsce lub przez FISA jeśli pochodzą z różnych krajów. W drugim przypadku jury musi obejmować po jednym przedstawicielu każdego zainteresowanego kraju i tylu samo członków pochodzących z krajów innych niż zainteresowane.

RODZIAŁ X
WŁADZE ZAWODÓW

Art. 132. OSOBY URZĘDOWE: Termin "osoba urzędowa" odnosi się do następujących osób, które mogą mieć asystentów:

- Członkowie Zespołu Komisarzy Sportowych
- Dyrektor Zawodów
- Sekretarz Zawodów
- Chronometrażyści
- Komisarze Techniczni
- Kontrolerzy Techniczni
- Kontrolerzy Tankowania
- Komisarze Trasy
- Sygnaliści
- Komisarze Mety
- Komisarze Faktów
- Handicaperzy
- Starterzy

Art. 133. PRAWO NADZORU: Poza osobami urzędowymi wymienionymi w art. 132, PZM może nadać członkom swej GKSS prawo nadzoru nad polskimi obywatelami w jakichkolwiek zawodach rozgrywanych w jakimkolwiek kraju zgodnie z MKS-FIA, jak również prawo reprezentowania w razie potrzeby ich interesów wobec Organizatora Zawodów.

Art. 134. NIEZBĘDNE OSOBY URZĘDOWE: Władze zawodów muszą składać się co najmniej z zespołu trzech Komisarzy Sportowych, Dyrektora Zawodów, a w przypadku zawodów całkowicie lub częściowo opartych na pomiarze czasu, jednego lub więcej chronometrażystów. Zespół Komisarzy Sportowych urzęduje kolegialnie pod kierownictwem przewodniczącego podanego imiennie w Regulaminie Zawodów. Przewodniczący Zespołu Komisarzy Sportowych jest szczególnie odpowiedzialny za ustalenie i przestrzeganie planu zebrań, porządku obrad i redakcję protokołów z posiedzeń. W przypadku równości głosów podczas głosowania głos przewodniczącego jest rozstrzygający.

Dyrektor Zawodów powinien znajdować się w ścisłym kontakcie z Przewodniczącym Zespołu przez czas trwania zawodów, aby zabezpieczyć prawidłowy ich przebieg.

Art. 135. NOMINACJA WŁADZ ZAWODÓW: Co najmniej jeden z członków Zespołu Komisarzy Sportowych musi zostać wyznaczony przez organ PZM (GKSS lub OKSS) wydający zezwolenie na ich organizację.

Pozostałe osoby urzędowe wchodzące do władz zawodów wyznaczone są przez Komitet Organizacyjny i zatwierdzone przez właściwy organ PZM.

Art. 136. WYMAGANE KWALIFIKACJE: Chronometrażyści, Komisarze i Kontrolerzy Techniczni, Handicaperzy muszą być wybrani spośród osób kwalifikowanych do tych funkcji, według list Komisarzy Sportowych sporządzonych corocznie przez GKSS lub OKSS. Nie mogą one mieć żadnych powiązań z handlem i produkcją, które mogą w sposób bezpośredni lub pośredni osiągać korzyści z wyników (pozostałe szczegóły dotyczące kwalifikacji wymaganych od Osób Urzędowych omawianych tym przepisem - patrz MKS-FIA zał. F).

Art. 137. KUMULACJA FUNKCJI: W czasie meetingu jedna osoba może, zgodnie z decyzją Organizatora, spełniać kilka funkcji wymienionych w art. 136, pod warunkiem, że posiada kwalifkacje do każdej z przyjętych funkcji.

Art. 138. FUNKCJE ZABRONIONE: Osoba Urzędowa nie może w zawodach spełniać żadnych funkcji niż te, które przynależą jasno do jej nominacji.

Nie może również brać udziału w żadnej konkurencji zawodów, w których spełnia funkcję urzędową.

Art. 139. WYNAGRODZENIE WŁADZ ZAWODÓW: Członkowie Zespołu Komisarzy Sportowych pracują na zasadach udziału honorowego. Pozostałe Osoby Urzędowe mogą otrzymać wynagrodzenie zgodne z taryfą ustaloną przez ZG PZM.

Art. 140. OBOWIĄZKI CZŁONKÓW ZESPOŁU KOMISARZY SPORTOWYCH (ZKS): Obwiązuje zasada ogólna, że członkowie ZKS w żaden sposób nie odpowiadają za organizację zawodów i w związku z tym nie mają żadnych obowiązków wykonawczych. Jak z tego wynika za spełnienie swoich obowiązków odpowiadają wyłącznie przed organem PZM (GKSS, OKSS) z nominacji którego działają. Członkowie ZKS-u muszą szybko, jak to możliwe, po zakończeniu zawodów podpisać i przesłać do zwierzchniego organu PZM sprawozdanie podające wyniki każdej konkurencji, z wyszczególnieniem wszystkich otrzymanych protestów lub zarządzanych wykluczeń, dodając do niego swoją opinię na temat ewentualnego podjęcia decyzji o zawieszeniu lub dyskwalifikacji.

W zawodach składających się z kilku konkurencji, dla każdej z nich mogą być wyznaczeni inni Komisarze Sportowi.

Art. 141. KOMPETENCJA ZESPOŁU KOMISARZY SPORTOWYCH: Członkowie ZKS stanowią najwyższą władzę zawodów egzekwującą przestrzeganie MKS-FIA, niniejszego Regulaminu Krajowego, Regulaminu Szczegółowego i Programu. Rozstrzygają wszystkie kwestie sporne wynikłe w trakcie zawodów, z zastrzeżeniem prawa do apelacji przewidzianego w Regulaminie Krajowym (patrz Rodział XIII). W szczególności mogą oni:

- decydować o nałożeniu kary za naruszenie przepisów,

- w wyjątkowych okolicznościach wprowadzać poprawki do Regulaminu Szczegółowego (patrz art. 66),

- zmieniać układ lub liczbę serii kwalifikacyjnych (patrz art. 96),

- w przypadku wyniku ex-aequo mogą zatwierdzić ponowny start (patrz art. 97),

- zatwierdzić zmianę kierowcy (patrz art. 121),

- zatwierdzić lub odrzucać poprawki zgłoszone przez komisarzy (patrz art. 149),

- nakładać kary grzywny (patrz art. 154),

- ogłaszać wykluczenia (patrz art. 158),

- jeśli konieczne, wnosić poprawki do klasyfikacji (patrz art. 168),

- zabronić startu zawodnika lub pojazdu, który uznają za niebezpieczny lub który zostanie zgłoszony przez Dyrektora Zawodów jako niebezpieczny (patrz art. 127),

- mogą wykluczyć z dowolnej konkurencji lub na czas trwania zawodów każdego zgłaszającego lub kierowcę, którego uznają za niezdolnego do wzięcia udziału w zawodach lub winym niepoprawnego kierowania albo niedozwolnego manewru, również po zgłoszeniu takich faktów przez Dyrektora Zawodów lub Komitet Organizacyjny. Mogą również nakazać usunięcie z trasy lub jej okolic zgłaszającego lub kierowcę, który odmówi podporządkowania się poleceniom poszczególnych komisarzy,

- w przypadku zaistnienia "siły wyższej" lub ze względów bezpieczeństwa mogą przesunąć termin zawodów,

- mogą wprowadzać do programu zmiany dotyczące pozycji linii startu i mety oraz wszystkie inne zgodnie z propozycjami zgłoszonymi przez Dyrektora Zawodów lub Komitet Organizacyjny, w celu zapewnienia maksymalnego bezpieczeństwa uczestników i publiczności,

- mogą, jeśli zachodzi taka potrzeba, wyznaczyć jednego lub kilku zastępców, szczególnie w przypadku nieobecności jednego lub kilku z Członków ZKS, kiedy wymagana jest obecność co najmniej trzech jego członków,

- mogą podjąć decyzję o zatrzymaniu wyścigu.

Art. 142. OBOWIĄZKI DYREKTORA ZAWODÓW: Dyrektor zawodów może być równocześnie Sekretarzem Zawodów i może mieć różnych Asystentów. W przypadku zawodów składających się z kilku konkurencji, każda z nich może mieć osobnego Dyrektora. Dyrektor jest odpowiedzialny za przeprowadzenie zawodów zgodnie z programem Oficjalnym. Szczególnie powinien on:

- utrzymywać ogólny porządek we współpracy z władzami wojskowymi i policyjnymi, które podjęły się zabezpieczenia zawodów, odpowiedzialnymi szczególnie za bezpieczeństwo publiczne,

- upewinić się, czy wszystkie osoby urzędowe znajdują się na swoich stanowiskach i zgłosić nieobecność któregokolwiek z nich do ZKS-u,

- upewnić się czy wszystkie osoby urządowe wyposażone są w niezbędne informacje do wykonywania swoich funkcji,

- kontrolować zgłaszających i ich samochody aby nie dopuścić zgłaszającego lub kierowcy wykluczonego, zawieszonego lub zdyskwalifikowanego do udziału w zawodach, do których się nie kwalifikuje,

- zapewnić aby wszystkie samochody i – jeśli to możliwe – zawodnicy posiadały właściwe numery identyfikacyjne zgodne z podanymi w programie,

- zapewnić, aby wszystkie samochody prowadzone były przez właściwych kierowców i uporządkować je zgodnie z wymogami klas i kategorii,

- doprowadzić samochody do linii startu we właściwym porządku i jeśli wymagane - dać sygnał startu,

- zgłaszać członkom ZKS-u wszystkie propozycje zmian programu oraz sugestie dotyczące niepoprawnego zachowania, naruszenia przepisów i protestów ze strony zawodników,

- przyjmować te protesty i przekazywać je do członków ZKS, którzy powinni podjąć niezbędne w związku z tym działania,

- zbierać protokóły od Chronometrażystów, Komisarzy Technicznych, Obserwatorów Trasy wraz z wszystkimi oficjalnymi informacjami mającymi wpływ na ustalenie wyników,

- przygotować lub zlecić Sekretariatowi Zawodów przygotowanie wszystkich danych do sprawozdania końcowego zgodnie z art. 140 i przekazać je do wiadomości i zatwierdzenia przez ZKS.

Art. 143. OBOWIĄZKI SEKRETARZA ZAWODÓW: Sekretarz Zawodów odpowiada za stronę organizacyjną spotkania i wszystkie związane z zawodami komunikaty.

Musi się upewnić czy wszyscy Komisarze zostali zaznajomieni z zakresem swoich obowiązków i czy są wyposażeni w niezbędny sprzęt. Jeśli konieczne pozostaje do dyspozycji Dyrektora zawodów dla przygotowania sprawozdania końcowego z każdej konkurencji (patrz art. 142).

Art. 144. OBOWIĄZKI CHRONOMETRAŻYSTÓW: Głównymi obowiązkami Chronometrażystów są:

- zgłosić się do dyspozycji Dyrektora Zawodów przed ich rozpoczęciem i odebrać, jeśli jest to konieczne, niezbędne instrukcje,

- startować zawody, jeśli otrzymają takie polecenie od Dyrektora,

- używać do pomiaru czasu tylko aparatury zatwierdzonej przez GKSS lub w przypadku rekordu chronometru o dokładności do 1/100 sekundy zatwierdzonej przez FIA,

- ustalać czasy zużyte przez każdego z zawodników na pokonanie całej trasy,

- przygotować i poświadczyć na swoją własną odpowiedzialność protokoły i przekazać je wraz ze wszystkimi wymaganymi dokumentami Dyrektorowi w przypadku zawodów lub do GKSS w przypadku próby rekordu bądź testu,

- na życzenie przekazać oryginalne karty pomiaru czasu do ZKS lub do GKSS czy OKSS,

- nie podawać do czyjejkolwiek wiadomości czasów ani wyników, z wyjątkiem ZKS i Dyrektora Zawodów, czyba że istnieją inne instrukcje od Władz zawodów.

Art. 145. OBOWIĄZKI KOMISARZY TECHNICZNYCH: Komisarzom Technicznym powierza się wszystkie badania części mechanicznych samochodów. Muszą oni:

- przeprowadzić badanie techniczne przed zawodami, jeśli takie są wymogi GKSS lub Komitetu Organizacyjnego, albo w czasie trwania zawodów na polecenie Dyrektora,

- używać przyrządów kontrolnych dopuszczonych lub zatwierdzonych przez GKSS,

- nie przekazywać wyników swej działalności nikomu, poza GKSS lub OKSS, Komitetem Organizacyjnym, Zespołem Komisarzy Sportowych i Dyrektorem Zawodów z wyłączeniem wszystkich innych osób,

- przygotować i podpisać na swoją własną odpowiedzialnoś sprawozdania oraz przekazać je temu spośród wymienionych wyżej władz, który dał im polecenie ich opracowania.

Art. 146. OBOWIĄZKI KONTROLERÓW TECHNICZNYCH: Kontrolerom Technicznym powierza się obowiązki kontroli masy i wymiarów samochodów oraz ich akcesorów, jak również kontrolę wszystkich dokumentów wymaganych od zgłaszającego i kierowców (licencje, prawa jazdy, ubezpieczenia etc.). Obowiązki Kontrolerów Technicznych mogą zostać powierzone Komisarzom Technicznym. Kontrolerzy Techniczni muszą:

- wypełnić swoje obowiązki przed zawodami zgodnie z wymogami GKSS lub Komitetu Organizacyjnego, albo w czasie trwania Zawodów na polecenie Dyrektora,

- używać instrumentów kontrolnych określonych lub zatwierdzonych przez GKSS,

- nie przekazywać żadnych urzędowych informacji nikomu poza GKSS lub OKSS, Komitetem Organizacyjnym, Zespołem Komisarzy Sportowych i Dyrektorem Zawodów,

- przygotować i zatwierdzić na swoją odpowiedzialność sprawozdania i przekazać je temu z wymienionych wyżej władz, kto wydał polecenie ich przygotowania.

Art. 147. OBOWIĄZKI KONTROLERÓW TANKOWANIA: Kontrolerzy Tankowania zobowiązani są nadzorować wszystkie operacje tankowania samochodów podczas zawodów i przestrzegać związanych z tym przepisów Regulaminu Szczegółowego.

Są oni podporządkowani Dyrektorowi, któremu muszą natychmiast zgłaszać jakiekolwiek wykroczenia popełnione przez zgłaszającego lub kierowcę. Na zakończenie zawodów muszą zdać Dyrektorowi sprawodzanie ze swej działalności ustnie lub na piśmie zgodnie z otrzymanymi instrukcjami.

Art. 148. OBOWIĄZKI KOMISARZY TRASY I SYGNALISTÓW: Obserwatorzy trasy muszą zająć na całej długości trasy stanowiska wyznaczone przez ZKS lub Komitet Organizacyjny. Od momentu rozpoczęcia zawodów każdy Komisarz trasy pozostaje do dyspozycji Dyrektora zawodów, któremu musi natychmiast meldować przy pomocy posiadanych środków (telefon, sygnały, kurierzy itp.) o wszystkich zdarzeniach lub wypadkach, które mogą wydarzyć się na odcinku drogi wyznaczonym do jego obserwacji. Sygnaliści są specjalnie wyznaczeni do sygnalizacji chorągiewkami (patrz załącznik A). Mogą oni być równocześnie Komisarzami Trasy. Pod koniec zawodów wszyscy kierownicy punktów obserwacyjnych muszą pokazać Dyrektorowi pisemny raport o zdarzeniach i wypadkach przez nich zauważonych. O ile nie posiadają innych instrukcji od Dyrektora Zawodów. Komisarze Trasy muszą w trakcie Zawodów, przekazywać do Centralnego Biura Zawodów - o ile to możliwe - informacje o kolejności przejazdu uczestników obok ich punktów obserwacyjnych. Na trasie zamkniętej winni wykonywać te zadania przy każdym okrążeniu.

Art. 149. OBOWIĄZKI SĘDZIÓW:

a) Sędziowie Startu (patrz art. 95),

b) Sędziowie Mety: W zawodach, w których musi być wydana decyzja o kolejności przekraczania przez zawodników linii mety, musi być wyznaczony Sędzia Mety, który zobowiązany jest podejmować taką decyzję,

c) Sędziowie Faktów: W zawodach, podczas których muszą być wydane decyzje stwierdzające czy zawodnik dotknął lub przejechał wyznaczoną linię lub jakiekolwiek inne fakty tego rodzaju określone w Regulaminie Szczegółowym tych Zawodów, musi być wyznaczony jeden lub kilku sędziów odpowiedzialnych za podjęcie takich decyzji,

d) Asystenci Sędziów: Każdy z wymienionych wyżej sędziów może mieć wyznaczonego Asystenta, który może w przypadku absolutnej konieczności go zastąpić, ale w przypadkach spornych decyzja ostateczna musi zostać wydana osobiście przez Sędziego Odpowiedzialnego,

e) Aparatura Filmowa, Fotograficzna, etc.: Użycie kamer lub innych podobnych aparatów dla ułatwienia decyzji sędziowskich jest dozwolone ale tylko w przypadku, gdy aparatura pozostaje pod oficjalną kontrolę Organizatora Zawodów. Dokumentacja pochodząca z jakiejkolwiek innej kamery lub aparatu fotograficznego nie może w żadnym wypadku być brana pod uwagę.

Jeśli opisana powyżej aparatura jest oficjalnie wykorzystywana w Zawodach Sędzia może odłożyć podjęcie decyzji do momentu konsultacji dowodów otrzymanych w ten sposób,

f) Protesty: Żadne protesty dotyczące decyzji Sędziego Mety lub Sędziego Faktów odnośnie zagadnień, za które są oni oficjalnie odpowiedzialni, nie będą rozpatrywane. Decyzje tych Sędziów są ostateczne, ale one same nie tworzą klasyfikacji ponieważ są one niezależne od warunków, w jakich zawodnik wykonał przejazd,

g) Pomyłki: Jeśli Sędzia uzna, że popełnił błąd, może wprowadzić poprawkę, która podlega zatwierdzeniu przez ZKS,

h) Osądzane fakty: Regulamin Szczegółowy musi określać jakie fakty podlegają kontroli przez Sędziów Faktów. Wyznaczony do stwierdzania określonych faktów sędzia lub sędziowie muszą zostać wyszczególnieni w programie oficjalnym,

i) Sprawozdania: Na zamknięcie Zawodów każdy sędzia musi przekazać Dyrektorowi sprawozdanie ze swoimi stwierdzeniami.

Art. 150. OBOWIĄZKI HANDICAPERÓW: Po zamknięciu listy zgłoszeń Handicaperzy muszą przygotować handicapy zgodnie z wymogami Regulaminu Szczegółowego. Muszą oni określić czy jakikolwiek handicap w danej konkurencji może być zmodyfikowany w zależności od wyniku osiągniętego w konkurencji poprzedniej.

ROZDZIAŁ XI

KARY

Art. 151. NARUSZENIE PRZEPISÓW: Za naruszenie przepisów uznaje się każde z opisanych poniżej wykroczeń oraz wszystkie przewinienia mające z nimi związek:

a) wszystkie pośrednie lub bezpośrednie przekupstwa lub ich próby w celu przekupienia osoby pełniącej w zawodach oficjalną funkcję lub w jakikolwiek sposób zaangażowanej w zawodach oraz przyjęcie lub propozycja przyjęcia łapówki przez taką osobę,

b) działanie mające na celu zgłoszenie lub udział w zawodach samochodu nie spełniającego znanych wymogów uczestnictwa,

c) każde działanie oszukańcze lub każdy czyn bezprawny, działający na szkodę interesów Zawodów lub ogólnych interesów sportu samochodowego,

d) każde podjęte działanie poza Polskim Związkiem Motorowym bez uprzedniego wyczerpania wewnętrznego trybu odwoławczego obowiązującego w Związku (GKSS, Główne Kolegium Sędziów, Tybunał PZM).

Art. 152. KARY: Za każde pogwałcenie MKS-FIA i jego załączników, niniejszego Regulaminu Krajowego i jego załączników lub Regulaminu Szczegółowego popełnione przez Organizatorów, Osoby Urzędowe, zgłaszających lub kierowców albo inną osobę lub organizację może zostać nałożona kara lub grzywna. Kary lub grzywny mogą być nakładane przez Zespół Komisarzy Sportowych i GKSS lub OKSS zgodnie ze wskazaniami poniższych paragrafów.

Ponadto i niezależnie od przepisów następnych paragrafów GKSS może na wniosek swoich obserwatorów lub wyznaczonych przez siebie komisarzy, bezpośrednio nałożyć na każdą z wymienionych stron karę lub grzywnę. W takim przypadku GKSS nie może odmówić wniesienia odwołania do Trybunału Związku PZM.

Art. 153. SKALA KAR: Kary jakie mogą być nakładane podano w kolejności wzrastania surowości:

- upomnienie,
- grzywna,
- wykluczenie,
- zawieszenie,
- dyskwalifikacja.

Każda z powyższych kar może być nałożona po przeprowadzeniu dochodzenia a w przypadku trzech ostatnich zainteresowana strona musi zostać wezwana dla umożliwienia przedstawienia własnego materiału dowodowego.

Art. 154. GRZYWNY: Grzywna może zostać nałożona na każdego zgłaszającego, kierowcę, pomocnika lub pasażera, którzy nie zastosują się do wymogów któregokolwiek z Regulaminów lub zleceń oficjalnych Władz zawodów (patrz art. 132). O nałożeniu grzywny decyduje GKSS lub OKSS lub Zespół Komisarzy Sportowych. Jeśli jednak grzywna zostaje nałożona przez Zespół Komisarzy Sportowych jej kwota nie może

przekraczać pewnej sumy ustalanej corocznie przez GKSS. Co więcej, musi ona wynikać ze zgodnej decyzji wszystkich członków ZKS i nie może wynikać z decyzji podjętej jednoosobowo.

Art. 155. MAKSYMALNA WYSOKOŚĆ GRZYWNY W ZAWODACH MIĘDZYNARODOWYCH NAKŁADANEJ PRZEZ ZKS: Do momentu następnego komunikatu w Roczniku FIA lub w Biuletynie Oficjalnym FIA maksymalna wysokość grzywny wynosi 50 000 dolarów USA.

Art. 156. PŁATNOŚĆ GRZYWIEN: Zgłaszający jest odpowiedzialny za płatność wszystkich grzywien nałożonych na jego kierowców, pomocników, pasażerów etc.

Art. 157. CZAS PŁATNOŚCI GRZYWIEN: Kwota grzywny musi zostać wpłacona w ciągu 48 godzin od momentu jej nałożenia. Zwłoka we wniesieniu opałty może spowodować sankcję zawieszenia do momentu uregulowania płatności. Wpływy z grzywien przeznacza się na popieranie i organizację imprez Mistrzowskich. Taki sam tekst stosuje się do grzywien krajowych. Kwota grzywny wpłacona podczas Mistrzostw FIA musi być wpłacona do FIA, a podczas Mistrzostw Polski do ZG PZM.

Art. 158. WYKLUCZENIE: Decyzja wykluczenia może zostać ogłoszona przez Zespół Komisarzy Sportowych w warunkach przewidzianych Przepisem 141. Osoba, której ta decyzja dotyczy może być wykluczona z udziału w jednej lub więcej konkurencji zawodów. We wszystkich przypadkach wykluczenie powoduje przepadek kwoty wpisowego, które przechodzi na korzyść organizatora.

Art. 159. ZAWIESZENIE: Decyzja zawieszenia może zostać wydana tylko przez GKSS i jest stosowana tylko w przypadkach poważnych wykroczeń. Tak długo jak kara zawieszenia utrzymuje się w mocy musi powodować utratę prawa udziału w jakimkolwiek charakterze w zawodach organizowanych na terenie Polski lub na terytoriach wszystkich krajów uznających władzę zwierzchnią FIA, w zależności od rodzaju - krajowego lub międzynarodowego - decyzji zawieszenia (patrz art. 161, z wyjątkiem sytuacji przewidzianych w art. 170 i 182). Zawieszenie powoduje również unieważnienie wszystkich wcześniej dokonanych zgłoszeń do zawodów, które odbywają się w okresie zawieszenia i przepadek wniesionego do nich wpisowego.

Art. 160. COFNIĘCIE LICENCJI:

a) ZAWIESZENIE KRAJOWE: Zgłaszający lub kierowca zawieszony w prawach na terytorium jednego kraju musi zwrócić swoją licencję do ZG PZM który w sposób widoczny ostempluje ją słowami "Nie ważna w... (nazwa kraju)". Po upływie okresu zawieszenia licencja zostanie wymieniona na nową.

b) ZAWIESZENIE MIĘDZYNARODOWE: Zgłaszający lub kierowca zawieszony międzynarodowo musi zwrócić swoją licencję do ZG PZM i nie może jej odzyskać do końca okresu kary. W obu przypadkach zwłoka w dostarczeniu licencji do ZG PZM będzie doliczona do okresu zawieszenia.

Art. 161. MOC OBOWIĄZUJĄCA ZAWIESZENIA: Decyzja zawieszenia wydana przez GKSS obowiązuje tylko na terytorium Polski. Jeśli jednak GKSS żąda międzynarodowego uznania swojej decyzji musi bezzwłocznie powiadomić o swoim życzeniu

Sekretariat FIA, który powiadomi wszystkie pozostałe ASN-y. Decyzja zawieszenia musi zostać odnotowana przez każdą ASN i konsekwentnie wprowadzona w życie.

Art. 162. DYSKWALIFIKACJA: Decyzja dyskwalifikacji powoduje stałą utratę prawa startu lub udziału w jakimkolwiek charakterze we wszystkich zawodach osoby zdyskwalifikowanej z wyjątkiem sytuacji przewidzianych w art. 170 i 182. Decyzja dyskwalifikacji może być wydana tylko przez ZG PZM i może być stosowana w przypadkach wykroczeń wyjątkowej wagi. Powoduje unieważnienie wszystkich dokonanych przez osobę zdyskwalifikowaną wcześniejszych zgłoszeń i przepadek wniesionego wpisowego.

Art. 163. MOC OBOWIĄZUJĄCA DYSKWALIFIKACJI: Decyzja dyskwalifikacji ma zawsze zasięg międzynarodowy. Musi ona zostać przekazana wszystkim ASN-om i zarejestrowana przez nie tak samo jak międzynarodowe zawieszenie (patrz art. 161).

Art. 164. POWIADOMIENIE MIĘDZYNARODOWYCH FEDERACJI SAMOCHODOWYCH O KARACH: O zawieszeniu o zasięgu międzynarodowym i o dyskwalifikacji zostaną powiadomione wskazane przez FIA Międzynarodowe Federacje Sportowe, które na zasadzie obopólnego porozumienia zbowiązały się przestrzegać kary nałożone przez FIA. Każde zawieszenie lub dyskwalifikacja, o których FIA zostanie powiadomione przez te Federacje będzie przestrzegane w całej rozciągłości na tej samej zasadzie.

Art. 165. OKREŚLENIE POWODÓW ZAWIESZENIA LUB DYSKWALIFIKACJI: ZG PZM musi podać powody nałożenia kary, powiadamiając Sekretariat FIA o decyzji wykluczenia lub dyskwalifikacji, ale powody te nie mogą być pod żadnym warunkiem opublikowane.

Art. 166. ZAWIESZENIE LUB DYSKWALIFIKACJA SAMOCHODU: Decyzja zawieszenia lub dyskwalifikacji może zostać nałożona albo na konkretny samochód albo na markę samochodu na warunkach opisanych w MKS-FIA, art. 129.

Art. 167. UTRATA NAGRÓD: Uczestnik wykluczony, zawieszony lub zdyskwalifikowany podczas zawodów traci prawo do jakichkolwiek nagród wyznaczonych w tych zawodach.

Art. 168. POPRAWKI W KLASYFIKACJI I NAGRODACH: W przypadku przewidzianym w art. 167, Zespół Komisarzy Sportowych ogłasza pojawiające się zmiany w klasyfikacji i przydziale nagród i decyzję czy zawodnik następny w kolejności po ukaranym może zająć jego miejsce.

Art. 169. OGŁASZANIE KAR: FIA i każda ASN ma prawo ogłosić lub spowodować ogłoszenie informacji stwierdzającej ukaranie osoby, samochodu lub marki samochodu. Osoby wymienione w takiej informacji nie mają prawa podejmowania działań przeciwko FIA lub ASN, ani przeciwko osobie publikującej informacje i w przypadku takich działań ponosi ryzyko dyskwalifikacji.

Art. 170. UMORZENIE KAR: GKSS ma prawo umorzyć pozostały okres kary zawieszenia lub cofnąć decyzję dyskwalifikacji na określonych przez siebie warunkach.

ROZDZIAŁ XII

PROTESTY

Art. 171. PRAWO DO PROTESTU: Prawo do protestu przysługuje wyłącznie zgłaszającemu, niemniej jednak osoba urzędowa może zawsze zareagować z urzędu nawet w przypadku jeśli protesty nie zostały wniesione.

Art. 172. WNOSZENIE PROTESTU: Protest musi być wniesiony w formie pisemnej wraz z kwotą kaucji ustaloną corocznie przez GKSS. Kaucja zostanie zwrócona tylko w przypadku uznania protestu lub na polecenie GKSS.

Art. 173. SKIEROWANIE PROTESTU: Protesty pojawiające się na zawodach muszą być skierowane do Dyrektora lub jego asystenta, jeśli taki istnieje. W przypadku nieobecności Dyrektora i asystenta protesty muszą być kierowane do Zespołu Komisarzy Sportowych lub jednego z jego członków.

Art. 174. CZAS ZGŁASZANIA PROTESTÓW:

a) protest dotyczący zgłoszenia zgłaszającego lub kierowcy, długości trasy musi być wniesiony najpóźniej w dwie godziny po zamknięciu urzędowej kontroli samochodów. Jeśli kontrola ta ma miejsce w kraju innym niż organizator, każda osoba urzędowa ASN tego kraju jest upoważniona do jego przyjęcia i przekazania go tak szybko jak to możliwe Zespołowi Komisarzy Sportowych z uzasadnioną opinią jeśli uzna to za konieczne,

b) protesty dotyczące handicapu lub porządku serii kwalifikacyjnych muszą być wniesione najpóźniej na godzinę przed startem konkurencji,

c) protest dotyczący decyzji Komisarza lub Kontrolera technicznego musi być wniesiony natychmiast po otrzymaniu tej decyzji przez zainteresowanego konkurenta,

d) protesty dotyczące pomyłek lub nieprawidłowości zaistniałych w trakcie zawodów, dotyczące niezgodności pojazdów z ich zakwalifikowaniem oraz dotyczące klasyfikacji ustalonej na zakończenie zawodów, muszą, z wyjątkiem okoliczności uznanych przez ZKS za fizycznie niemożliwe, być wniesione w ciągu 30 minut od oficjalnego ogłoszenia wyników. Jednakże w rajdach terenowych, maratonach i rajdowych mistrzostwach FIA i Polski, termin składania protestów wynosi 1 godzinę po ogłoszeniu klasyfikacji zawodów.

Zawodnicy muszą być wcześniej poinformowani o miejscu i czasie ogłoszenia wyników, albo w Regulaminie Szczegółowym albo Komunikatami lub w Programie. W razie niemożności opublikowania wyników oficjalnych jak podano, Organizatorzy muszą w wyznaczonym miejscu podać dokładne szczegóły o następnych działaniach dotyczących oficjalnego ogłoszenia klasyfikacji,

e) ZKS Zawodów musi traktować wszystkie wymienione wyżej protesty jako pilne. W przypadku rozbieżności głosów pomiędzy członkami ZKS-u głos decydujący ma Przewodniczący ZKS.

Art. 175. PRZESŁUCHANIE: Przesłuchanie protestującego i wszystkich zaangażowanych stron musi odbywać się tak szybko jak to możliwe po złożeniu protestu.

Zaangażowane strony muszą zostać wezwane do uczestnictwa w przesłuchaniu i mogą powołać świadków.

ZKS musi się upewnić czy wszystkie zainteresowane osoby osobiście otrzymały wezwania. W przypadku nieobecności strony zainteresowanej lub jej świadków wyrok może być wydany zaocznie. Jeśli wyrok nie może zapaść bezpośrednio po przesłuchaniu, strony muszą zostać poinformowane o miejscu i czasie wydania decyzji.

Art. 176. PROTESTY NIEDOPUSZCZALNE: Protesty dotyczące decyzji Sędziego Mety i wypełniania swoich obowiązków przez Sędziów Faktów, zgodnie z art. 149, nie będą przyjmowane.

Art. 177. OGŁOSZENIE KLASYFIKACJI I ROZDANIE NAGRÓD: Rozdanie nagród nie może się rozpocząć przed upływem co najmniej 30 minut od oficjalnego ogłoszenia klasyfikacji.

Nagroda zdobyta przez uczestnika, przeciwko któremu został wniesiony protest musi być zatrzymana do momentu podjęcia decyzji w sprawie protestu. Ponadto, jeżeli został wniesiony protest, od decyzji którego może zależeć lista nagrodzonych, lista taka może być ogłoszona wyłącznie prowizorycznie a nagrody muszą być zatrzymane do ogłoszenia ostatecznej decyzji, łącznie z opóźnieniem wynikającym z odwołania (patrz rozdział XIII).

Jeśli jednak protest dotyczy tylko części listy nagrodzonych, część, której protest nie dotyczy może zostać ostatecznie ogłoszona a odpowiednie nagrody mogą zostać rozdane.

Art. 178. ORZECZENIE: Wszystkie zainteresowane strony muszą podporządkować się ogłoszonym decyzjom, jedynie z prawem odowłania przewidzianego w dalszej części, ale ani ZKS, ani GKSS nie mogą zadecydować o powtórzeniu zawodów (patrz art. 97).

Art. 179. PROTESTY BEZPODSTAWNE: Jeśli protest zostanie rozpoznany jako bezpodstawny część lub całość wpłaconej kaucji może być zatrzymana.

Ponadto jeśli zostanie udowodnione, że osoby protestujące działały w złej wierze GKSS może nałożyć na nią jedną z kar przewidzianych w niniejszym Regulaminie.

ROZDZIAŁ XIII

ODWOŁANIA

Art. 180. JURYSDYKCJA: PZM poprzez swój trybunał krajowy, zdefiniowany w art. 2.4. stanowi dla posiadaczy swoich licencji trybunał najwyższej instancji upoważniony do wydania orzeczeń ostatecznych we wszystkich kwestiach spornych związanych ze sportem samochodowym w ogóle lub dotyczących danych zawodów na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

Art. 181. PROCEDURA ODWOŁANIA: Każdy zgłaszający, bez względu na narodowość, ma prawo do odwoływnia od nałożonych kar lub innych decyzji ZKS-u Zawodów, przed ASN kraju, w którym została wydana decyzja. Musi jednak, pod groźbą utraty prawa do odwołania, zgłosić w formie pisemnej do ZKS-u zapowiedź odwołania od decyzji w ciągu godziny od jej wydania (sposób i zakres apelacji - patrz art. 182 i 185).

Art. 182. FORMA ODWOŁANIA KRAJOWEGO: Każde zgłoszenie odwołania musi być w formie pisemnej, podpisane przez apelanta lub jego upoważnionego reprezentanta. Odwołaniu do GKSS towarzyszy wpłacenie kaucji ustalonej corocznie przez GKSS. Kaucję wpłaca się natychmiast po złożeniu zapowiedzi odwołania, jak opisano w art. 181 i kwota ta przepada o ile odwołujący się nie osiągnie zamierzonego celu.

Art. 183. ZADANIA MIĘDZYNARODOWEGO TRYBUNAŁU APELACYJNEGO: Międzynarodowy Trybunał Apelacyjny powołany jest do rozpatrzenia ostatecznego różnych sporów lub konfliktów jakie mogą wynikać ze stosowania statutów oraz z kontroli przestrzegania przepisów dyscyplinarnych przewidzianych przez Statut FIA czy MKS. Będzie on również rozpatrywał odwołania zgłoszone przez ASN-y dla wszystkich organizatorów, zgłaszających, kierowców i inych posiadaczy licencji a będących przedmiotem sankcji ogłoszonej prze Radę Światową CMSA w zastosowaniu art. 152 MKS-u.

Dla Mistrzostw Świata FIA i Mistrzostw Międzynarodowych F 3000, decyzje sportowe komisarzy międzynarodowych wyznaczonych przez FIA będą ostateczne z zastrzeżeniem jedynie prawa apelacji do Komitetu Rewizyjnego FIA (patrz MKS-FIA, art. 183).

Art. 184. FORMA ODWOŁANIA MIĘDZYNARODOWEGO: Odwołanie do FIA może być wniesione wyłącznie przez właściwą ASN. Wszystkie apelacje do FIA muszą być w formie pisemnej, podpisane przez upoważnionego przedstawiciela ASN. Zapowiedzi wniesienia odwołania do FIA towarzyszy wpłacenia kaucji, ustalonej corocznie przez FIA (Decyzją Rady Światowej CMSA z marca 1990 kaucja wynosi 30.000 FF).

Art. 185. CZAS WNOSZENIA ODWOŁAŃ:

a) Prawo wniesienia odwołania do ASN przysługuje przez dwa dni od powiadomienia o decyzji ZKS-u pod warunkiem zgłoszenia pisemnej zapowiedzi odwołania do ZKS-u w ciągu godziny od wydania decyzji (patrz art. 181). Odwołanie może być wniesione telegraficznie, potwierdzone listem i kaucją, datowanymi tego samego dnia (patrz art. 182). ASN musi wydać decyzję w ciągu maks. 30 dni w przypadku zawodów szybkościowych (włączając wyścigi górskie) i 90 dni dla innych rodzajów zawodów,

b) Limit czasu przysługujący na wniesienie odwołania do FIA wynosi 7 dni od ogłoszenia decyzji ASN lub ZKS. Odwołanie może zostać wniesione telegraficznie, potwierdzone listem i wymaganą kaucją z tego samego dnia (patrz art. 184).

Art. 186. ZAWIADOMIENIA O PRZESŁUCHANIU ODWOŁANIA: Wszystkie zainteresowane strony muszą zostać powiadomione o przesłuchaniu odwołania. Mają prawo powołać świadków, ale brak ich uczestnictwa nie przerywa postępowania proceduralnego.

Art. 187. KRAJOWY TRYBUNAŁ APELACYJNY: Odwołania od cecyzji ZKS w zawodach krajowych, lokalnych (art. 18.2) rozpatruje OKSS, który wydał zezwolenie na ich organizację, a w zawodach ogólnopolskich (art. 18.1) GKSS.

Odwołania od decyzji podjętych przez OKSS-y rozpatruje GKSS. Odwołania od decyzji i kar orzeczonych przez GKSS rozpatruje Trybunał Związku (patrz art. 2.4 i statut PZM §38), który wyznacza do rozpatrzenia sprawy trzyosobowy skład stanowiący Krajowy Trybunał Apelacyjny.

Członkiem takiego Trybunału nie może być osoba, która brała udział w rzeczowych zawodach bądź jako zgłaszający, kierowca, bądź jako osoba urzędowa, lub która brała udział w formowaniu skarżonej decyzji, albo jest w jakikolwiek pośredni lub bezpośredni sposób zaangażowana w omawianą sprawę.

Art. 189. ORZECZENIA: Krajowy Trybunał Apelacyjny (art. 187) orzeka, czy decyzja przeciwko której wniesiono odwołania będzie utrzymana, zmieniona lub uchylona, względnie przekazuje sprawę do ponownego rozpatrzenia, nie może jednak orzec kary surowszej, jeżeli postępowanie odwoławcze zostało wszczęte przez ukaranego. Orzeczenia Międzynarodowego Trybunału Apelacyjnego (art. 188) reguluje Międzynarodowy Kodeks Sportowy FIA, art. 189.

Art. 190. ZWROT KAUCJI, KOSZTY: Trybunał Krajowy lub Międzynarodowy orzekający w sprawie danego odwołania decyduje, czy jakaś część wniesionej kaucji ma zostać zwrócona, oraz decyduje o zwrocie kosztów i proporcjach ponoszonych przez każdą ze stron.

Art. 191. OGŁOSZENIE ORZECZENIA: FIA lub każda ASN mają prawo opublikować lub spowodować opublikowanie orzeczenia w sprawie odwołania i do podania nazw wszystkich zainteresowanych stron. Osoby wymienione w takiej publikacji pod groźbą dyskwalifikacji, nie mają prawa podejmowania związanych z tym działań przeciwko FIA, ASN ani osobie publikującej wspomiane oświadczenie.

ROZDZIAŁ XIV

WDROŻENIE REGULAMINU KRAJOWEGO PZM I KODEKSU MIĘDZYNARODOWEGO FIA W POLSCE

Art. 192. KRAJOWA INTERPRETACJA PRZEPISÓW: Każdy przedstawiciel Władzy Sportowej PZM (patrz art. 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 2.7, 6, 7, 8, 9 i 10) jest upoważniony do podejmowania decyzji w sprawach spornych wynikłych na terytorium jego działania dotyczących interpretacji MKS-FIA, niniejszego Regulaminu Krajowego, regulaminów standardowych lub regulaminów szczegółowych zawodów zgodnie z ustaleniami zawartymi w rozdziale XIII.

Art. 193. WŁADZA WYKONAWCZA PZM: ZG PZM, posiadacz władzy sportowej w Polsce (patrz art. 2.1 i 2.2) powołuje Główną Komisję Sportu Samochodowego (patrz art. 2.3) i zleca jej wypełnianie zadań i uprawnień nałożonych na PZM przez MKS-FIA. ZG PZM może jednak zastrzec sobie prawo zatwierdzania pewnych decyzji GKSS.

Art. 194. ZMIANY KODEKSU MIĘDZYNARODOWEGO I REGULAMINU KRAJOWEGO: FIA zastrzega sobie prawo wprowadzania w każdej chwili zmian do Kodeksu Międzynarodowego i okresowo poprawek do jego załączników. Podobne prawo ma PZM odnośnie wprowadzania zmian do niniejszego Regulaminu Krajowego.

Art. 195. ZAWIADOMIENIA: Każda informacja, która zgodnie z wymogami niniejszego Regulaminu Krajowego musi być przekazywana do ZG PZM lub GKSS powinna być skierowana do Biura Sportu ZG PZM.

Art. 196. CZAS OBOWIĄZYWANIA: Obecny Krajowy Regulamin Sportu Samochodowego PZM wszedł w życie i obowiązuje od dnia.

ROZDZIAŁ XV

USTALANIE DECYZJI FIA

FIA wydaje następujące przepisy:

1) FIA corocznie po wiosennym posiedzeniu ogłasza listę Mistrzostw FIA i listę zaliczonych do nich eliminacji. Jeśli któreś z zawodów zostaną odwołane, tracą swoją rangę międzynarodową na okres jednego roku.

2) Corocznie w październiku FIA ogłasza zmiany wprowadzone do załącznika J. Zmiany wpływające na konstrukcję samochodów i inne niż dotyczące Formuły 1, F 3000, 2 i 3, wchodzą w życie z dniem 1 stycznia drugiego roku po ich ogłoszeniu. Zmiany dotyczące Formuły 1, F 3000, 2 i 3 wchodzą w życie z dniem 1 stycznia trzeciego roku po ich ogłoszeniu. Zmiany wprowadzane wyłącznie ze względu na bezpieczeństwo wchodzą w życie bez uprzedzenia. W tym samym zakresie i w tych samych terminach zmiany załącznika J obowiązują w Polsce.

3) Ogłoszenie zmian przepisów nie dotyczących Mistrzostw i Załącznika J następuje corocznie w czerwcu. Przepisy takie nabierają mocy prawnej w określonym terminie nie wcześniej jednak niż przed 1 stycznia następnego roku.

4) Przepisy FIA nie będą wydawane w terminach innych niż podane.

ROZDZIAŁ XVI

KWESTIE EKONOMICZNE ZWIĄZANE ZE SPORTEM SAMOCHODOWYM

Organizator lub grupa organizatorów zawodów stanowiących część Mistrzostw, Trofeum lub Pucharu FIA nie może ogłaszać subsydiowania ani wsparcia finansowego zawodów w sposób pośredni lub bezpośredni przez przedsiębiorstwo lub organizację gospodarczą bez uzyskania pisemnej zgody FIA. Prawo zamieszczenia nazwy przedsiębiorstwa, organizacji gospodarczej lub znaku firmowego w Mistrzostwach, Trofeum lub Pucharze FIA jest przeto zarezerwowane wyłącznie dla FIA.

PRZEPISY DOTYCZĄCE NUMERÓW STARTOWYCH I REKLAMY NA SAMOCHODACH:

1) Cyfry numerów startowych muszą być czarne na białym polu. Na jasnych samochodach dookoła prostokątnego pola obowiązuje czarny obrys o szerokości 5 cm.

2) Obowiązuje klasyczna forma cyfr jak poniżej: 1 2 3 4 5 6 7 8 9 0.

3) Na wszystkich samochodach numery startowe muszą być umieszczone w następujących miejscach:

a) na drzwiach przednich lub na wysokości kabiny kierowcy, po każdej stronie auta,

b) na nosie (masce przedniej), czytelne od przodu.

4) Dla samochodów jednomiejscowych i wszystkich samochodów zabytkowych:

a) minimalna wysokość cyfr 23 cm i grubość linii każdej cyfry 4 cm,

b) tło białe szerokie na 50 cm i wysokie na 38 cm.

5) Dla wszystkich innych samochodów:

a) wysokość cyfr 28 cm i grubość linii każdej cyfry 5 cm,

b) tło białe szerokie na 50 cm i wysokie na 38 cm.

6) Na obu przednich błotnikach należy oznaczyć barwy narodowe kierowców jak również jego(ich) nazwiska. Min. wysokość tych oznaczeń wynosi 4 cm.

7) W żadnym miejscu odległość pomiędzy cyframi i brzegiem pola nie może być mniejsza niż 5 cm.

8) Powyżej lub poniżej białego pola musi pozsotać przestrzeń o szerokości równej szerokości prostokąta i wysokości 12 cm, do dypozycji organizatora, który może wykorzystać ją do celów reklamowych. Na samochodach, których powierzchnia taka jest nieosiągalna uczestnik musi pozostawić równorzędną powierzchnię wolną od reklam w bezpośrednim sąsiedztwie białego pola.

9) Reklama na pozostałych częściach jest dowolna.

10) Numery startowe i reklamy nie mogą wystawać poza karoserię.

11) Nie wolno umieszczać reklam na przedniej szybie i oknach samochodu z wyjątkiem pasa maks. szerokości 10 cm w górnej części szyby przedniej, pod warunkiem że nie ogranicza ona widoczności zawodnikowi i 8 cm na tylnym oknie.

N.B. Punkty 6, 8, 11 nie odnoszą się do samochodów zabytkowych.

12) Reklama na samochodach zabytkowych jest ograniczona do powierzchni 50 cm x 14 cm wzdłuż dolnego lub górnego brzegu pola startowego (maks. 4 numery na samochodzie). Dodatkowo mogą zostać umieszczone nazwiska zawodników po każdej stronie samochodu, o wymiarach maksymalnych 10 x 40 cm. Symbol klubu może być umieszczony po każdej stronie o wymiarach maksymalnych 10 x 10 cm..

ROZDZIAŁ XVII

ZASADY I TRYB ZMIANY PRZYNALEŻNOŚCI KLUBOWEJ ZAWODNIKÓW W SPORCIE SAMOCHODOWYM

1) Warunkiem reprezentowania przez zawodnika danego klubu jest wpis do licencji.

2) Zawodnik zamierzający dokonać zmiany przynależności klubowej winien do ostatniego dnia października złożyć wniosek do zarządu klubu, którego jest członkiem, ze wskazaniem kubu, którego członkiem zamierza zostać.

3) Zarząd klubu, do którego zawodnik zamierza przejść jest obowiązany potwierdzić na piśmie zamiar przejścia zawodnika.

4) Klub, do którego wpłynął wniosek zawodnika o zmianę przynależności klubowej jest obowiązany rozpatrzyć wniosek i udzielić odpowiedzi w terminie 30 dni od otrzymania podania.

5) Brak odpowiedzi w terminie o którym mowa wyżej, uważa się za wyrażenie zgody na zmianę przynależności klubowej.

6) W razie, gdy na wniosek zawodnika o zmianie przynależności klubowej zarząd klubu udzieli odpowiedzi odmownej, a zawodnik nie wycofa wniosku, przestaje on być reprezentantem klubu po upływie 30 dni od dnia udzielenia odpowiedzi.

7) Zawodnika, który przestał być reprezentantem klubu w trybie określonym wyżej obowiązuje roczna karencja w startach od dnia otrzymania odpowiedzi o odmowie udzielenia zgody na zmianę przynależności klubowej.

8) Zawodnik po upływie połowy okresu rocznej karencji może wystąpić z wnioskiem o jej skrócenie.

9) W przypadkach spornych rozstrzyga GKSS.

10) Regulamin wchodzi w życie z dniem 4.01.92 i obowiązuje do odwołania.

11) Prawo interpretacji niniejszych ustaleń regulaminowych przysługuje GKSS.

ROZDZIAŁ XVIII

TRYB UZYSKANIA LICENCJI SPORTOWEJ - SAMOCHODOWEJ "R" I

1) Licencję sportową - samochodową "R" I może uzyskać członek Automobilklubu, Klubu lub Sekcji sfederowanej w PZM, który posiada ważną licencję "R"II i prawo jazdy.

2) Warunkiem uzyskania licencji "R"I jest:

- uzyskanie w okresie do 24 miesięcy w rajdach okręgowych lub strefowych minimum 21 punktów klasyfikacyjnych liczonych kolejno: 9, 6, 4, 3, 2, 1 pkt. za zdobycie I do VI miejsca w klasie, lub w przypadku braku klasy identyczne ilości punktów za miejsca w klasyfikacji generalnej rajdu,
- uzyskanie sumarycznie 21 punktów klasyfikacyjnych za miejsca zdobyte w rajdach okręgowych i strefowych lub uczestnictwo w eliminacji RSMP w charakterze otwierającego czy zamykającego trasę liczone jako równowartość 7 pkt. klasyfikacyjnych,
- zajęcie od I do III miejsca w klasyfikacji rocznej GSMP lub WSMP oraz uczestnictwa w jednej eliminiacji RSMP jako otwierający lub zamykający w przeciągu 24 miesięcy.

3) Pod terminem "uczestnictwo" należy rozumieć spełnienie wszystkich warunków regulaminowych obowiązujących w rajdzie tj.:

- dopuszczenie samochodu na BT-1,
- przejechanie całej trasy rajdu zgodnie z kartą drogową i notatkami nawigacyjnymi i uzyskanie wpisu na wszystkich punktach kontroli i próbach sportowych,
- przyjęcie samochodu na BT-2.

4) Kandydaci do uzyskania licencji sportowej "R"I nie mogą być klasyfikowani w żadnej eliminacji RSMP.

5) Poświadczenie ukończenia rajdu uzyskuje uczestnik imprezy od dyrektora rajdu na formularzu-wniosku o wydanie licencji "R"I, stanowiącym załącznik do niniejszego regulaminu.

6) Poświadczenie może uzyskać wyłącznie zawodnik prowadzący samochód. Jego pilot musi posiadać licencję "R"II ale nie zdobywa uprawnień do licencji "R"I.

7) Wniosek na licencję "R"I wraz z trzema zdjęciami i licencją "R"II należy złożyć w macierzystym klubie i uiścić opłatę licencyjną określaną na każdy rok przez GKSS wraz z aktualnym pozytywnym wynikiem badań psychotechnicznych.

8) Klub przesyła w/w dokumenty do Biura Sportu ZG PZM gdzie dokonuje się rejestracji w kartotece zawodników sportu samochodowego i wystawia licencję "R"I.

9) Licencja sportowa "R"I jest ważna na dany sezon po przedłużeniu jej przez Biuro Sportu ZG PZM.

10) GKSS może podjąć decyzję o zakazie przedłużenia ważności licencji z przyczyn dyscylinarnych, powiadamiając o tym fakcie Biuro Sportu ZG PZM i macierzysty klub.

11) Ważna licencja sportowa "R"I upoważnia zawodnika do otrzymania z Biura Sportu ZG PZM licencji międzynarodowej w/g zasad ustalonych przez GKSS oraz do udziału w RSMP i RMPST.

12) Piloci posiadacze licencji "R"II startujący w eliminacjach RSMP zdobywają uprawnienia do licencji "R"I po uzyskaniu w okresie do 24 miesięcy minim 21 punktów klasyfikacyjnych liczonych kolejno, 9, 6, 4, 3, 2, 1 pkt. za zdobycie od I do VI miejsca w klasie, lub w przypadku braku klasy identycznej ilości punktów za mniejsca w klasyfikacji generalnej rajdu.

ROZDZIAŁ XIX

TRYB UZYSKIWANIA LICENCJI SPORTOWEJ - SAMOCHODOWEJ "R"II

1) Licencję sportową "R" II - może uzyskać kierowca posiadający prawo jazdy B, C lub D, będący członkiem Automobilklubu, klubu lub sekcji zrzeszonej w Polskim Związku Motorowym.

2) Warunkiem uzyskania licencji jest:

- sklasyfikowanie w okresie do 12 miesięcy w trzech lub do 24 miesięcy w czterech popularnych rajdach - KJS w tym wynik uzyskany w każdym z w/w rajdów nie może być gorszy niż 150% najlepszego zawodnika w klasie,
- uzyskanie poświadczenia organizatora na formularzu-wniosku o wydanie licencji "R"II, stanowiącym załącznik do niniejszego regulaminu,
- przedstawienie pozytywnego wyniku badań ze specjalistycznej przychodni psychotechnicznej,
- odbycie szkolenia zakończonego wynikiem kwalifikacyjnym.

3) Szkolenie musi obejmować zajęcia teoretyczne w zakresie:

- regulaminu sportu samochodowego, obowiązujących zasad bezpieczeństwa i znajomości opisów nawigacyjnych, 4 godz.,
- przeprowadzenia symulowanej próby sportowej - OS z uwzględnieniem wszystkich punktów kontroli PKC, Start, Meta Lotna, Meta Stop, 1 godz.

4) Szkolenie mogą prowadzić:

- Dyrektorzy i Wicedyrektorzy sportowi eliminacji RMSP,
- komisarze z licencją "M" lub "P",
- czynni zawodnicy rajdowi posiadający przez okres min. 3 lat licencję "R"I.

5) Szkolenia powinny odbywać się nie rzadziej niż dwa razy w roku: przed I el. RSMP i przed IV el. RSMP, ale w szczególnych przypadkach można termin szkolenia dostosować do potrzeb zainteresowanych.

6) Zajęcia szkoleniowe muszą być zakończone egzaminem ze znajomości omawianych teamtów.

7) Po spełnieniu w/w warunków, wypełniony wniosek na licencje "R"II wraz z trzema fotografiami należy złożyć w macierzystym Klubie i uiścić stosowną opłatę, wniosek wraz z załącznikami Klub przekazuje do Zarządu Okręgowego PZM, gdzie dokonuje się rejestracji w kartotece zawodników sportu samochodowego i wystawia licencję "R"II.

8) Licencja "R"II jest ważna na dany sezon po przedłużeniu jej przez Zarząd Okręgowy PZM.

9) Licencją "R"II upoważnia się do startu w charakterze zawodnika w rajdach strefowych, okręgowych, RMPST i GSMP oraz w charakterze pilota w eliminacjach RSMP.

ROZDZIAŁ XX

TRYB UZYSKIWANIA LICENCJI SPORTOWEJ -SAMOCHODOWEJ "W"

1) Licencję samochodową-sportową "W" może uzyskać członek Automobilklubu, klubu lub sekcji sfederowanej w PZM, który posiada prawo jazdy kategorii B, ważną licencję "R"I, "R"II lub kartingową pod warunkiem:

- udziału w kursie szkoleniowym dla kierowców wyścigowych zorganizowanym pod nadzorem GKSS,
- zdania z wynikiem pozytywnym egzaminu przed komisją klasyfikacyjną wytypowaną przez GKSS lub sklasyfikowania w GSMP przez dwa kolejne lata i zdania egzaminu na licencję "W".

3) Wniosek o licencję składa macierzysty klub do ZG PZM wraz z opłatą licencyjną, trzema fotografiami i aktualnym pozytywnym wynikiem badań psychotechnicznych.

4) Licencja "W" upoważnia do startu w WSMP i GSMP.

ROZDZIAŁ XXI

TRYB UZYSKIWANIA LICENCJI SPORTOWEJ -SAMOCHODOWEJ "RT"

1) Kandydaci ubiegający się o otrzymanie licencji "RT" muszą spełniać następujące warunki:

- posiadać co najmniej prawo jazdy kategorii B,
- mieć ukończone dwa rajdy terenowe popularne KJST (odpowiednik KJS), zorganizowane przez poszczególne kluby. Powyższe zawody terenowe z założenia nie mogą zawierać prób sportowych (na czas) typu OS w rozumieniu Regulaminu RMPST, natomiast muszą mieć próby zręcznościowe w terenie SzT (odpowiednik Sz) o odpowiednio niższym stopniu trudności trasy i terenu.

2) Popularne rajdy terenowe mogą być przeprowadzone również przy eliminacji RMPST. W takim przypadku kandydaci ubiegający się o licencję odbywają swój popularny rajd po dotrzymaniu następujących warunków:

- kandydaci na licencję startują w grupie jadącej po ostatnim zawodniku z listy startowej RMPST,
- pokonują trasy OS-ów bez pomiaru czasów,
- spełniają wszystkie pozostałe rygory dot. zawodników wynikające z regulaminu rajdu.

3) W celu otrzymania licencji "RT" należy złożyć stosowne podanie w Klubie, a po przesłaniu wniosku do ZO PZM, zdać z wynikiem pozytywnym przed komisją egzamin teoretyczny. Obowiązuje w szczególności znajomość:

- Regulaminu RMPST,
- regulaminów technicznych związanych z uprawianiem sportu samochodowego,
- zasad sędziowania rajdów samochodów terenowych,
- zasad udzielania pierwszej pomocy ofiarom wypadków w ruchu drogowym.

4) Posiadanie licencji "RT" upoważnia jedynie do udziału w rajdach samochodów terenowych.

5) Licencja "RT" winna być przedłużona w ZO PZM corocznie na dany sezon.

6) Do udziału w RMPST dopuszczani są także zawodnicy, którzy posiadają licencję sportową R-I i R-II.

ROZDZIAŁ XXII
TESTY ANTYDOPINGOWE

Zawodnik musi poddać się wszelkim testom i badaniom antydopingowym zarządzonym przez władze sportowe.

Odmowa poddaniu się takiemu testowi lub badaniu oraz gdy wynik testu lub badania wykaże stosowanie przez zawodnika niedozwolonego środka dopingującego skutkuje niedopuszczeniem zawodnika do treningu lub zawodów, wykluczeniem z zawodów oraz następnie GKSS nałoży odpowiednią karę sportową niezależnie od możliwości nałożenia odpowiedniej kary administracyjnej.

UWAGA! FIA uznała alkohol za środek dopingujący.

Zatwierdzono
Listopad 1993 r.