

REGULAMIN
MISTRZOSTW POLSKI W RAJDACH
CROSS COUNTRY
2026



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

Spis treści

1. Postanowienia ogólne.....	3
2. Kalendarz MPRCC	3
3. Ogólne warunki organizacyjne	3
4. Pojazdy	6
5. Zawodnicy/Załogi	8
6. Osoby oficjalne - obsady personalne władz rajdu	9
7. Zgłoszenia /Wpisowe / Reklama	10
8. Zezwolenie / Ubezpieczenie / Odpowiedzialność	11
9. Protesty i odwołania	12
10. Punktacja i klasyfikacja w rundach MPRCC	12
11. Nagrody w rundach MPRCC	13
12. Warunki klasyfikacji rocznej	14
13. Klasyfikacje roczne MPRCC	14
14. Inne postanowienia	15
Załącznik nr 1 Kryteria do listy kierowców priorytetowych PZM w rajdach terenowych.....	17
Załącznik nr 2 Regulamin Techniczny Klasy SSVNat	18
Załącznik nr 3 Regulamin techniczny Klasy SSVNat+	22
Załącznik nr 4 Regulamin techniczny Grupy UTV Klasa T4CEZ	27
Załącznik nr 5 Schemat montażu klatki bezpieczeństwa przykręcanej do głównej konstrukcji pojazdu SSV	31
Załącznik nr 6 Regulamin Techniczny Grupy TH	33
Załącznik nr 7 Regulamin Techniczny Grupy CLASSIC	35
Załącznik nr 8 Regulamin Techniczny Grupy OPEN	38
Załącznik nr 9 Regulamin techniczny Grupy TRUCK	40
<u>Załącznik nr 10 Schemat ogranicznika powietrza (zwężki) i zasady plombowania</u>	41
<u>Załącznik nr 11 Zasady postępowania (procedury) tankowania paliwa</u>	44
Załącznik nr 12 Zapowiedź zmian regulaminowych w kolejnych sezonach.....	45

1. Postanowienia ogólne

1.1. **Mistrzostwa Polski w Rajdach Cross Country (zwane dalej MPRCC)** są własnością Polskiego Związku Motorowego (zwanego dalej PZM).

1.2. Nadzór nad przebiegiem **MPRCC** sprawuje Główna Komisja Sportu Samochodowego PZM (zwana dalej GKSS PZM), która zastrzega sobie prawo do interpretacji niniejszego regulaminu i jest jedyną władzą upoważnioną do rozpatrywania i rozstrzygania wszelkich rozbieżności i wątpliwości, które mogą powstać przy stosowaniu i interpretacji niniejszego regulaminu oraz innych przepisów, w oparciu o które rozgrywane są **MPRCC** oraz do podejmowania decyzji.

1.3. Rajdy zaliczane do **MPRCC** (zwane dalej rajd lub runda) rozgrywane są w oparciu o poniższe aktualnie obowiązujące przepisy:

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

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

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

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

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

2. Kalendarz imprez

2.1. Do **MPRCC** będą zaliczane rajdy określone w oficjalnym kalendarzu sportowym PZM na dany rok.

2.2. Niniejszy regulamin obowiązuje we wszystkich rajdach **MPRCC**.

3. Ogólne warunki organizacyjne

3.1. Regulamin uzupełniający

3.1.1. Wstępna wersja regulaminu uzupełniającego, musi być przesłana do GKSS PZM nie później niż 2 miesiące przed dniem badania kontrolnego przed rajdem (zwanego dalej BK1).

3.1.2. Regulamin uzupełniający, po nadaniu wizy PZM musi być umieszczony na stronie internetowej rajdu lub/i na stronie internetowej organizatora **oraz w aplikacji sportity** nie później, niż 30 dni przed dniem BK1. W regulaminie uzupełniającym musi zostać opublikowana mapa stref ograniczonego dostępu. Harmonogram czasowy oraz plan parku serwisowego muszą być umieszczone na stronie internetowej rajdu **i/lub** stronie internetowej organizatora **oraz w aplikacji sportity** nie później niż 7 dni przed dniem BK1.

3.2. Odbiór administracyjny (OA)

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

3.2.2. Czas i miejsce OA organizator określi w regulaminie uzupełniającym zawodów. Celem OA jest weryfikacja przez biuro zawodów dokumentów uprawniających Zawodników/Załogi, zgłoszonych do udziału w zawodach. Każde spóźnienie na OA względem czasu wyznaczonego przez organizatora podlega karze 100 PLN.

3.2.3. Wszyscy Członkowie Załóg muszą posiadać ważne badania lekarskie. Brak aktualnych badań lekarskich, w tym także brak wykonania kontrolnego badania lekarskiego, skutkować będzie niedopuszczeniem do startu.

3.2.4. Obowiązkiem każdego Członka Załogi jest poddanie się badaniom lekarskim, jeżeli takie zarządzenie zostało wydane przez organizatora w regulaminie zawodów lub komunikacie. Dotyczy to także badań na zawartość alkoholu, środków odurzających i testów antydopingowych. Odmowa poddania się badaniom będzie skutkowałą nie dopuszczeniem do zawodów oraz nałożeniem kary dodatkowej według uznania GKSS.

3.2.5. Podczas OA organizator wyda Zawodnikowi następujący zestaw materiałów i naklejek:

- tablice identyfikacyjne, numery startowe oraz naklejki z reklamą obowiązkową i dodatkową (o ile dotyczy),
- identyfikatory lub opaski dla Załogi oraz Członków Zespołu,
- stosowne przepustki wjazdowe,
- inne przewidziane w Regulaminie Uzupełniającym dokumenty i materiały:

3.3. Badania kontrolne (BK)

3.3.1. Przyjmuje się, że obecność Zawodnika i członków załogi w czasie BK1 nie jest konieczne, niemniej jednak, muszą oni/-e być reprezentowani/-e przez wskazanego w zgłoszeniu uprawnionego przedstawiciela. W czasie BK1 i BK2, wszystkie osoby znajdujące się w strefie BK muszą uwidocznnić identyfikator lub opaskę rajdu, upoważniającą do przebywania w tej strefie.

3.3.2. W czasie BK1 Zawodnik lub jego upoważniony przedstawiciel musi przedstawić Książkę Samochodu Sportowego (zwana dalej KSS PZM) lub jej odpowiednik wydany przez ASN zrzeszony w FIA (zwany dalej National Technical Passport), oryginalną kartę homologacyjną na drukach FIA i/lub ASN (jeżeli jest wymagana), pod rygorem niedopuszczenia do startu.

Paszport Techniczny FIA, nie zastępuje KSS PZM.

3.3.2.1. Książka Samochodu Sportowego (KSS PZM):

- Uwaga! W związku z wdrażaniem nowych przepisów dotyczących *samochodów osobowych przeznaczonych do zawodów sportowych* wymienionych w Oddziale 7 art. 65 (art. 65o-art. 65q) ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o Ruchu Drogowym, które weszły w życie z dniem 01.06.2024 r. (Dz. U. z 2023 r. poz. 1720) zostaje wprowadzona nowa, dwuczęściowa Książka Samochodu Sportowego (KSS) PZM w konkurencjach Rajdy Samochodowe i [Cross-Country](#).
- Szczegóły dotyczące uzyskania lub wymiany KSS PZM na dwuczęściowy KSS PZM są opublikowane na stronie www.pzm.pl w Zasadach wydawania Książki Samochodu Sportowego KSS PZM.
- Aby uzyskać dwuczęściowy KSS PZM dla konkurencji Rajdy Samochodowe, albo Rajdy [Cross-Country](#), który spełnia definicję *książki samochodu sportowego* wydanej przez *właściwy polski związek sportowy*, o której mowa w art. 38 ust.1 pkt 4e ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym oraz potwierdza wpis do rejestru prowadzonego przez *właściwy polski związek sportowy* w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 25 czerwca 2010 r. o sporcie zgodnie z art. 65o ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o Ruchu Drogowym, konieczne będzie uzyskanie pozytywnego wyniku Sezonowego Badania Kontrolnego PZM.
- Wyłącznie dwuczęściowy KSS PZM dla konkurencji Rajdy Samochodowe lub [Cross-Country](#) będzie uprawniać do przystąpienia do badania co do zgodności z warunkami technicznymi określonego w przepisach wydanych na podstawie art. 81 ust. 17 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o Ruchu Drogowym.
- KSS innego ASN zostanie uznana wyłącznie w przypadku, gdy samochód jest zarejestrowany w tym samym kraju, którego ASN wydał dany KSS.
- Zasady wydawania nowych KSS oraz wymiany KSS (Format A5) są dostępne na stronie PZM / samochody / dokumenty samochodów sportowych / zasady wydawania Książek Samochodu Sportowego PZM lub w zakładce „Zespół ds. Technicznych GKSS”.

3.3.2.2. Sezonowe Badanie Kontrolne (SBK) PZM:

- Od 01.06.2024 roku Sezonowe Badanie Kontrolne (SBK) PZM nie uprawnia do uczestnictwa w rajdzie bez konieczności udziału samochodu w Badaniu Kontrolnym przed rajdem (BK1). Wszystkie samochody będą musiały zostać obowiązkowo przedstawione na BK1.
- Od sezonu 2025 pozytywny wynik Sezonowego Badania Kontrolnego (SBK) PZM jest konieczny, aby uzyskać dwuczęściowy KSS PZM lub przedłużyć jego ważność na dany sezon.
- Organizacja i uznawanie innych Sezonowych Badań Kontrolnych niż określonych w Zasadach wydawania Książki Samochodu Sportowego KSS PZM są zabronione..

Każdy samochód, który będzie niezgodny z powyższymi przepisami nie zostanie dopuszczony do startu w rajdzie.

3.3.2.3. W przypadku nieukończenia zawodów (wycofania się z powodu: rezygnacji, awarii, wypadku), zgodnie z art. 5 Zasad Wydawania KSS PZM, należy jeszcze w trakcie trwania zawodów **przedstawić samochód do oględzin** Delegata Technicznego lub wskazanego przez niego Sędziego Technicznego.

3.3.4. Kamery i ich mocowania używane podczas rajdu muszą być przedstawione do akceptacji podczas BK1.

3.3.5. Odstęp czasu pomiędzy BK2, a wywieszeniem prowizorycznej klasyfikacji końcowej rajdu nie może być mniejszy niż 2 godziny.

3.4. Kolejność startowa / listy startowe

3.4.1. Dopuszcza się ustawienie w kolejności startowej do Prologu pierwszego motocykla/quadra za ostatnim samochodem/cieżarówką/SSV. W pozostałych przypadkach zastosowanie ma art. 6.8.1 Załącznika VIII - Regulaminu Sportowego FIA, za wyjątkiem Prologu, gdzie pierwszy samochód/cieżarówka/SSV może wystartować do Prologu po ostatnim motocyklu/quadzie w czasie krótszym niż 30 min.

3.4.2. Przy przyznawaniu numerów startowych i tworzeniu listy startowej organizator rundy musi w pierwszej kolejności uwzględnić kierowców z listy kierowców priorytetowych FIA w rajdach [Cross Country](#), listy kierowców priorytetowych PZM w rajdach [Cross Country](#) (zał. nr 1) oraz listy kierowców priorytetowych w rajdach [Cross Country](#) innych ASN-ów. W wyjątkowych i uzasadnionych przypadkach GKSS PZM lub ZSS będzie mógł odstąpić od podanej powyżej reguły, biorąc pod uwagę klasę, wyniki oraz osiągi pojazdu i/lub kierowcy.

3.5. Briefing / Odprawa z zawodnikami

3.5.1. Przynajmniej jeden członek załogi biorącej udział w rundzie musi być obecny na odprawie z Zawodnikami (briefingu), którego data i miejsce wskazane będą w regulaminie uzupełniającym. Nieobecność żadnego z członków załogi na odprawie z Zawodnikami (briefingu) skutkować będzie karą finansową w wysokości 100,- PLN.

W wyjątkowych okolicznościach dopuszcza się przeprowadzenie briefingu w formie video, bądź wydania instrukcji w formie dokumentu udostępnionego na stronie internetowej zawodów [i/lub w aplikacji sportity](#).

3.6. Odcinki specjalne/drogowe

3.6.1. W [MPRCC](#) łączna zaplanowana suma długości odcinków specjalnych (zwanych dalej OS) musi wynosić:

- pomiędzy 150 km, a 200 km dla rund o współczynniku 1;
- powyżej 200 km w przypadku rund o współczynniku 2.

3.6.2. Jeżeli organizator przewiduje rozegranie Prologu to jest on traktowany jako sekcja 1 etapu 1.

3.6.3. Jeżeli OS-y podczas danej rundy, rozgrywane są w przeciwnych kierunkach, to musi powstać taki układ trasy, aby przeciwne przejazdy tego samego odcinka nie odbywały się w czasie tego samego etapu.

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

a) Pierwsze wykroczenie:

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

Inne wykroczenia: kara do decyzji ZSS.

b) Drugie wykroczenie:

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

Inne wykroczenia: kara do decyzji ZSS.

c) Trzecie wykroczenie:

Kara czasowa 5 minut - kara nadawana przez Dyrektora Zawodów;

d) Czwarte wykroczenie

Dyskwalifikacja - kara nadawana przez ZSS.

Powyższe nie obowiązuje podczas zawodów łączonych z zawodami wpisanymi do oficjalnego kalendarza FIA.

3.6.5. Każdy pojazd na trasie OS musi poruszać się z włączonymi światłami mijania i musi mieć zamknięte szyby [boczne](#) lub zamontowaną, [w otworze okiennym drzwi bocznych](#), homologowaną przez FIA siatkę bezpieczeństwa.

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

Każdy zawodnik/członek załogi/członek ich zespołu, którego obecność zostanie stwierdzona w strefie ograniczonego dostępu i który dokonywać będzie zapoznania z trasą OS po ogłoszeniu trasy rundy (niezależnie od formy i sposobu tego zapoznania), zostanie zgłoszony do Zespołu Sędziów Sportowych (zwanego dalej ZSS), który po poprzedzonym przez Dyrektora Rajdu dochodzeniu podejmie decyzję o nałożeniu na ww. zawodnika/członka załogi stosownej kary, do nie dopuszczenia do startu lub dyskwalifikacji łącznie. W przypadku niedopuszczenia do startu lub dyskwalifikacji zawodnika/członka załogi z ww. powodu wpisowe nie jest zwracane. Ponadto każdorazowe naruszenie ww. przepisu zostanie przez ZSS przekazane do GKSS PZM, która może zdecydować o nałożeniu za powyższe przewinienie kary finansowej do wysokości 30 000,- PLN oraz kary dodatkowej zgodnie z MKS.

3.7. Otwarcie trasy

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

3.7.2. Pojazdy otwierające i zamykające trasę, muszą być oznaczone tablicami identyfikacyjnymi zgodnymi z art. 19. Regulaminu Sportowego FIA.

3.8. Serwisowanie / tankowanie

3.8.1. Podczas serwisowania obowiązkowe jest umieszczenie pod samochodem [szczelnej](#) płachty lub folii o minimalnej grubości 0,5 mm o rozmiarach na tyle większych od wymiarów samochodu, aby podłoże było skutecznie zabezpieczone przed zanieczyszczeniami płynnymi i stałymi. Za niestosowanie się do powyższego, Dyrektor Zawodów będzie mógł nałożyć na winnego zawodnika/członka załogi karę finansową w wysokości do 100% wymaganego, wskazanego w regulaminie uzupełniającym wpisowego, za każdy stwierdzony przypadek lub inną karę/grzywnę wskazaną w regulaminie uzupełniającym. Zawodnicy/członkowie załogi, członkowie ich personelu oraz ich osoby towarzyszące, zobowiązane są do dbania o porządek na przyznanej im powierzchni w parku serwisowym oraz zabrania lub usunięcia w wyznaczone miejsce, zgromadzonych odpadów - najpóźniej do chwili opuszczenia parku serwisowego. Ograniczenie prędkości pojazdów poruszających się wewnątrz parków serwisowych, przegrupowań i parków zamkniętych wynosi **maksymalnie 30 km/h** i dotyczy wszystkich pojazdów (wyczynowych, serwisowych, organizatora, osób oficjalnych, sędziów, itd.), z wyjątkiem pojazdów służb

porządkowych i ratowniczych uczestniczących w interwencji. Maksymalna prędkość może być zmniejszona w związku z panującymi warunkami np. wąskie przejazdy czy duża ilość kibiców. Organizator może ustanowić strefy ograniczenia prędkości w parku serwisowym i/lub przegrupowaniu i/lub parku zamkniętym. Ograniczenia prędkości oraz kierunki ruchu muszą być umieszczone w widocznych miejscach oraz wystarczającej liczbie i oznaczone przy pomocy wzorów znaków używanych w oznakowaniu pionowym dróg.

3.8.2. Organizacja stref tankowania odbywa się zgodnie z art. 54 i 55 Regulaminu Sportowego FIA. Ponadto organizator zobowiązany jest dostarczyć płachty z materiału nieprzepuszczającego ciecze ropopochodne lub folię o minimalnej grubości 0,5 mm zabezpieczającą podłoże w miejscu stanowisk tankowania pojazdów oraz adekwatne zabezpieczenie przeciwpożarowe. Sposób wytyczenia i zabezpieczenia strefy tankowania musi uniemożliwić osobom nieupoważnionym, a w szczególności widzom, dostęp w pobliże tankowanych pojazdów. W trakcie serwisowania zabronione jest tankowanie pojazdów w jakiegokolwiek formie.

Tankowanie pojazdu w strefach tankowania musi być zgodne z procedurami opisanymi w art. 54.2, 54.3, 55.2 Regulaminu Sportowego Rajdów Cross Country 2026 oraz załącznikiem nr 11 do niniejszego regulaminu.

3.9. Kontynuowanie udziału w rundzie

3.9.1. W przypadku nieukończenia któregoś z OS przez załogę, z powodu awarii lub z powodu przekroczenia limitu czasu dla OS lub z powodu wypadku, powrót na trasę odbywa się zgodnie wariatem V2 Regulaminu Sportowego FIA art. 34. i 48.

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

3.10. System monitorowania pojazdów GPS

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

3.10.2. System GPS zawiera funkcjonalność „Alarm Pojazd do Pojazdu”, której stosowanie jest obowiązkowe w MPRCC.

3.10.3. Urządzenia systemu bezpieczeństwa GPS będą dostarczane i montowane przez personel organizatora, podczas BK1.

3.10.4. Podczas trwania rajdu każdy zawodnik/członek załogi jest materialnie odpowiedzialny za urządzenie GPS dostarczone i zamontowane w jego samochodzie przez zespół serwisowy GPS. Za sprawność elementów systemu GPS nabytych przez zawodnika i będących jego własnością, odpowiada zawodnik. W trakcie trwania rajdu w przypadku uszkodzenia z winy lub zaniedbania zawodnika/członka załogi i/lub członka ich personelu urządzenia GPS wydanego zawodnikowi/załozce podczas BK1, jest on zobowiązany do wyrównania szkody przed ostatnim posiedzeniem ZSS. Niedopełnienie powyższego będzie skutkowało karą nałożoną przez ZSS i/lub dalej także GKSS PZM.

3.10.5. Wpisowe za udział w rundzie zawiera opłaty związane z korzystaniem przez zawodnika z obowiązkowego urządzenia systemu śledzenia pojazdów i systemu „Alarm Pojazd do Pojazdu” GPS.

3.10.6. Organizator rajdu może pobierać od zawodników kaucję zwrotną za wypożyczone urządzenie systemu GPS wraz z wymaganym dodatkowym osprzętem. W przypadku niezwrócenia lub uszkodzenia urządzenia z winy lub zaniedbania zawodnika/członków załogi i/lub ich personelu, kaucja nie zostanie zwrócona, a zawodnik zostanie dodatkowo obciążony kosztami naprawy/odtworzenia uszkodzonego/zniszczonego urządzenia i jego osprzętu. Wysokość kaucji za korzystanie z systemu musi być wskazana w regulaminie uzupełniającym.

3.11. Numer Alarmowy

3.11.1 Dla wszystkich organizatorów obowiązuje jeden numer telefonu alarmowego SOS (+48 601 100 777), udostępniany tylko zawodnikom/załogom i służbom organizatora, pod który należy składać informacje o ważnych zdarzeniach mających miejsce na trasie rajdu.

4. Pojazdy

4.1. Dopuszczone pojazdy i podział na grupy

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

<u>Grupa</u>	<u>Klasa</u>	<u>Pojazd</u>
<u>ULTIMATE</u>	<u>T1+</u>	<u>Prototypowe pojazdy terenowe 4x4, zgodne z Art.285-11 Zał. J 2026</u>
	<u>T1</u>	<u>Prototypowe pojazdy terenowe 4x4 i 4x2, zgodne z Art.285 Zał. J 2026</u>
<u>STOCK</u>	<u>STK</u>	<u>Samochody terenowe produkowane seryjnie, posiadające homologację FIA, zgodne z Art.284 Zał. J 2026</u>

	<u>T2Nat</u>	<u>Samochody terenowe produkowane seryjnie, posiadające aktualną lub wygasłą homologację FIA i/lub PZM, zgodne z Art. 284 Zał. J 2024</u>
<u>CHALLENGER</u>	<u>CHG</u>	<u>Lekkie prototypy pojazdów terenowych, o pojemności silnika do 1050 cm³ (turbo i wolnossące), zgodne z Art.286 Zał. J 2026</u>
<u>SSV</u>	<u>SSV</u>	<u>Pojazdy terenowe typu „cross-country side-by-side” (SSV) posiadające homologację FIA (SSV1 i SSV2) zgodne z Art.286A Zał. J 2026</u>
	<u>T4FIA</u>	<u>Zmodyfikowane pojazdy terenowe typu side-by-side (SSV) posiadające paszport techniczny FIA wydany przed 31.12.2025 i zgodne z Art.286A Załącznika J 2026 (Group SSV - Class T4)</u>
	<u>SSVNat</u>	<u>Pojazdy terenowe typu „cross-country side-by-side” (SSV) - Grupa Narodowa, zgodne z Załącznikiem nr 2 niniejszego regulaminu</u>
	<u>SSVNat+</u>	<u>Pojazdy terenowe typu „cross-country side-by-side” (SSV) - Grupa Narodowa, zgodne z Załącznikiem nr 3 niniejszego regulaminu</u>
<u>UTV</u>	<u>T4CEZ</u>	<u>Pojazdy terenowe typu „cross-country side-by-side” (SSV) - Grupa Narodowa, zgodne z Załącznikiem nr 4 niniejszego regulaminu</u>
<u>TH</u>		<u>Prototypowe pojazdy terenowe 4x4 i 4x2 - Grupa Narodowa, zgodne z Załącznikiem nr 6 niniejszego regulaminu</u>
<u>CLASSIC</u>		<u>Historyczne pojazdy / samochody terenowe - Grupa narodowa, zgodne z Załącznikiem nr 7 do Regulaminu MPRCC 2026</u>
<u>OPEN</u>		<u>Prototypowe pojazdy terenowe 4x4 i 4x2 - Grupa Narodowa, zgodne z Załącznikiem nr 8 niniejszego regulaminu</u>
<u>TRUCK</u>		<u>Prototypowe ciężarówki terenowe zgodne z Załącznikiem nr 9 niniejszego regulaminu</u>

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

4.2. Wymogi formalne

4.2.1. Wszystkie samochody zgłoszone do rajdu muszą posiadać aktualne dopuszczenie do ruchu drogowego.

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

4.2.3. Samochodem dopuszczonym do ruchu drogowego jako samochód osobowy przeznaczony do zawodów sportowych (tablice rejestracyjne z czerwonymi znakami na żółtym tle) można poruszać się wyłącznie po:

- trasie rajdu zgodnie z Książką Drogową i opublikowanymi komunikatami do niej,
- trasach dojazdowych wskazanych w Przewodniku Rajdowym (jeżeli został opublikowany) i informacjach Dyrektora.

4.2.4. Samochodem dopuszczonym do ruchu drogowego jako samochód osobowy przeznaczony do zawodów sportowych może kierować wyłącznie osoba posiadająca ważną licencję PZM w konkurencji rajdy **samochodów terenowych** lub wydawaną przez PZM na dany rajd **jednorazową licencję dojazdową kierowcy**, która jest przypisana do konkretnego samochodu startującego w rajdzie.

W trakcie rajdu w samochodzie dopuszczonym do ruchu drogowego, jako samochód osobowy przeznaczony do zawodów sportowych musi być przewożona dwuczęściowa Książka Samochodu Sportowego (KSS) PZM oraz wydruk z systemu Inside PZM potwierdzający posiadanie przez kierującego tym samochodem licencji określonej w niniejszym art. Dokumenty te muszą być okazywane na żądanie uprawnionego organu zgodnie z Art. 38 ust. 1 pkt. 4d) i 4e) ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym.

4.3. Pojazd / samochód - wymogi:

4.3.1. Opony

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

4.3.2. Oświetlenie

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

4.3.3. **Fartuchy przeciwbłotne** - jeżeli są zamocowane, to muszą być zgodne z Art. 283-19. Zał. J.

4.4. Wyposażenie bezpieczeństwa pojazdu

Kontrola wyposażenia bezpieczeństwa pojazdów odbywać się będzie podczas BK1 oraz w każdym momencie trwania rajdu. Brak kompletnego wyposażenia lub niezgodność z wymaganiami skutkować będzie nałożeniem przez ZSS kary do dyskwalifikacji załogi włącznie.

4.4.1. Zbiornik paliwa

- a) Pojazdy posiadające ważny Paszport Techniczny FIA, muszą być wyposażone w bezpieczny zbiornik paliwa, zgodnie z wymogami aktualnego art. 283 Zał. J.

- b) W pozostałych samochodach zbiornik paliwa musi być oryginalny lub bezpieczny FIA (stanowczo zalecany) zgodny z Zał. J. Zaleca się by oryginalny zbiornik paliwa był wypełniony wypełnieniem „D-STOP”. Dopuszcza się zbiorniki homologowane z wygasłą datą homologacji przekroczoną o 5 lat.

4.4.2. Systemy gaśnicze

- a) W pojazdach Grupy/Klasy ULTIMATE/T1+, CHALLENGER, Klasa SSV i T4FIA, muszą być stosowane systemy gaśnicze zgodnie z Art.283-7 Zał. J. W sezonie 2026 w pozostałych pojazdach zezwala się na stosowanie systemów gaśniczych zgodnych z listą tech. FIA nr 16 lub 52.
- b) Butla systemu gaśniczego oraz gaśnica ręczna muszą być zamocowane w kabinie, w sposób uniemożliwiający wysunięcie się z mocowania w wyniku wypadku (system "anti-torpedo").
- c) Wszyscy członkowie załogi (z wyjątkiem Grupy TRUCK) muszą być w stanie ręcznie uruchomić system gaśniczy, gdy zapięci w pasy siedzą w swoich fotelach.
- d) Dysze systemu gaśniczego muszą być trwale zamocowane (brak możliwości poruszenia / obrócenia dyszy) zgodnie z instrukcją montażu właściwą dla danego numeru „Ex” systemu gaśniczego.

4.4.3. Fotele muszą posiadać aktualną homologację FIA i znajdować się na liście technicznej FIA nr 12, 40 lub 91 oraz być zamocowane zgodnie z art. 283.20. Zał. J. Wyjątki patrz Zał. 2, 3, 4, 6, 7, 8 i 9 do niniejszego Regulaminu.

4.4.4 Koło kierownicy

Dla wszystkich Grup obowiązkowe jest stosowanie otuliny (padding) zamontowanej na kole kierownicy o minimalnej grubości 40 mm i powierzchni 20000 mm² (200 cm²), wykonanego z materiału CF45M (lista tech. FIA 17).

Mechanizm szybkiego zdejmowania kierownicy jest nieobowiązkowy w klasie T2Nat, SSVNat, SSVNat+, T4CEZ, TH, CLASSIC i OPEN.

4.4.5. W pozostałym zakresie warunków bezpieczeństwa obowiązują wymogi określone w art. 283. Zał. J. Wyjątki patrz Zał. 2, 3, 4, 6, 7, 8 i 9 do niniejszego Regulaminu.

4.4.6. Pozostałe wyposażenie bezpieczeństwa:

Wszystkie pojazdy muszą być wyposażone w:

- dwa noże ratownicze do cięcia pasów (łatwo dostępne dla członków załogi zajmujących miejsce w swoich fotelach z zapiętymi pasami);
- trójkąt odblaskowy;
- apteczkę;
- układ świateł awaryjnych
- linę holowniczą długości 9 m
- tablicę SOS/OK formatu A3
- okulary motocyklowe (gogle) dla każdego członka załogi

4.4.7 W szczególnych przypadkach, ze względu na uszkodzenia mechaniczne, może zostać usunięte oznakowanie (metka, etykieta, itp.) danego elementu wyposażenia bezpieczeństwa (fotele, pasy, itp.). W takim przypadku Delegat Techniczny musi poinformować ZSS o zaistniałym fakcie.

4.5. Paliwo

4.5.1. Paliwo musi być zgodne z Art.266 Zał. J.

4.5.2. Każdy zawodnik jest odpowiedzialny za obliczenie ilości paliwa dla swojego pojazdu. W żadnym przypadku zawodnik/członek załogi nie może wysuwać roszczeń przeciwko organizatorowi rundy, jeśli jego pojazd nie pokona minimalnej wskazanej w regulaminie uzupełniającym rundy, odległości pomiędzy kolejnymi punktami tankowania, niezależnie od charakteru trasy odcinków drogowych jak i OS.

4.6. Inne uregulowania

4.6.1. Załogi pojazdów o otwartym nadwoziu, nie później niż do końca terminu zgłoszeń, mogą na własny koszt zamówić u organizatora dodatkowy egzemplarz książki drogowej.

4.6.2. W samochodach Grupy STOCK, w klasie T2Nat, filtr cząstek stałych (DPF lub GPF) może być usunięty.

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

5. Zawodnicy/Załogi

5.1. Dopuszczeni zawodnicy

Do udziału w MPRCC, jako zawodnik i osoba upoważniona do zgłaszania załóg, dopuszczony będzie każdy podmiot lub osoba posiadająca ważną licencję zawodnika.

5.2. Dopuszczone załogi

Do udziału w MPRCC jako członek załogi w charakterze kierowcy lub pilota lub mechanika/nawigatora (trzeci członek załogi w pojazdach Grupy TRUCK) dopuszczona będzie każda osoba, która posiada ważną licencję stopnia ITC-R, ITD-R, ND-R lub licencję odpowiedniej kategorii i stopnia wydaną przez inny ASN zrzeszony w FIA. Zawodnicy / Kierowcy zgłaszający się do zawodów pojazdami z Grupy ULTIMATE muszą posiadać licencje stopnia ITC-R lub równoważna wydaną przez inną ASN zrzeszony w FIA.

5.3. Autoryzacja

Zawodnicy i członkowie załóg posiadający licencję wydaną przez ASN inny niż PZM, muszą posiadać stosowną zgodę na udział w rundzie, wydaną przez ich rodzimy ASN, który wydał im ich licencję.

5.4 Uprawnienia do kierowania pojazdem / samochodem

Wszyscy członkowie załogi przez cały czas trwania rajdu muszą posiadać ważne prawa jazdy odpowiedniej kategorii

5.5. Wyposażenie bezpieczeństwa osobistego załogi

5.5.1. Stosowanie urządzenia FHR (Frontal Head Restraint) wymienionego w liście technicznej FIA nr 36 i stosowanego zgodnie z listą techniczną FIA nr 29, jest obowiązkowe w rajdach **MPRCC** dla wszystkich członków załogi we wszystkich grupach pojazdów. Warunki używania systemów FHR opisane są w Rozdziale III załącznika L do MKS FIA (zwanego dalej Zał. L) oraz w instrukcji dla poszczególnych urządzeń HANS i Hybrid.

Podczas poruszania się samochodu po trasie OS każdy członek załogi pod rygorem dyskwalifikacji z rajdu musi mieć na głowie prawidłowo zapięty, homologowany kask ochronny (lista techniczna FIA nr 25).

W Grupach/klasach: **STOCK/T2Nat**, **SSVNat**, **SSVNat+**, **UTV**, **TH**, **CLASSIC**, **OPEN** oraz **TRUCK** do końca sezonu 2026 dopuszczone będą kaski z homologacją Snell na następujących zasadach:

- Sezon 2026: Snell SA2010/FIA 8858-2010 tylko z hologramem FIA, Snell SAH2010/FIA 8858-2010 tylko z hologramem FIA.

5.5.2. Podczas poruszania się samochodu po trasie OS każdy członek załogi pod rygorem dyskwalifikacji z rajdu musi mieć prawidłowo zapięte pasy bezpieczeństwa.

We wszystkich pojazdach zgodnych z tabelą 4.1.1. niniejszego regulaminu muszą być zamontowane pasy bezpieczeństwa standard 8853-2016 (lista tech. FIA nr 57). W sezonie **2026**, w pojazdach Grupy **OPEN** i **CLASSIC** dopuszczone będą również pasy bezpieczeństwa standardu pasy 8853/98 (lista tech. FIA nr 24), dla których okres użytkowania wydłużony będzie o 5 lat od daty określonej przez FIA (not valid).

5.5.3. Ponadto, każdy członek załogi musi być ubrany w: homologowany kombinezon ognioodporny, długą białą bieliznę, balaklawę, rękawice (nie dotyczy pilotów), skarpety i buty - zgodne z homologacją FIA Standard 8856-2000 lub 8856-2018 (lista techniczna FIA nr 27 lub 74). Wyposażenie bezpieczeństwa osobistego musi być zgodne z wymogami rozdziału III Zał. L. Jako wyjątek wyposażenie bezpieczeństwa osobistego zgodnego z homologacją FIA Standard 8856-2000 (lista techniczna FIA nr 27), które nie posiada hologramu FIA jest dopuszczone na następujących zasadach:

- kombinezony są dopuszczone do użycia przez 15 lat od daty produkcji,
- skarpety są dopuszczone do użycia bezterminowo pod warunkiem, że przepisy FIA w tym zakresie nie ulegną zmianie.

5.5.4. W pojazdach o otwartym nadwoziu dopuszcza się stosowanie zewnętrznego okrycia przeciwdeszczowego, które będzie założone na kombinezon.

5.5.5. Wyposażenie bezpieczeństwa osobistego, którego stan lub zgodność z przepisami zostanie zakwestionowana przez sędziów technicznych podczas BK1, zostanie zdeponowane na czas rajdu. Po zakończeniu rajdu będzie ono do odbioru w biurze rajdu w czasie określonym przez organizatora. Nieodebrane wyposażenie zostanie zutylizowane przez organizatora. W szczególnych przypadkach, ze względu na uszkodzenia mechaniczne, może zostać usunięte oznakowanie (metka, etykieta, itp.) danego elementu wyposażenia bezpieczeństwa osobistego. W takim przypadku Delegat Techniczny musi poinformować ZSS o zaistniałym fakcie.

6. Osoby oficjalne - obsady personalne władz rajdu

6.1. Zespół Sędziów Sportowych

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

6.2. Delegat Sportowy PZM

6.2.1. Na każdą rundę **MPRCC**, **GKSS** wyznaczy **Obserwatora** PZM, który będzie ocenił poziom organizacyjny rajdu w oparciu o kryteria określone w formularzu raportu Obserwatora PZM. Uprawnienia oraz obowiązki **Obserwatora** PZM, są analogiczne jak uprawnienia oraz obowiązki **Obserwatora** FIA i podane są w Regulaminie Sportowym FIA.

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

6.3. Delegat Techniczny PZM

Na każdą rundę GKSS PZM powoła Delegata Technicznego PZM wraz z zastępcą, którego zadaniem będzie kontrola, pomoc i nadzór nad zespołem sędziów i kontrolerów technicznych. W sprawach technicznych oraz bezpieczeństwa samochodów wyczynowych jego zdanie jest wiążące. Za organizację badania kontrolnego odpowiedzialny jest organizator rajdu, który w porozumieniu i za zgodą Delegata Technicznego PZM, wyznacza Kierownika BK.

6.4. Kierownik Centrum Kierowania Rajdem

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

6.5. Łączenie funkcji

Jeżeli runda **MPRCC** jest połączona z zawodami motocyklowymi to dyrektor rajdu powinien być dedykowany wyłącznie rundzie **MPRCC** (ewentualnie również rundzie PCC), a sędzia główny zawodów motocyklowych nie może pełnić żadnej funkcji osoby oficjalnej w rundzie **MPRCC**. Pozostałe osoby oficjalne mogą łączyć swoje funkcje z zawodami motocyklowymi.

7. Zgłoszenia / Wpisowe / Reklama

7.1. Formularz zgłoszenia / wnioski

7.1.1. Zgłoszenie, które zostało przyjęte, jest zawarciem umowy cywilnoprawnej zawodnika z organizatorem. Obowiązek prawidłowego wypełnienia zgłoszenia spoczywa na zawodniku. Zgłoszenie obejmuje również klasyfikację zespołów sponsorskich i zespołów producentów.

7.1.2. Zawodnik wypełnia wyłącznie elektroniczny formularz zgłoszenia dostępny poprzez stronę internetową Inside PZM lub zawodów. Po prawidłowym wypełnieniu, dołączeniu potwierdzenia wpłaty wpisowego i zatwierdzeniu, zgłoszenie zostanie automatycznie wysłane do danego organizatora oraz do zawodnika na wskazany przez niego w formularzu adres e-mail, celem jego wydrukowania. Zgłoszenie będzie przyjęte tylko i wyłącznie po opłaceniu wpisowego.

7.1.3. W trakcie wypełniania zgłoszenia wraz z załącznikami dodatkowo automatycznie generowane są następujące dokumenty:

- karta wyposażenia bezpieczeństwa osobistego,
- wniosek o wspólne/sąsiadujące stanowisko w parku serwisowym (opcjonalnie),
- druk zamówienia dodatkowej powierzchni w parku serwisowym (opcjonalnie),
- karta OA i BK1.

7.1.4. Dokumentem organizatora, który zawodnik ma obowiązek dostarczyć podczas OA jest oryginał zgłoszenia z podpisami zawodnika, kierowcy/ów i/lub pilota. Dodatkowo podczas OA, zawodnik musi być przygotowany na okazanie wszystkich wymaganych dokumentów, tj. m.in.:

- licencję zawodnika i licencji obu kierowców (nie dotyczy zawodników i kierowców posiadających licencje wydane przez PZM);
- prawa jazdy kierowców potwierdzające posiadanie uprawnień do prowadzenia pojazdu - w przypadku prawa jazdy wydanego w RP należy być przygotowanym do jego okazania za pośrednictwem rządowej aplikacji mObywatel lub strony internetowej www.gov.pl;
- dowodu rejestracyjnego lub pozwolenia czasowego pojazdu - w przypadku pojazdów zarejestrowanych w RP należy być przygotowanym do okazania dowodu rejestracyjnego pojazdu również za pośrednictwem rządowej aplikacji mObywatel lub danych pojazdu poprzez stronę internetową www.historiapojazdu.gov.pl,
- polisę ubezpieczeniową OC pojazdu;
Jeżeli kierowca nie jest właścicielem (lub nie jest jedynym właścicielem) wymienionym w dowodzie rejestracyjnym samochodu, to musi przedstawić oświadczenie, że właściciel/współwłaściciel wyraża zgodę na użycie tego samochodu w rajdzie.

7.1.5. Każdy zawodnik, który nadesłał zgłoszenie, a nie będzie mógł wziąć udziału w rajdzie, zobowiązany jest przestać do organizatora, przed rozpoczęciem OA, pismo o rezygnacji z udziału w rajdzie z podaniem przyczyn. W razie niespełnienia tego warunku organizator wystąpi do GKSS o nałożenie kary na zawodnika.

7.2. Wymagane dokumenty

Zawodnicy/członkowie załóg nie legitymujący się licencją wydaną przez PZM zobowiązani są do okazania organizatorowi rajdu wymaganych dokumentów, zgodnie z procedurą wskazaną w regulaminie uzupełniającym danej rundy.

7.3. Reprezentacja

Jeśli zawodnikiem jest osoba prawna to wówczas tylko osoba wskazana w przyjętym druku zgłoszeniu ma prawo do reprezentacji oraz dokonywania dopuszczonych przez regulaminy aktualizacji zgłoszenia.

7.4. Przyjmowanie zgłoszeń

7.4.1. Terminy przyjmowania zgłoszeń

W każdym rajdzie wprowadza się jeden termin zgłoszeń.

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

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

7.4.4. Zgłoszenie jest ważne tylko w przypadku opłacenia na rzecz organizatora pełnej kwoty wymaganego przez niego wpisowego. Data realizacji płatności (nie złożenia!) na potwierdzeniu przelewu, decyduje o dniu jej wykonania.

7.4.5. Przystąpienie do zgłoszeń na rundę MPRCC jest jednoznaczne z wyrażeniem przez zawodnika/członków załogi zgody na przetwarzanie ich danych osobowych związanych z organizacją w/w cyklu oraz publikowaniem zdjęć i wyników na stronach internetowych PZM i organizatorów rund. Zawodnik/członkowie załogi mają prawo dostępu do swoich danych osobowych, ich poprawiania oraz żądania zaprzestania przetwarzania swoich danych. Żądanie zaprzestania przetwarzania swoich danych osobowych jest jednoznaczne z rezygnacją z udziału w rajdzie i/lub cyklu.

7.5. Wpisowe za udział w rundzie, reklama

7.5.1. Maksymalna wysokość podstawowego wpisowego za pojedynczą załogę na każdy rajd w sezonie 2026 w 1 terminie zgłoszeń wynosi:

Grupa/klasa	Runda o łącznej długości OS wynoszącej		
	poniżej 200 km	od 201 do 250 km	powyżej 250 km
Grupa ULTIMATE, STOCK, TH	3500,- PLN	3900,- PLN	4300,- PLN
Grupa CHALLENGER, SSV, <u>UTV</u> , CLASSIC, OPEN	3100,- PLN	3500,- PLN	3900,- PLN
Grupa TRUCK (jeżeli dopuszczone)	5900,- PLN	6300,- PLN	6700,- PLN
1 załoga zgłoszona do klasyfikacji zespołów sponsorskich	800 - PLN		
1 załoga zgłoszona do klasyfikacji zespołów producentów	800 - PLN		

7.5.2. Wokół tablic z numerem startowym na drzwiach samochodu musi znajdować się pole ochronne szerokości 10 cm w kolorystyce zgodnej z kolorem nadwozia.

7.5.3. Reklama na szybach samochodu musi spełniać wymagania art. 16.7 MKS. Nieprzestrzeganie tego przepisu pociągnie za sobą karę do uznania przez ZSS

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

- 25,- PLN w 1 terminie zgłoszeń;

7.5.5. W ramach wpisowego załoga otrzymuje:

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

oraz opcjonalnie w miarę możliwości:

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

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

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

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

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

8. Zezwolenie / Ubezpieczenie / Odpowiedzialność

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

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

8.3. Organizator każdego rajdu obowiązany jest wykupić polisę ubezpieczeniową w zakresie Odpowiedzialności Cywilnej (OC) dla rajdu oraz polisę ubezpieczeniową w zakresie ochrony od Następstw Nieszczęśliwych Wypadków

(NNW) obejmującą osoby organizatora nieobjęte innym ubezpieczeniem. Obie te polisy muszą obejmować cały czas trwania rajdu. W regulaminie uzupełniającym rundy muszą być podane informacje dotyczące zakresu i wysokości sum gwarancyjnych ubezpieczenia OC i NNW.

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

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

8.6. Wpisowe nie zawiera składki ubezpieczeniowej zapewniającej ochronę w zakresie Odpowiedzialności Cywilnej (OC) zawodnika/członków załogi, ich personelu oraz ich osób towarzyszących wobec osób trzecich oraz zapewniającej ochronę w zakresie Następstw Nieszczęśliwych Wypadków (NNW) zawodnika/członków załogi, ich personelu oraz ich osób towarzyszących.

8.7. W rajdach **MPRCC** nie ma zastosowania art. 15 Regulaminu Sportowego FIA.

9. Protesty i odwołania

9.1. Wszystkie protesty muszą być składane zgodnie z postanowieniami MKS (art. 13).

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

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

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

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

9.6. Każde odstępstwo od przepisów technicznych stwierdzone w samochodzie zawodnika zostanie przekazane do ZSS, który zdecyduje o nałożeniu kary. Dodatkowo GKSS PZM może nałożyć karę zgodnie z MKS, aż do wykluczenia włącznie.

9.7. Wysokość kaucji towarzyszącej zapowiedzi odwołania od decyzji ZSS do GKSS PZM wynosi PLN 3000,- PLN.

10. Punktacja i klasyfikacja w rundach **MPRCC**

10.1. We wszystkich rundach **MPRCC** prowadzona będzie klasyfikacja generalna, klasyfikacja w poszczególnych dopuszczonych grupach oraz klasyfikacja zespołów sponsorskich, klasyfikacja producentów.

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

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

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

10.5. Zawodnicy/członkowie załogi zgłoszeni pojazdami w grupie TRUCK, OPEN, UTV, CLASSIC nie będą ujęci w klasyfikacji generalnej rajdu (również w wynikach on-line) i będzie dla nich prowadzona odrębna klasyfikacja wyłącznie w ich grupie.

10.6. Klasyfikacja zespołów sponsorskich

10.6.1. Do klasyfikacji zespołów sponsorskich może zgłosić się zawodnik, który będzie legitymował się ważną licencją zawodnika/sponsorską wydaną przez PZM lub inny ASN sfederowany w FIA. Nazwa marki sponsora/partnera musi występować w nazwie zespołu i nazwie licencji.

10.6.2. Każdy z tych zawodników może zgłosić tylko jeden zespół do klasyfikacji zespołów sponsorskich. Zespół stanowią maksymalnie 3 załogi zgłoszone przez tego zawodnika. Wyłącznie prawidłowe zgłoszenie wskazanych załóg do rajdu upoważnia tego zawodnika do dalszego ich zgłoszenia do klasyfikacji zespołów sponsorskich.

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

10.7. Klasyfikacja producentów

10.7.1. Do klasyfikacji producentów może zgłosić się zawodnik, który będzie legitymował się ważną licencją zawodnika/sponsorską wydaną przez PZM lub inny ASN, którego wyłącznym lub jednym z partnerów jest firma będąca producentem lub oficjalnym importerem marki samochodowej. Nazwa marki samochodowej musi występować w nazwie zespołu i nazwie licencji.

10.7.2. Każdy z takich zawodników może zgłosić tylko jeden zespół do klasyfikacji producentów. Zespół stanowią maksymalnie 3 załogi zgłoszone przez tego zawodnika w pierwszej kolejności do rajdu. Wyłącznie prawidłowe zgłoszenie wskazanych załóg do rajdu upoważnia tego zawodnika do dalszego ich zgłoszenia do klasyfikacji producentów.

10.7.3. Załoga uczestnicząca w rajdzie może być zgłoszona tylko w jednym zespole w klasyfikacji producentów.

10.8. Warunki klasyfikacji w rajdzie

Warunkiem klasyfikacji w rajdzie (otrzymania punktów) jest wystartowanie do rajdu (przejechanie przez pierwszy PKC w rajdzie) oraz ukończenie w limicie czasu co najmniej 50% Odcinków Specjalnych według zasady:

2 Odcinki Specjalne - minimum 1 Odcinek Specjalny ukończony w limicie czasu

3 Odcinki Specjalne - minimum 2 Odcinki Specjalne ukończony w limicie czasu

4 Odcinki Specjalne - minimum 2 Odcinki Specjalne ukończony w limicie czasu

5 Odcinków Specjalnych - minimum 3 Odcinki Specjalne ukończony w limicie czasu, itd.

Załoga, która otrzymała karę na ostatnim Odcinku Specjalnym, musi wprowadzić swój pojazd do końcowego parku zamkniętego co najmniej na godzinę przed planowaną publikacją Klasyfikacji Prowizorycznej.

10.9. Skala punktacji

10.9.1. We wszystkich wymienionych powyżej klasyfikacjach końcowych rajdu, stosowana będzie następująca punktacja:

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

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

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

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

W przypadku etapu o długości całkowitej OS-ów powyżej 200 km, punktacja bonusowa tego etapu pomnożona będzie przez dwa. W przypadku etapu którego długość będzie mniejsza niż 50 km, punkty bonusowe nie będą przyznawane. Do długości OS-ów w etapie liczą się tylko Odcinki Specjalne rozegrane w warunkach sportowych (Odcinki odwołane pomniejszają ilość kilometrów w danym etapie).

10.9.3. We wszystkich wymienionych powyżej klasyfikacjach rajdu przyznawana będzie punktacja za prolog wg poniższej skali

Miejsce	1	2	3
Punkty	3	2	1

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

10.11. Jeżeli rajd zaliczany do **MPRCC** nie może odbyć się w całości z jakichkolwiek powodów, przyznanie punktów będzie miało miejsce według oficjalnej klasyfikacji końcowej rajdu, zgodnie z art. 3.1.5 Regulaminu Sportowego. Reguła ta ma zastosowanie jedynie do punktacji końcowej rundy (punkty bonusowe przyznawane będą w całości).

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

11. Nagrody w rundach **MPRCC**

11.1. Organizator zobowiązany jest zapewnić w klasyfikacjach końcowych rajdu (nieposzczególnych etapów) co najmniej następujące nagrody:

Klasyfikacja	Nagrody miejsca za	Przyznane puchary
Generalna	I, II, III	po 2 puchary
Grupa: STOCK, CHALLENGER, UTV , TH, CLASSIC, OPEN Klasa: T1+, T1, SSV , T4 FIA , SSVNAT , SSVNAT+	I, II, III	po 2 puchary

Grupa: TRUCK	I, II, III	po 3 puchary (maksymalnie) w zależności od liczby członków załogi
Sponsorska Producentów	I, II, III	po 1 pucharze

11.2. W rajdach zaliczanych do Mistrzostw FIA Strefy Europy Centralnej w Rajdach Terenowych (zwanym dalej FIA-CEZ) organizator przyznaje nagrody tylko w klasyfikacji międzynarodowej rajdu oraz w klasyfikacjach **MPRCC**, które nie są rozgrywane w ramach FIA-CEZ.

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

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

11.4.1. Każdy stwierdzony nieusprawiedliwiony przypadek niezastosowania się Zawodnika/Załogi do obowiązków określonych w art. 11.4 będzie potraktowany jako niesportowe zachowanie i decyzją Dyrektora zawodów nałożona zostanie kara porządkowa:

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

Wymienione kary są karami porządkowymi nie mającymi wpływu na osiągnięty wynik sportowy. Wymieniona kwota powinna być wpłacona na konto organizatora zawodów przez zawodnika, na którego nałożono karę w przeciągu 7 dni od dnia zakończenia zawodów lub od dnia otrzymania decyzji. Niedopełnienie tego obowiązku każdorazowo rozpatrywane będzie indywidualnie przez GKSS PZM, co wiązać się będzie z możliwością nałożenia kary dodatkowej, do zawieszenia licencji Zawodnika i licencji Kierowcy/Pilota łącznie. Od w/w kar przysługuje Zawodnikowi odwołanie się na ogólnie przyjętych zasadach w tym zakresie.

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

12. Warunki klasyfikacji rocznej

12.1. Warunkiem klasyfikacji rocznej jest start (podanie karty na pierwszym PKC rajdu) w minimum dwóch rajdach w sezonie.

12.2. Każdej/-emu załodze lub zespołowi zaliczone zostaną punkty zdobyte w maksymalnie 6 rundach, w których brał/-a udział i został/-a sklasyfikowany/-a (odliczeniu nie podlega runda, w której nałożona została kara dyskwalifikacji). W przypadku nierozegrania którejś z rund do klasyfikacji rocznej zaliczane będą wszystkie rundy.

12.3. We wszystkich klasyfikacjach rocznych **MPRCC** załogi będą klasyfikowane w całości, tj. Kierowca, pilot, nawigator (tylko w przypadku Grupy TRUCK) razem.

12.3.1. Jeśli podczas sezonu nastąpiły zmiany w składzie załogi to warunkiem uwzględnienia pilota i/lub nawigatora (tylko w przypadku Grupy TRUCK) w klasyfikacji rocznej, jest jego start w więcej niż połowie rozegranych rund z tym samym kierowcą. Przyjmuje się, że po spełnieniu tego warunku kierowca, pilot i nawigator (tylko w przypadku Grupy TRUCK) stanowili załogę, która zostanie razem sklasyfikowana na koniec sezonu. W pozostałych przypadkach klasyfikowany będzie tylko kierowca. Przypadki szczególne rozpatrywane będą przez GKSS PZM, na indywidualny uzasadniony wniosek zainteresowanej strony.

12.4. W klasyfikacji producentów uwzględnione będą tylko marki samochodowe, a nie kompletne nazwy zespołów.

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

12.6. Przy sporządzaniu końcowej klasyfikacji rocznej **MPRCC**, załogi lub zespoły, które zgromadziły dokładnie tę samą liczbę punktów zostaną rozsądzone zgodnie z:

- a) załogi - art. 4.1 Regulaminu Sportowego;
- b) zespoły lub producenci - art. 4.2 Regulaminu Sportowego.

13. Klasyfikacje roczne **MPRCC**

13.1. Prowadzone klasyfikacje

W **MPRCC** prowadzone będą następujące klasyfikacje roczne:

- klasyfikacja Generalna oraz dla Grup STOCK, CHALLENGER, **UTV, TH, CLASSIC, OPEN**;
- **w klasach T1+, T1, SSV, T4FIA, SSVNat, SSVNat+**

- zespołów sponsorskich;
- producentów.

Tytuły Mistrza, Wicemistrza i II Wicemistrza Polski będą przyznane w każdej w/w klasyfikacji jedynie w przypadku rozegrania minimum 3 rajdów w sezonie.

13.2. Tytuły oraz kryteria ich przyznawania

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

Klasyfikacja	Przyznawany tytuł	Ilość sklasyfikowanych załóg/zespołów	Wymagana minimalna ilość rund
Generalna	Mistrz Polski	Bez względu na ilość załóg	50%
	Wicemistrz Polski		
	II Wicemistrz Polski		
Grupa: STOCK, CHALLENGER, <u>UTV</u> , TH, CLASSIC, OPEN	Mistrz Polski w Grupie	3 załogi	50%
	Wicemistrz Polski w Grupie	4 załogi	
	II Wicemistrz Polski w Grupie	5 załóg	
Klasa: T1+, T1, <u>SSV</u> , <u>T4FIA</u> , <u>SSVNAT</u> , <u>SSVNAT+</u> ,	Mistrz Polski w Klasie	3 załogi	50%
	Wicemistrz Polski w Klasie	4 załogi	
	II Wicemistrz Polski w Klasie	5 załóg	
Grupa: TRUCK	Mistrz Polski w Grupie	2 załogi	2 rundy
	Wicemistrz Polski w Grupie	3 załogi	
	II Wicemistrz Polski w Grupie	4 załóg	
Zespołów sponsorskich	Mistrz Polski Zespołów	Bez względu na ilość zespołów	50%
	Wicemistrz Polski Zespołów		
	II Wicemistrz Polski Zespołów		
Producentów	Wicemistrz Polski Producentów	Bez względu na ilość producentów	50%
	Wicemistrz Polski Producentów		
	II Wicemistrz Polski Producentów		

13.3. Obecność Zawodnika/członków załogi, któremu przyznany został tytuł Mistrza, Wicemistrza lub II Wicemistrza w którejkolwiek z klasyfikacji, jest wymagana na dorocznej ceremonii rozdania nagród PZM. Prócz przypadku siły wyższej, każda nieobecność spowoduje nalożenie kary grzywny przez GKSS PZM.

14. Inne postanowienia

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

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

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

14.4. Obowiązkiem organizatora rajdu jest zapewnienie odpowiedniego miejsca i pomieszczenia dla zorganizowania BK1 i BK2. Miejsce BK1 i BK2 powinno być chronione przed dostępem osób trzecich nie związanych bezpośrednio z aktualnie kontrolowanym pojazdem. Pomieszczenie do przeprowadzenia BK1 i BK2 musi zapewniać niezależność od warunków atmosferycznych (słońce, deszcz, wiatr), odpowiednie oświetlenie oraz optymalną ilość stanowisk do przeprowadzania czynności kontrolnych, w tym możliwość przeprowadzenia plombowania zespołów mechanicznych w komorze silnika jak i od spodu pojazdu (kanał lub podnośnik). W tym celu powinny być zaadaptowane odpowiednio wyposażone hale przemysłowe i sportowe, warsztaty samochodowe, Stacje Kontroli Pojazdów lub odpowiedniej wielkości i konstrukcji namioty. Ilość stanowisk

i sędziów technicznych powinna być ustalana z Delegatem Technicznym PZM, na bieżąco w oparciu o aktualizującą się listę zgłoszeń.

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

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

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

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

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

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

14.7.4. Podczas udziału w odcinku testowym każda osoba biorąca w nim udział musi zachować wymogi bezpieczeństwa opisane w art. 5.5. niniejszego regulaminu oraz odpowiednio Zał. nr 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 do niniejszego regulaminu.

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

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

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

Zatwierdzono wraz z załącznikami przez GKSS PZM w dniu 26.01.2026 r.

Załącznik nr 1 Kryteria do listy kierowców priorytetowych PZM w rajdach terenowych

1. Organizator każdego rajdu zgłoszonego do kalendarza sportowego PZM musi uwzględnić przy ustalaniu listy startowej i listy zgłoszeń aktualną listę kierowców priorytetowych PZM w rajdach terenowych oraz listę kierowców priorytetowych FIA w rajdach terenowych oraz listy kierowców priorytetowych innych ASN-ów w rajdach terenowych.
2. Na liście kierowców priorytetowych PZM w rajdach terenowych na sezon [2026](#) znajdą się kierowcy legitymujący się licencją kierowcy wydaną przez PZM, którzy spełnili co najmniej jedno z podanych niżej kryteriów:
 - kierowca, który zajął pierwsze miejsce w klasyfikacji generalnej w rajdzie [MPRCC](#) w sezonie 2025.
 - kierowca, który zajął pierwsze miejsce w klasyfikacji generalnej w rajdzie [MPRCC](#) w aktualnym sezonie.
3. Wyłącznie kierowcy korzystający z pojazdów Grupy ULTIMATE będą uznawani za posiadających priorytet. Zgodnie z postanowieniami art. 5.1. Regulaminu Sportowego FIA, Mistrzom [MPRCC](#) z sezonu 2025 odpowiednio z grupy STOCK, CHALLENGER, SSV, TH, będzie przyznawany priorytet tylko w przypadku zgłoszenia się w tej grupie do rajdu w sezonie [2026](#).
4. Kierowcom znajdującym się na liście kierowców priorytetowych FIA w rajdach terenowych z racji posiadania wyższego priorytetu FIA nie jest przyznawany priorytet PZM.
5. Lista kierowców priorytetowych PZM w sezonie [2026](#) (stan na dzień [01.01.2026](#)):
 - [Krzysztof Hołowczyc](#)
6. Lista kierowców priorytetowych PZM w sezonie [2026](#) w danej Grupie (stan na dzień [01.01.2026](#)):
 - a) Grupa STOCK
 - [Grzegorz Szwagrzyk](#)
 - b) Grupa CHALLENGER:
 - [Adam Kuś](#)
 - c) Grupa SSV
 - [Grzegorz Gąsiorowski](#)
 - c) Grupa TH
 - [Marcin Żukowski](#)
5. PZM zastrzega sobie prawo do dodania lub usunięcia kierowców z ww. listy.
6. ZSS może zmienić pozycję kierowcy priorytetowego FIA lub PZM lub innego ASN, gdy jest on zgłoszony pojazdem, który w opinii ZSS nie uzasadnia korzystania przez niego z przywileju pierwszego miejsca startowego.

Załącznik nr 2 Regulamin techniczny Klasy SSVNat

Wstęp:

Pojazdy klasy SSVNat muszą być zgodne z Art. 286A (Group SSV - Class T4) Załącznik J 2026 i / lub muszą być zgodne z poniższymi wymogami dla pojazdów SSVNat.

Pojazdy Klasy SSVNat to pojazdy Grupy SSV z wielkoseryjnej produkcji posiadających napęd 4x4.

W przypadku pojazdów Klasy SSVNat zarejestrowanych jako pojazd kategorii T (ciągnik rolniczy), nie obowiązują czwarty akapit punktu 3.3.2.1. odnośnie nowych zapisów dotyczących samochodów sportowych.

Wymogi dla pojazdów Klasy SSVNat:

1. Masy i wymiary

1.1. Minimalna masa wynosi:

Dla pojazdów z silnikiem o pojemności skokowej do 1050 cm³

- 800 kg pojazdy z silnikiem wolnossącym
- 900 kg pojazdy z silnikiem doładowanym

1.1.1. Jest to masa pojazdu bez paliwa w dowolnym momencie zawodów, z jednym kołem zapasowym - patrz Art.286A.6

1.1.2. Płyn chłodzący silnik, olej smarujący (silnik, skrzynia biegów, mechanizmy napędowe) i płyn hamulcowy muszą być na normalnym poziomie. Pozostałe zbiorniki na płyny eksploatacyjne muszą zostać opróżnione. Wyposażenie załóg, narzędzia, podnośnik przenośny, części zamienne, systemy monitorowania (GPS PZM) i kamery pokładowe muszą być usunięte.

1.1.3. Dozwolone jest zwiększenie masy pojazdu jednym lub kilkoma balastami, pod warunkiem, że posłużą do tego celu jednolite, solidne bloki przymocowane przy użyciu narzędzi tak by było możliwe założenie plomb. Muszą być one umieszczone na podłodze kokpitu w miejscu widocznym i zaplombowane przez sędziów technicznych. Maksymalna masa użytych balastów nie może przekroczyć 20 kg, a masa pojedynczego balastu nie może przekroczyć 10 kg. Śruby użyte do mocowania balastu muszą być co najmniej M10, a wszelkie wsporniki użyte do mocowania balastu muszą być stalowe o grubości co najmniej 3 mm.

1.2. Maksymalna szerokość nadwozia wynosi 2000 mm, bez lusterek wstecznych i kół zapasowych.

1.3. Rozstaw osi może być różny o +/-50 mm w stosunku do pojazdu oryginalnego (referencyjnego).

2. Silnik i układ przeniesienia napędu:

2.1. Silnik musi pozostać w miejscu oryginalnego montażu. Cały zespół silnik-przeniesienie napędu musi pochodzić z pojazdu dostępnego w ogólnodostępnej komercyjnej sprzedaży. Mocowanie silnika jest dowolne.

2.1.1 Dla silników wolnossących oryginalną obudowę filtra powietrza można wymienić na część pochodzącą z katalogu producenta lub z katalogu akcesoria sportowe

Dla silników wolnossących nie stosuje się ogranicznika turbosprężarki (brak zwężki).

2.1.2 Silniki doładowane muszą być wyposażone w ogranicznik (zwężka) wlotu powietrza przez który przechodzi całe powietrze do zasilania silnika. Ogranicznik musi być przymocowany do obudowy sprężarki. Szczegóły konstrukcji i mocowania ogranicznika są zawarte w Art. 286a Załącznik J (Group SSV - Class T4) Załącznik J 2026.

Średnica wewnętrzna ogranicznika (zwężki) dla silników doładowanych wynosi - 25 mm

Średnica zewnętrzna ogranicznika w najwęższym punkcie musi być mniejsza niż (d)+6 mm i musi być zachowana na długości 5 mm z każdej strony. Średnica wewnętrzna i zewnętrzna ogranicznika musi być zachowana niezależnie od temperatury. Całkowite zablokowanie / zatkanie ogranicznika musi spowodować zatrzymanie / zgaszenie silnika.

W sezonie 2026, w przypadku silników doładowanych, turbosprężarka musi pochodzić z katalogu producenta lub z katalogu akcesoria sportowe. Dopuszcza się regenerację turbosprężarki przy zachowaniu charakterystycznych wymiarów obudowy sprężarki i turbiny oraz średnicy wirnika. Ilość łopatek w wirniku jest dowolna.

2.2. Dyferencjały muszą pochodzić z ogólnodostępnej sieci handlowej.

2.3. Dozwolone są skrzynie biegów bezstopniowe (CVT). Skrzynia biegów musi posiadać działający bieg wsteczny, uruchomiany przez Kierowcę siedzącego normalnie za kierownicą i zapiętego w pasy bezpieczeństwa.

Przekładnia CVT: pas napędowy jest dowolny pod warunkiem, że występuje w ogólnodostępnej sieci handlowej (może być wzmocniony). Dopuszcza się system dodatkowego chłodzenia pasa za pomocą powietrza.

2.4. Chłodnica silnika, jeżeli jest zamontowana w przestrzeni zespołu napędowego (z tyłu), to nie może wystawać poza obrys pataka głównego oraz musi być zamontowana przegroda pomiędzy kabiną a chłodnicą która rozciąga się od górnej powierzchni pataka głównego aż do podłogi pojazdu. Przegroda musi być wykonana ze stali lub aluminium o grubości min. 2 mm lub z materiału kompozytowego o grubości min. 3 mm. Jeżeli wlot powietrza do chłodnicy wystaje poza obrys dachu, to w tym wypadku musi być zastosowana płyta ochronna dachu wykonana ze stali lub aluminium o minimalnej grubości 2 mm lub 3 mm dla innych materiałów płyty. W kabinie z wyjątkiem nagrzewnicy nie mogą być montowane żadne inne chłodnice. Przewody doprowadzające ciecz chłodzącą do nagrzewnicy muszą być ekranowane.

3. Zawieszenie

Zabronione jest zawieszenie aktywne.

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

Na jedną oś dopuszczalny jest jeden drążek stabilizatora.

Zmianie ustawień stabilizatorów z kokpitu pojazdu jest zabronione.

Stabilizatory muszą być typu mechanicznego bez możliwości ich rozłączania.

Przedni i tylny stabilizator nie może być z sobą połączony.

4. Koła i opony

Maksymalna średnica felg wynosi 15 cali (381 mm).

Maksymalna średnica kompletnego koła wynosi 840 mm, przy ciśnieniu kontrolnym 1,2 bar.

Zabrania się stosowania centralnej nakrętki mocującej koło.

Obowiązkowe jest minimum jedno koło zapasowe. Koło zapasowe może być umieszczone na zewnątrz kabiny po lewej lub prawej stronie i nie może utrudniać kierowcy i pilotowi wchodzenia i wychodzenia z kabiny. Koło zapasowe może być również umieszczone z tyłu pojazdu za pałąkiem głównym.

5. Układ hamulcowy

Układ hamulcowy jest dowolny, pod warunkiem, że:

- jest uruchamiany i kontrolowany wyłącznie przez Kierowcę;
- składa się przynajmniej z dwóch niezależnych obwodów, obsługiwanych tych samym pedałem (pomiędzy pedałem hamulca a zaciskami, muszą być identyfikowalne dwa osobne obwody, bez jakiegokolwiek połączeń poza zespołem regulatora siły hamowania);
- ciśnienie w układzie hamulcowym jest jednakowe dla kół znajdujących się na tej samej osi, poza wyjątkiem ciśnienia wytwarzanego przez hamulec ręczny;
- zaciski hamulcowe muszą pochodzić z pojazdu seryjnego lub katalogu części producenta i posiadać maksymalnie 4 tłoczki;
- tarcze hamulcowe muszą pochodzić z pojazdu seryjnego lub katalogu części producenta.

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

Maksymalna średnica tarczy hamulcowej wynosi 295 mm.

6. Uszy holownicze

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

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

7. Szyby i siatki

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

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

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

7.4. We wszystkich pojazdach klasy **SSV Nat**, w otworze drzwiowym, muszą być zamontowane siatki ochronne. W górnej części siatki muszą być one zamontowane na stałe (nie mogą być zdejmowane). Zaleca się montowanie siatki na dole za pomocą systemu „clip”. Siatka nie może być montowana do konstrukcji drzwi.

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

7.6. Dach musi być typu zamkniętego, wykonany z **materiału kompozytowego (min. grubość 3 mm)** lub metalowy **(min. grubości 2 mm)**, na całym obrysie górnym klatki bezpieczeństwa.

8. Główny wyłącznik prądu

Każdy pojazd musi być wyposażony w dwa zewnętrzne wyłączniki prądu, zgodne z Art.283-13 Zał.J. Wyłączniki muszą być typu nieiskrzącego. Wyłącznik zewnętrzny musi być usytuowany u dołu słupka przedniej szyby, po obydwu stronach nadwozia i musi być wyraźnie oznaczony czerwoną błyskawicą na niebieskim trójkącie z białą obwódką (długość podstawy trójkąta, co najmniej 12 cm).

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

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

9. Dodatkowe zamocowania

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

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

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

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

10. Układ paliwowy

10.1. Paliwem zasilającym silniki może być wyłącznie benzyna, której charakterystyka jest zgodna z Art. 266 Zał. J.

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

10.3. Dozwolone jest zastąpienie seryjnego zbiornika paliwa, maksymalnie dwoma bezpiecznym zbiornikami paliwa, homologowanym przez FIA (zgodnie ze standardem FT3-1999, FT3.5-1999, FT5-1999 [lub FIA Standard 8875-2025](#)), o łącznej pojemności 130 litrów. Maksymalna ilość paliwa poza zbiornikiem wynosi 3 litry.

[Bezpieczny zbiornik musi znajdować się wewnątrz głównej konstrukcji pojazdu](#) i musi być zamontowany w odległości nie mniejszej niż 800 mm w tył od środka osi przedniej [oraz](#) w odległości nie mniejszej niż 50 mm (do wewnątrz) od zewnętrznej części stopy mocującej pałąka głównego i pionowo mniej niż 200 mm od dowolnego punktu górnej części pałąka głównego. Bezpieczny zbiornik FIA musi znajdować się w [szczelnej](#) obudowie przymocowanej do podwozia lub klatki bezpieczeństwa. Obudowa ta powinna mieć minimalną grubość 3 mm dla aluminium lub 10 mm dla materiałów kompozytowych. Żadna część obudowy ze zbiornikiem paliwa nie może być usytuowana mniej niż 40 mm powyżej powierzchni odniesienia (*).

W przypadku, jeżeli jakakolwiek część zbiornika (zbiorników) jest położona poniżej 200 mm powyżej płaszczyzny odniesienia, wszystkie pojazdy muszą mieć zamontowaną osłonę zbiornika paliwa o grubości 6 mm, wykonaną z aluminium lub blachy stalowej. Dotyczy to również pojazdów z zamontowanym seryjnym zbiornikiem paliwa.

(*) Powierzchnia odniesienia:

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

10.4. W przypadku zamontowania bezpiecznego zbiornika (zbiorników) paliwa FIA:

- przewody paliwowe muszą być zgodne z art. 283-3 Zał. J

- wlew paliwa musi być zgodny z art. 283-14.3 Zał. J

- odpowietrzenie - jeden lub dwa odpowietrzniki bezpiecznych zbiorników paliwa są obowiązkowe i muszą być zamontowane zgodnie z art. 283-14.2.1 Zał. J.

10.5. Pompy i zawory paliwa oraz dodatkowe filtry paliwa (z wyjątkiem seryjnych instalacji) jeżeli są na zewnątrz zbiornika paliwa, muszą być poza kabiną i muszą być osłonięte trudnopalną i [szczelną](#) obudową.

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

10.7. W sezonie [2026](#) w [pojazdach](#) klasy [SSV Nat](#), w miejsce oryginalnego zbiornika paliwa, będzie można stosować zbiornik paliwa Paxon™ 7000 Series firmy ExxonMobil Chemical, o powiększonej pojemności. W takim przypadku musi być zamontowana płyta ochronna od strony przegrody czołowej o grubości minimum 2 mm dla stali [oraz](#) aluminium [lub](#) 3 mm dla materiałów kompozytowych.

11. Układ wydechowy

Zastąpienie oryginalnego tłumika jest dozwolone, jednakże w przypadku, gdy pojazdy muszą się w trakcie rajdu przemieszczać się po drogach publicznych muszą być wyposażone w tłumik wydechu zgodny z przepisami ruchu drogowego. Układ wydechowy nie może przechodzić przez kabinę. Wyloty układu wydechowego muszą być widoczne z zewnątrz. Układ wydechowy nie może być prowizoryczny i musi być szczelny. Części konstrukcyjne pojazdu nie mogą być użyte do usuwania spalin z silnika.

12. Akumulator - patrz Art. [286A-8.3](#) Zał. J ([SSV Class T4](#)).

13. Oświetlenie patrz Art. 283-16 Zał. J

14. Sygnał dźwiękowy

Każdy pojazd musi być wyposażony w urządzenie do ostrzegania dźwiękiem, którego poziom głośności musi być większy lub równy 87 dB, przez co najmniej 3 sekundy, mierzone w odległości 7 m od przodu pojazdu. Sygnał dźwiękowy musi być sprawny przez cały czas trwania rajdu.

15. Lusterka wsteczne - każdy pojazd musi być wyposażony w min. dwa lusterka wsteczne (po jednym z każdej strony pojazdu), o minimalnej powierzchni min. 90 cm².

16. Ekran przewodów chłodniczych

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

17. Wyposażenie bezpieczeństwa

17.1. Konstrukcja bezpieczeństwa - Minimalna odległość między kaskami członków załogi, a rurami klatki powinna być nie mniejsza niż 50 mm. Wszystkie rury klatki bezpieczeństwa na poziomie dachu muszą być osłonięte otuliną ochronną według standardu FIA 8857-2001, typ A (lista tech. nr 23). Zalecane jest stosowanie wyłącznie klatek bezpieczeństwa zgodnych z Art. 283-8 Zał. J. W przypadku zachowania seryjnej konstrukcji bezpieczeństwa jako minimum obowiązkowe jest zastosowanie wzmocnienia słupka przedniego zgodnie z schematem 253-15 zamieszczonym w Art.283-8.3.2.1.5. Zał. J 2020 oraz wzmocnień otworów drzwiowych zgodnie z Art.283-8.3.2.1.2. Zał. J 2020.

W sezonie **2026**, jako rozwiązanie przejściowe dopuszcza się montaż wzmocnienia bocznego i wzmocnienia pałąka przedniego w sposób rozłączalny, ale nie mogą być to połączenia typu zawiasowego. Zastosowane śruby i nakrętki muszą mieć minimalną klasę wytrzymałości 8.8 (norma ISO). Dozwolony jest montaż pałąka do ramoklatki w konstrukcji seryjnego pałąka głównego, na wysokości ramion za fotelami załogi, służący do montażu pasów ramieniowych. Zaleca się montaż dodatkowych elementów (rur/zastrzałów) klatki bezpieczeństwa innych niż w Art.283-8 Zał. J, mających na celu podwyższenie bezpieczeństwa załogi. Takie rozwiązanie każdorazowo musi być uzgodnione i zatwierdzone przez Delegata Technicznego PZM.

Dopuszcza się również stosowanie klatki bezpieczeństwa przykręcanej do głównej konstrukcji pojazdu **SSVNat** zgodnie ze schematami zamieszczonymi w załączniku nr **5**.

17.2. Pasy bezpieczeństwa - Zgodnie z punktem 5.5.2. Regulaminu **MPRCC**. Montaż pasów musi być zgodny z Art. 283-6.2 Zał. J. Zabrania się mocowania pasów do foteli i ich wsporników. Pasy bezpieczeństwa muszą być stosowane w konfiguracji homologacyjnej, bez żadnych modyfikacji lub usuwania części, oraz zgodnie z zaleceniami producenta. Pasy muszą być wymienione na nowe po każdym poważniejszym wypadku, a także w razie jakiegokolwiek uszkodzenia, przetarcia lub osłabienia taśmy pasa, np. wskutek działania środków chemicznych lub światła słonecznego. Muszą być wymienione także wtedy, gdy metalowe części uległy wygięciu, deformacji lub korozji. Każdy pas, który nie działa w sposób idealny, musi być wymieniony. Zabroniona jest kombinacja elementów pochodzących z różnych kompletów pasów. Dozwolone są wyłącznie kompletne pasy, tak jak są dostarczane przez producenta.

17.3. Fotele - Odległość między fotelami a podłogą pojazdu nie może być mniejsza jak 100 mm. Jeżeli w pojeździe zostały zmienione oryginalne mocowania foteli, to zastosowane części muszą pochodzić od producenta zatwierdzonego przez FIA albo odpowiadać poniższym kryteriom:

- Wsporniki muszą być zamontowane do podwozia/nadwozia w co najmniej 4 punktach na jeden fotel, przy użyciu śrub o średnicy minimum 8 mm i płytek wzmacniających. Minimalne pole kontaktu pomiędzy wspornikiem, nadwoziem/podwoziem i płytką wzmacniającą wynosi 40 cm² dla każdego punktu mocowania.
- Fotel musi być zamocowany do wsporników w czterech punktach, dwóch w przedniej i dwóch w tylnej części fotela, przy użyciu śrub o średnicy minimum 8 mm i wzmocnień stanowiących integralną część fotela. Każdy punkt zamocowania musi być w stanie wytrzymać obciążenie o wartości 15.000 N przyłożone w dowolnym kierunku.
- Minimalna grubość wsporników i płytek wzmacniających wynosi 3 mm w przypadku zastosowania stali i 5 mm w przypadku stopów metali lekkich.
- Minimalna długość każdego wspornika wynosi 6 cm.

Dopuszczalne jest stosowanie foteli homologowanych przez FIA zgodnych ze standardem:

- 8855-1999 (lista tech. FIA 12)
- 8862-2009 (lista tech. FIA 40)
- 8855-2021 (lista tech. FIA 91)

W sezonie **2026** zezwala się na stosowanie foteli zgodnych ze standardem FIA 8855/1999 przez okres 5 lat od daty produkcji bez dodatkowego przeglądu producenta.

17.4. Gaśnice i systemy gaśnicze - Zgodnie a punktem 4.4.2. niniejszego Regulaminu.

W sezonie **2026** jako minimum, dopuszcza się wyposażenie pojazdu tylko w dwie gaśnice ręczne o masie środka gaśniczego min. 2 kg każda gaśnica.

Załącznik nr 3 Regulamin techniczny Klasy SSVNat+

Wstęp:

Pojazdy Klasy SSVNat+ muszą być zgodne z Art. 286A (Group SSV - Class T4) Załącznik J 2026 i/lub muszą być zgodne z poniższymi wytycznymi dla pojazdów SSVNat+.

Pojazdy Klasy SSVNat+ to pojazdy Grupy SSV z wielkoseryjnej produkcji posiadających napęd 4x4.

W przypadku pojazdów Klasy SSVNat+ zarejestrowanych jako pojazd kategorii T (ciągnik rolniczy), nie obowiązują czwarty akapit punktu 3.3.2.1. odnośnie nowych zapisów dotyczących samochodów sportowych.

Pojazdy dopuszczone do Klasy SSVNat+ to:

- Can-Am Maverick R (o pojemności silnika 999 cm³)
- Polaris RZR PRO R (o pojemności silnika 1997 cm³)

Wytyczne dla pojazdów Klasy SSVNat+:

1. Masy i wymiary

1.1. Minimalna masa wynosi:

- 1200 kg dla Can-Am Maverick R
- 1100 kg dla Polaris RZR PRO R

1.1.1. Jest to masa pojazdu bez paliwa w dowolnym momencie zawodów, z jednym kołem zapasowym - patrz Art.286A.6

1.1.2. Płyn chłodzący silnik, olej smarujący (silnik, skrzynia biegów, mechanizmy napędowe) i płyn hamulcowy muszą być na normalnym poziomie. Pozostałe zbiorniki na płyny eksploatacyjne muszą zostać opróżnione. Wyposażenie zatóg, narzędzia, podnośnik przenośny, części zamienne, systemy monitorowania (GPS PZM) i kamery pokładowe muszą być usunięte.

1.1.3. Dozwolone jest zwiększenie masy pojazdu jednym lub kilkoma balastami, pod warunkiem, że posłużą do tego celu jednolite, solidne bloki przymocowane przy użyciu narzędzi tak by było możliwe założenie plomb. Muszą być one umieszczone na podłodze kokpitu w miejscu widocznym i zaplombowane przez sędziów technicznych. Maksymalna masa użytych balastów nie może przekroczyć 20 kg, a masa pojedynczego balastu nie może przekroczyć 10 kg. Śruby użyte do mocowania balastu muszą być co najmniej M10, a wszelkie wsporniki użyte do mocowania balastu muszą być stalowe o grubości co najmniej 3 mm.

1.2. Maksymalna szerokość nadwozia wynosi 2000 mm, bez lusterek wstecznych i kół zapasowych.

1.3. Rozstaw osi może być różny o +/-50 mm w stosunku do pojazdu oryginalnego (referencyjnego).

2. Silnik i układ przeniesienia napędu:

2.1. Silnik musi pozostać w miejscu oryginalnego montażu. Cały zespół silnik-przeniesienie napędu musi pochodzić z pojazdu dostępnego w ogólnodostępnej komercyjnej sprzedaży. Mocowanie silnika jest dowolne.

Całe powietrze do zasilania silnika musi przechodzić przez ogranicznik wlotu powietrza („zwężka” / „restryktor”).

Ogranicznik musi być jednoczęściowy i wykonany z metalu. Średnica wewnętrzna ogranicznika musi być zachowana niezależnie od temperatury. Całkowite zablokowanie / zatkanie ogranicznika musi spowodować zatrzymanie / zgaszenie silnika.

2.1.1 Dla silników wolnossących oryginalną obudowę filtra powietrza można wymienić na część pochodzącą z katalogu producenta lub z katalogu akcesoria sportowe. Wylot obudowy powietrza można zmodyfikować tak, aby można było zainstalować ogranicznik.

Średnica wewnętrzna ogranicznika (zwężki) wynosi:

- 28.5 mm dla Can-Am Maverick R
- 27 mm dla Polaris RZR PRO R

Średnica zewnętrzna ogranicznika w największym punkcie musi być mniejsza niż (d)+6 mm i musi być zachowana na długości 5 mm z każdej strony. Średnica wewnętrzna i zewnętrzna ogranicznika musi być zachowana niezależnie od temperatury. Całkowite zablokowanie / zatkanie ogranicznika musi spowodować zatrzymanie / zgaszenie silnika.

W sezonie 2026, w przypadku silników dotadowanych, turbosprężarka musi pochodzić z katalogu producenta lub z katalogu akcesoria sportowe. Dopuszcza się regenerację turbosprężarki przy zachowaniu charakterystycznych wymiarów obudowy sprężarki i turbiny oraz średnicy wirnika. Ilość łopatek w wirniku jest dowolna.

2.2. Dyferencjały muszą pochodzić z ogólnodostępnej sieci handlowej.

2.3. Dozwolone są skrzynie biegów stopniowe (w tym dwusprzęgłowe - jeżeli jest to rozwiązanie seryjne) lub bezstopniowe (CVT). Skrzynia biegów musi posiadać działający bieg wsteczny, uruchomiany przez kierowcę siedzącego normalnie za kierownicą i zapiętego w pasy bezpieczeństwa.

Przekładnia CVT: pas napędowy jest dowolny pod warunkiem, że występuje w ogólnodostępnej sieci handlowej (może być wzmocniony). Dopuszcza się system dodatkowego chłodzenia pasa za pomocą powietrza.

Przekładnia (stopniowa) musi być połączona z silnikiem w taki sam sposób jak w trakcie produkcji pojazdu. Obudowa skrzyni biegów musi być standardowa. Dozwolone są tylko modyfikacje otworów wlewowych oleju. W przypadku stopniowych skrzyń manualnych liczba biegów może być zmniejszona, aby umożliwić montaż szerszych kół zębatach.

2.4. Sprzęgło jest dowolne, ale zasada działania i średnica musi być identyczna z pojazdem „referencyjnym”.

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

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

Aby zamontować dodatkowe urządzenia smarujące i chłodzące dopuszcza się miejscowe modyfikacje skrzyni biegów.

2.5. Chłodnica silnika, jeżeli jest zamontowana w przestrzeni zespołu napędowego (z tyłu), to nie może wystawać poza obrys patąka głównego oraz musi być zamontowana przegroda pomiędzy kabiną a chłodnicą która rozciąga się od górnej powierzchni patąka głównego aż do podłogi pojazdu. Przegroda musi być wykonana ze stali lub aluminium o grubości min. 2 mm lub z materiału kompozytowego o grubości min. 3 mm. Jeżeli wlot powietrza do chłodnicy wystaje poza obrys dachu, to w tym wypadku musi być zastosowana płyta ochronna dachu wykonana ze stali lub aluminium o minimalnej grubości 2 mm lub 3 mm dla innych materiałów płyty. W kabinie z wyjątkiem nagrzewnicy nie mogą być montowane żadne inne chłodnice. Przewody doprowadzające ciecz chłodzącą do nagrzewnicy muszą być ekranowane.

3. Zawieszenie

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

Zawieszenie aktywne jest dopuszczone pod warunkiem, że jest to rozwiązanie seryjne / oryginalne.

Zawieszenie aktywne, może być zastąpione zawieszeniem mechanicznym.

Na jedną oś dopuszczalny jest jeden drążek stabilizatora.

Zmienianie ustawień stabilizatorów z kokpitu pojazdu jest zabronione.

Stabilizatory muszą być typu mechanicznego bez możliwości ich rozłączania.

Przedni i tylny stabilizator nie może być z sobą połączony.

4. Koła i opony

Maksymalna średnica felg wynosi 15 cali (381 mm).

Maksymalna średnica kompletnego koła wynosi 840 mm, przy ciśnieniu kontrolnym 1,2 bar.

Zabrania się stosowania centralnej nakrętki mocującej koło.

Obowiązkowe jest minimum jedno koło zapasowe. Koło zapasowe może być umieszczone na zewnątrz kabiny po lewej lub prawej stronie i nie może utrudniać kierowcy i pilotowi wchodzenia i wychodzenia z kabiny. Koło zapasowe może być również umieszczone z tyłu pojazdu za patąkiem głównym.

5. Układ hamulcowy

Układ hamulcowy jest dowolny, pod warunkiem, że:

- jest uruchamiany i kontrolowany wyłącznie przez Kierowcę;
- składa się przynajmniej z dwóch niezależnych obwodów, obsługiwanych tych samym pedałem (pomiędzy pedałem hamulca a zaciskami, muszą być identyfikowalne dwa osobne obwody, bez jakiegokolwiek połączeń poza zespołem regulatora siły hamowania);
- ciśnienie w układzie hamulcowym jest jednakowe dla kół znajdujących się na tej samej osi, poza wyjątkiem ciśnienia wytwarzanego przez hamulec ręczny;
- zaciski hamulcowe muszą pochodzić z pojazdu seryjnego lub katalogu części producenta i posiadać maksymalnie 4 tłoczki;
- tarcze hamulcowe muszą pochodzić z pojazdu seryjnego lub katalogu części producenta.

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

Maksymalna średnica tarczy hamulcowej wynosi 295 mm.

6. Uszy holownicze

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

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

7. Szyby i siatki

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

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

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

7.4. We wszystkich pojazdach Klasy **SSVNat+**, w otworze drzwiowym, muszą być zamontowane siatki ochronne. W górnej części siatki muszą być one zamontowane na stałe (nie mogą być zdejmowane). Zaleca się montowanie siatki na dole za pomocą systemu „clip”. Siatka nie może być montowana do konstrukcji drzwi.

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

7.6. Dach musi być typu zamkniętego, wykonany z **materiału kompozytowego (min. grubość 3 mm)** lub metalowy **(min. grubość 2 mm)**, na całym obrysie górnym klatki bezpieczeństwa.

8. Główny wyłącznik prądu

Każdy pojazd musi być wyposażony w dwa zewnętrzne wyłączniki prądu, zgodne z Art.283-13 Zał.J. Wyłączniki muszą być typu nieiskrzącego. Wyłącznik zewnętrzny musi być usytuowany u dołu słupka przedniej szyby, po obydwu stronach nadwozia i musi być wyraźnie oznaczony czerwoną błyskawicą na niebieskim trójkącie z białą obwódką (długość podstawy trójkąta, co najmniej 12 cm).

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

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

9. Dodatkowe zamocowania

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

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

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

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

10. Układ paliwowy

10.1. Paliwem zasilającym silniki może być wyłącznie benzyna, której charakterystyka jest zgodna z Art. 266 Zał. J.

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

10.3. Dozwolone jest zastąpienie seryjnego zbiornika paliwa, maksymalnie dwoma bezpiecznym zbiornikami paliwa, homologowanym przez FIA (zgodnie ze standardem FT3-1999, FT3.5-1999, FT5-1999 **lub Standard 8875-2025**), o łącznej pojemności 130 litrów. Maksymalna ilość paliwa poza zbiornikiem wynosi 3 litry.

Bezpieczny zbiornik musi znajdować się wewnątrz głównej konstrukcji pojazdu i musi być zamontowany w odległości nie mniejszej niż 800 mm w tył od środka osi przedniej. Bezpieczny zbiornik musi znajdować się wewnątrz głównej konstrukcji pojazdu, w odległości nie mniejszej niż 50 mm (do wewnątrz) od zewnętrznej części stopy mocującej pałąka głównego i pionowo mniej niż 200 mm od dowolnego punktu górnej części pałąka głównego. Bezpieczny zbiornik FIA musi znajdować się w **szczelnej** obudowie przymocowanej do podwozia lub klatki bezpieczeństwa. Obudowa ta powinna mieć minimalną grubość 3 mm dla aluminium lub 10 mm dla materiałów kompozytowych. Żadna część obudowy ze zbiornikiem paliwa nie może być usytuowana mniej niż 40 mm powyżej powierzchni odniesienia (*).

W przypadku, jeżeli jakkolwiek część zbiornika (zbiorników) jest położona poniżej 200 mm powyżej płaszczyzny odniesienia, wszystkie pojazdy muszą mieć zamontowaną osłonę zbiornika paliwa o grubości 6 mm, wykonaną z aluminium lub blachy stalowej. Dotyczy to również pojazdów z zamontowanym seryjnym zbiornikiem paliwa.

(*) Powierzchnia odniesienia:

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

10.4. W przypadku zamontowania bezpiecznego zbiornika (zbiorników) paliwa FIA:

- przewody paliwowe muszą być zgodne z art. 283-3 Zał. J

- wlew paliwa musi być zgodny z art. 283-14.3 Zał. J

- odpowietrzenie - jeden lub dwa odpowietrzniki bezpiecznych zbiorników paliwa są obowiązkowe i muszą być zamontowane zgodnie z art. 283-14.2.1 Zał. J.

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

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

10.7. W sezonie 2026 w pojazdach klasy SSVNat+, w miejsce oryginalnego zbiornika paliwa, będzie można stosować zbiornik paliwa powiększonej pojemności. W takim przypadku musi być zamontowana płyta ochronna od strony przegrody czołowej o grubości minimum 2 mm dla stali oraz aluminium lub 3 mm dla materiałów kompozytowych. Zbiornik musi mieć zamontowany zawór zwrotny w otworze wlewowym zbiornika.

- **Can-Am Maverick R:**

- zbiornik firmy Pyrotec o pojemności 16 (US), czyli ok 60.5 litrów pojemności
- zbiornik firmy RPM PowerSports o pojemności 19 galonów, czyli ok. 72 litrów pojemności

- Polaris RZR PRO R - brak

11. Układ wydechowy

Zastąpienie oryginalnego tłumika jest dozwolone, jednakże w przypadku, gdy pojazdy muszą się w trakcie rajdu przemieszczać się po drogach publicznych muszą być wyposażone w tłumik wydechu zgodny z przepisami ruchu drogowego. Układ wydechowy nie może przechodzić przez kabinę. Wyloty układu wydechowego muszą być widoczne z zewnątrz. Układ wydechowy nie może być prowizoryczny i musi być szczelny. Części konstrukcyjne pojazdu nie mogą być użyte do usuwania spalin z silnika.

12. Akumulator - patrz Art. [286A-8.3](#) Zał. J ([SSV Class T4](#)).

13. Oświetlenie patrz Art. 283-16 Zał. J

14. Sygnał dźwiękowy

Każdy pojazd musi być wyposażony w urządzenie do ostrzegania dźwiękiem, którego poziom głośności musi być większy lub równy 87 dB, przez co najmniej 3 sekundy, mierzone w odległości 7 m od przodu pojazdu. Sygnał dźwiękowy musi być sprawny przez cały czas trwania rajdu.

15. Lusterka wsteczne - każdy pojazd musi być wyposażony w min. dwa lusterka wsteczne (po jednym z każdej strony pojazdu), o minimalnej powierzchni min. 90 cm².

16. Ekran przewodów chłodniczych

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

17. Wyposażenie bezpieczeństwa

17.1. Konstrukcja bezpieczeństwa - Minimalna odległość między kaskami członków załogi, a rurami klatki powinna być nie mniejsza niż 50 mm. Wszystkie rury klatki bezpieczeństwa na poziomie dachu muszą być osłonięte otuliną ochronną według standardu FIA 8857-2001, typ A (lista tech. nr 23). Zalecane jest stosowanie wyłącznie klatek bezpieczeństwa zgodnych z Art. 283-8 Zał. J. W przypadku zachowania seryjnej konstrukcji bezpieczeństwa jako minimum obowiązkowe jest zastosowanie wzmocnienia słupka przedniego zgodnie z schematem 253-15 zamieszczonym w Art.283-8.3.2.1.5. Zał. J 2020 oraz wzmocnień otworów drzwiowych zgodnie z Art.283-8.3.2.1.2. Zał. J 2020.

W sezonie [2026](#), jako rozwiązanie przejściowe dopuszcza się montaż wzmocnienia bocznego i wzmocnienia pałąka przedniego w sposób rozłączalny, ale nie mogą być to połączenia typu zawiasowego. Zastosowane śruby i nakrętki muszą mieć minimalną klasę wytrzymałości 8.8 (norma ISO). Dozwolony jest montaż pałąka do ramoklatki w konstrukcji seryjnego pałąka głównego, na wysokości ramion za fotelami załogi, służący do montażu pasów ramieniowych. Zaleca się montaż dodatkowych elementów (rur/zastrzałów) klatki bezpieczeństwa innych niż w Art.283-8 Zał. J, mających na celu podwyższenie bezpieczeństwa załogi. Takie rozwiązanie każdorazowo musi być uzgodnione i zatwierdzone przez Delegata Technicznego PZM.

Dopuszcza się również stosowanie klatki bezpieczeństwa przykręcanej do głównej konstrukcji pojazdu [SSVNat+](#) zgodnie ze schematami zamieszczonymi w załączniku nr [5](#).

17.2. Pasy bezpieczeństwa - Zgodnie z punktem 5.5.2. Regulaminu [MPRCC](#). Montaż pasów musi być zgodny z Art. 283-6.2 Zał. J. Zabrania się mocowania pasów do foteli i ich wsporników. Pasy bezpieczeństwa muszą być stosowane w konfiguracji homologacyjnej, bez żadnych modyfikacji lub usuwania części, oraz zgodnie z zaleceniami producenta. Pasy muszą być wymienione na nowe po każdym poważniejszym wypadku, a także w razie jakiegokolwiek uszkodzenia, przetarcia lub osłabienia taśmy pasa, np. wskutek działania środków chemicznych lub światła słonecznego. Muszą być wymienione także wtedy, gdy metalowe części uległy wygięciu, deformacji lub korozji. Każdy pas, który nie działa w sposób idealny, musi być wymieniony. Zabroniona jest kombinacja elementów pochodzących z różnych kompletów pasów. Dozwolone są wyłącznie kompletne pasy, tak jak są dostarczane przez producenta.

17.3. Fotele - Odległość między fotelem a podłogą pojazdu nie może być mniejsza jak 100 mm. Jeżeli w pojeździe zostały zmienione oryginalne mocowania foteli, to zastosowane części muszą pochodzić od producenta zatwierdzonego przez FIA albo odpowiadać poniższym kryteriom:

- Wsporniki muszą być zamontowane do podwozia/nadwozia w co najmniej 4 punktach na jeden fotel, przy użyciu śrub o średnicy minimum 8 mm i płytek wzmacniających. Minimalne pole kontaktu pomiędzy wspornikiem, nadwoziem/podwoziem i płytką wzmacniającą wynosi 40 cm² dla każdego punktu mocowania.
- Fotel musi być zamocowany do wsporników w czterech punktach, dwóch w przedniej i dwóch w tylnej części fotela, przy użyciu śrub o średnicy minimum 8 mm i wzmocnień stanowiących integralną część fotela. Każdy punkt zamocowania musi być w stanie wytrzymać obciążenie o wartości 15.000 N przyłożone w dowolnym kierunku.
- Minimalna grubość wsporników i płytek wzmacniających wynosi 3 mm w przypadku zastosowania stali i 5 mm w przypadku stopów metali lekkich.
- Minimalna długość każdego wspornika wynosi 6 cm.

Dopuszczone jest stosowanie foteli homologowanych przez FIA zgodnych ze standardem:

- 8855-1999 (lista tech. FIA 12)

- 8862-2009 (lista tech. FIA 40)
- 8855-2021 (lista tech. FIA 91)

W sezonie **2026** zezwala się na stosowanie foteli zgodnych ze standardem FIA 8855/1999 przez okres 5 lat od daty produkcji bez dodatkowego przeglądu producenta.

17.4. Gaśnice i systemy gaśnicze -Zgodnie a punktem 4.4.2. niniejszego Regulaminu.

W sezonie **2026** jako minimum, dopuszcza się wyposażenie pojazdu tylko w dwie gaśnice ręczne o masie środka gaśniczego min. 2 kg każda gaśnica.

Załącznik nr 4 Regulamin techniczny Grupy UTV (Klasa T4CEZ)

Wstęp:

Grupa pojazdów UTV (klasa T4CEZ) musi być zgodna z Art. 286A (Group SSV - Class T4) Załącznika J 2026 i/lub musi być zgodna z poniższymi wytycznymi dla pojazdów UTV.

Grupa pojazdów UTV to pojazdy SSV wielkoseryjnej produkcji (minimum 250 szt. wyprodukowanych w ciągu 12 miesięcy), posiadających napęd 4x4.

W przypadku, gdy pojazd jest zarejestrowany jako pojazd kategorii T (ciągnik rolniczy), nie obowiązuje punkt 3.3.2.1. odnośnie nowych zapisów dotyczących samochodów sportowych oraz punkt 3.2.2.2.

Wytyczne dla pojazdów Grupy UTV:

1. Masy i wymiary

1.1. Minimalna masa wynosi:

Dla pojazdów z silnikiem o pojemności skokowej do 930 cm³

- 800 kg pojazdy z silnikiem wolnossącym
- 900 kg pojazdy z silnikiem doładowanym

Dla pojazdów o pojemności skokowej ponad 930 cm³ i do 2000 cm³

- 1250 kg pojazdy z silnikiem wolnossącym i doładowanym

1.1.1. Jest to masa pojazdu bez paliwa w dowolnym momencie zawodów, z jednym kotem zapasowym - patrz Art.286A.6 Zał. J.

1.1.2. Płyn chłodzący silnik, olej smarujący (silnik, skrzynia biegów, mechanizmy napędowe) i płyn hamulcowy muszą być na normalnym poziomie. Pozostałe zbiorniki na płyny eksploatacyjne muszą zostać opróżnione. Wyposażenie załóg, narzędzia, podnośnik przenośny, części zamienne, systemy monitorowania (GPS PZM) i kamery pokładowe muszą być usunięte.

1.1.3. Dozwolone jest zwiększenie masy pojazdu jednym lub kilkoma balastami, pod warunkiem, że postępują do tego celu jednolite, solidne bloki przymocowane przy użyciu narzędzi tak by było możliwe założenie plomb. Muszą być one umieszczone na podłodze kokpitu w miejscu widocznym i zaplombowane przez sędziów technicznych. Maksymalna masa użytych balastów nie może przekroczyć 20 kg, a masa pojedynczego balastu nie może przekroczyć 10 kg. Śruby użyte do mocowania balastu muszą być co najmniej M10, a wszelkie wsporniki użyte do mocowania balastu muszą być stalowe o grubości co najmniej 3 mm.

1.2. Maksymalna szerokość nadwozia wynosi 2000 mm, bez lusterek wstecznych i kół zapasowych.

1.3. Rozstaw osi może być różny o +/-50 mm w stosunku do pojazdu oryginalnego (referencyjnego).

2. Silnik i układ przeniesienia napędu:

2.1. Silnik musi pozostać w miejscu oryginalnego montażu. Cały zespół silnik-przeniesienie napędu musi pochodzić z pojazdu dostępnego w ogólnodostępnej komercyjnej sprzedaży. Mocowanie silnika jest dowolne.

2.1.1. Dla silników wolnossących oryginalną obudowę filtra powietrza można wymienić na część pochodzącą z katalogu producenta lub z katalogu akcesoria sportowe.

2.1.2. **W Grupie pojazdów UTV nie stosuje się ogranicznika turbosprężarki (brak ogranicznika).**

W sezonie 2026, w przypadku silników doładowanych, turbosprężarka musi pochodzić z katalogu producenta lub z katalogu akcesoria sportowe. Dopuszcza się regenerację turbosprężarki przy zachowaniu charakterystycznych wymiarów obudowy sprężarki i turbiny oraz średnicy wirnika. Ilość łopatek w wirniku jest dowolna.

2.2. Dyferencjały muszą pochodzić z ogólnodostępnej sieci handlowej.

2.3. Dozwolone są skrzynie biegów stopniowe (w tym dwusprzęgłowe - jeżeli jest to rozwiązanie seryjne) lub bezstopniowe (CVT). Skrzynia biegów musi posiadać działający bieg wsteczny, uruchomiany przez Kierowcę siedzącego normalnie za kierownicą i zapiętego w pasy bezpieczeństwa.

Przekładnia CVT: pas napędowy jest dowolny pod warunkiem, że występuje w ogólnodostępnej sieci handlowej (może być wzmocniony). Dopuszcza się system dodatkowego chłodzenia pasa za pomocą powietrza.

Przekładnia (stopniowa) musi być połączona z silnikiem w taki sam sposób jak w trakcie produkcji pojazdu. Obudowa skrzyni biegów musi być standardowa. Dozwolone są tylko modyfikacje otworów wlewowych oleju. W przypadku stopniowych skrzyń manualnych liczba biegów może być zmniejszona, aby umożliwić montaż szerszych kół zębatach.

2.4. Sprzęgło jest dowolne, ale zasada działania i średnica musi być identyczna z pojazdem „referencyjnym”.

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

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

Aby zamontować dodatkowe urządzenia smarujące i chłodzące dopuszcza się miejscowe modyfikacje skrzyni biegów.

2.5. Chłodnica silnika, jeżeli jest zamontowana w przestrzeni zespołu napędowego (z tyłu), to nie może wystawać poza obrys pataka głównego oraz musi być zamontowana przegroda pomiędzy kabiną a chłodnicą która rozciąga się od górnej powierzchni pataka głównego aż do podłogi pojazdu. Przegroda musi być wykonana ze stali lub aluminium o grubości min. 2 mm lub z materiału kompozytowego o grubości min. 3 mm. Jeżeli wlot powietrza do chłodnicy wystaje poza obrys dachu, to w tym wypadku musi być zastosowana płyta ochronna dachu wykonana ze stali lub aluminium o minimalnej grubości 2 mm lub 3 mm dla innych materiałów płyty. W kabinie z wyjątkiem nagrzewnicy

nie mogą być montowane żadne inne chłodnice. Przewody doprowadzające ciecz chłodzącą do nagrzewnicy muszą być ekranowane.

3. Zawieszenie

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

Zawieszenie aktywne jest dopuszczone pod warunkiem, że jest to rozwiązanie seryjne / oryginalne.

Zawieszenie aktywne, może być zastąpione zawieszeniem mechanicznym.

Na jedną oś dopuszczalny jest jeden drążek stabilizatora.

Zmienianie ustawień stabilizatorów z kokpitu pojazdu jest zabronione.

Stabilizatory muszą być typu mechanicznego bez możliwości ich rozłączania.

Przedni i tylny stabilizator nie może być z sobą połączony.

4. Koła i opony

Maksymalna średnica felg wynosi 15 cali (381 mm).

Maksymalna średnica kompletnego koła wynosi 840 mm, przy ciśnieniu kontrolnym 1,2 bar.

Zabrania się stosowania centralnej nakrętki mocującej koło.

Obowiązkowe jest minimum jedno koło zapasowe. Koło zapasowe może być umieszczone na zewnątrz kabiny po lewej lub prawej stronie i nie może utrudniać kierowcy i pilotowi wchodzenia i wychodzenia z kabiny. Koło zapasowe może być również umieszczone z tyłu pojazdu za patakiem głównym.

5. Układ hamulcowy

Układ hamulcowy jest dowolny, pod warunkiem, że:

- jest uruchamiany i kontrolowany wyłącznie przez Kierowcę;
- składa się przynajmniej z dwóch niezależnych obwodów, obsługiwanych tych samym pedałem (pomiędzy pedałem hamulca a zaciskami, muszą być identyfikowalne dwa osobne obwody, bez jakichkolwiek połączeń poza zespołem regulatora sily hamowania);
- ciśnienie w układzie hamulcowym jest jednakowe dla kół znajdujących się na tej samej osi, poza wyjątkiem ciśnienia wytwarzanego przez hamulec ręczny;
- zaciski hamulcowe muszą pochodzić z pojazdu seryjnego lub katalogu części producenta i posiadać maksymalnie 4 tłoczki;
- tarcze hamulcowe muszą pochodzić z pojazdu seryjnego lub katalogu części producenta.

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

Maksymalna średnica tarczy hamulcowej wynosi 295 mm.

6. Uszy holownicze

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

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

7. Szyby i siatki

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

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

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

7.4. We wszystkich pojazdach Grupy UTV, w otworze drzwiowym, muszą być zamontowane siatki ochronne. W górnej części siatki muszą być one zamontowane na stałe (nie mogą być zdejmowane). Zaleca się montowanie siatki na dole za pomocą systemu „clip”. Siatka nie może być montowana do konstrukcji drzwi.

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

7.6. Dach musi być typu zamkniętego, wykonany z [materiału kompozytowego \(min. grubość 3 mm\)](#) lub metalowy ([min. grubość 2 mm](#)), na całym obrysie górnym klatki bezpieczeństwa.

8. Główny wyłącznik prądu

Każdy pojazd musi być wyposażony w dwa zewnętrzne wyłączniki prądu, zgodne z Art.283-13 Zał.J. Wyłączniki muszą być typu nieiskrzącego. Wyłącznik zewnętrzny musi być usytuowany u dołu słupka przedniej szyby, po

obydwo stronach nadwozia i musi być wyraźnie oznaczony czerwoną błyskawicą na niebieskim trójkącie z białą obwódką (długość podstawy trójkąta, co najmniej 12 cm).

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

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

9. Dodatkowe zamocowania

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

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

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

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

10. Układ paliwowy

10.1. Paliwem zasilającym silniki może być wyłącznie benzyna, której charakterystyka jest zgodna z Art. 266 Zał. J.

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

10.3. Dozwolone jest zastąpienie seryjnego zbiornika paliwa, maksymalnie dwoma bezpiecznym zbiornikami paliwa, homologowanym przez FIA (zgodnie ze standardem FT3-1999, FT3.5-1999, FT5-1999 [lub Standard 8875-2025](#)), o łącznej pojemności 130 litrów. Maksymalna ilość paliwa poza zbiornikiem wynosi 3 litry.

Bezpieczny zbiornik FIA musi znajdować się wewnątrz głównej konstrukcji.

Bezpieczny zbiornik musi być zamontowany w odległości nie mniejszej niż 800 mm w tył od środka osi przedniej.

Bezpieczny zbiornik musi znajdować się wewnątrz głównej konstrukcji pojazdu, w odległości nie mniejszej niż 50 mm (do wewnątrz) od zewnętrznej części stopy mocującej pałąka głównego i pionowo mniej niż 200 mm od dowolnego punktu górnej części pałąka głównego. Bezpieczny zbiornik FIA musi znajdować się w [szczelnej](#) obudowie przymocowanej do podwozia lub klatki bezpieczeństwa. Obudowa ta powinna mieć minimalną grubość 3 mm dla aluminium lub 10 mm dla materiałów kompozytowych. Żadna część obudowy ze zbiornikiem paliwa nie może być usytuowana mniej niż 40 mm powyżej powierzchni odniesienia (*).

W przypadku, jeżeli jakakolwiek część zbiornika (zbiorników) jest położona poniżej 200 mm powyżej płaszczyzny odniesienia, wszystkie pojazdy muszą mieć zamontowaną osłonę zbiornika paliwa o grubości 6 mm, wykonaną z aluminium lub blachy stalowej. Dotyczy to również pojazdów z zamontowanym seryjnym zbiornikiem paliwa.

(*) Powierzchnia odniesienia:

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

10.4. W przypadku zamontowania bezpiecznego zbiornika (zbiorników) paliwa FIA:

- przewody paliwowe muszą być zgodne z art. 283-3 Zał. J

- wlew paliwa musi być zgodny z art. 283-14.3 Zał. J

- odpowietrzenie - jeden lub dwa odpowietrzniki bezpiecznych zbiorników paliwa są obowiązkowe i muszą być zamontowane zgodnie z art. 283-14.2.1 Zał. J.

10.5. Pompy i zawory paliwa oraz dodatkowe filtry paliwa (z wyjątkiem seryjnych instalacji) jeżeli są na zewnątrz zbiornika paliwa, muszą być poza kabiną i muszą być osłonięte trudnopalną i [szczelną](#) obudową.

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

[10.7. W sezonie 2026 w pojazdach klasy SSVNat+, w miejsce oryginalnego zbiornika paliwa, będzie można stosować zbiornik paliwa powiększonej pojemności. W takim przypadku musi być zamontowana płyta ochronna od strony przegrody czołowej o grubości minimum 2 mm dla stali oraz aluminium lub 3 mm dla materiałów kompozytowych. Zbiornik musi mieć zamontowany zawór zwrotny w otworze wlewowym zbiornika.](#)

- [Can-Am Maveric X3 - Paxon™ 7000 Series firmy ExxonMobil Chemical](#)
- [Can-Am Maverick R:](#)
 - [zbiornik firmy Pyrotec o pojemności 16 \(US\), czyli ok 60.5 litrów pojemności](#)
 - [zbiornik firmy RPM PowerSports o pojemności 19 galonów, czyli ok. 72 litrów pojemności](#)
- [Polaris RZR PRO R - brak](#)

11. Układ wydechowy

Zastąpienie oryginalnego tłumika jest dozwolone, jednakże w przypadku, gdy pojazdy muszą się w trakcie rajdu przemieszczać się po drogach publicznych muszą być wyposażone w tłumik wydechu zgodny z przepisami ruchu drogowego. Układ wydechowy nie może przechodzić przez kabinę. Wyloty układu wydechowego muszą być widoczne z zewnątrz. Układ wydechowy nie może być prowizoryczny i musi być szczelny. Części konstrukcyjne pojazdu nie mogą być użyte do usuwania spalin z silnika.

12. Akumulator - patrz Art. [286A-8.3](#) Zał. J ([SSV Class T4](#)).

13. Oświetlenie patrz Art. 283-16 Zał. J

14. Sygnał dźwiękowy

Każdy pojazd musi być wyposażony w urządzenie do ostrzegania dźwiękiem, którego poziom głośności musi być większy lub równy 87 dB, przez co najmniej 3 sekundy, mierzone w odległości 7 m od przodu pojazdu. Sygnał dźwiękowy musi być sprawny przez cały czas trwania rajdu.

15. Lusterka wsteczne - każdy pojazd musi być wyposażony w min. dwa lusterka wsteczne (po jednym z każdej strony pojazdu), o minimalnej powierzchni min. 90 cm².

16. Ekran przewodów chłodniczych

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

17. Wyposażenie bezpieczeństwa

17.1. **Konstrukcja bezpieczeństwa** - Minimalna odległość między kaskami członków załogi, a rurami klatki powinna być nie mniejsza niż 50 mm. Wszystkie rury klatki bezpieczeństwa na poziomie dachu muszą być osłonięte otuliną ochronną według standardu FIA 8857-2001, typ A (lista tech. nr 23). Zalecane jest stosowanie wyłącznie klatek bezpieczeństwa zgodnych z Art. 283-8 Zał. J. W przypadku zachowania seryjnej konstrukcji bezpieczeństwa jako minimum obowiązkowe jest zastosowanie wzmocnienia słupka przedniego zgodnie z schematem 253-15 zamieszczonym w Art.283-8.3.2.1.5. Zał. J 2020 oraz wzmocnień otworów drzwiowych zgodnie z Art.283-8.3.2.1.2. Zał. J 2020.

W sezonie [2026](#), jako rozwiązanie przejściowe dopuszcza się montaż wzmocnienia bocznego i wzmocnienia pałąka przedniego w sposób rozłączalny, ale nie mogą być to połączenia typu zawiasowego. Zastosowane śruby i nakrętki muszą mieć minimalną klasę wytrzymałości 8.8 (norma ISO). Dozwolony jest montaż pałąka do ramoklatki w konstrukcji seryjnego pałąka głównego, na wysokości ramion za fotelami załogi, służący do montażu pasów ramieniowych. Zaleca się montaż dodatkowych elementów (rur/zastrzałów) klatki bezpieczeństwa innych niż w Art.283-8 Zał. J, mających na celu podwyższenie bezpieczeństwa załogi. Takie rozwiązanie każdorazowo musi być uzgodnione i zatwierdzone przez Delegata Technicznego PZM.

Dopuszcza się również stosowanie klatki bezpieczeństwa przykręcanej do głównej konstrukcji pojazdu [UTV](#) zgodnie ze schematami zamieszczonymi w załączniku nr [5](#).

17.2. **Pasy bezpieczeństwa** - Zgodnie z punktem 5.5.2. Regulaminu [MPRCC](#). Montaż pasów musi być zgodny z Art. 283-6.2 Zał. J. Zabrania się mocowania pasów do foteli i ich wsporników. Pasy bezpieczeństwa muszą być stosowane w konfiguracji homologacyjnej, bez żadnych modyfikacji lub usuwania części, oraz zgodnie z zaleceniami producenta. Pasy muszą być wymienione na nowe po każdym poważniejszym wypadku, a także w razie jakiegokolwiek uszkodzenia, przetarcia lub osłabienia taśmy pasa, np. wskutek działania środków chemicznych lub światła słonecznego. Muszą być wymienione także wtedy, gdy metalowe części uległy wygięciu, deformacji lub korozji. Każdy pas, który nie działa w sposób idealny, musi być wymieniony. Zabroniona jest kombinacja elementów pochodzących z różnych kompletów pasów. Dozwolone są wyłącznie kompletne pasy, tak jak są dostarczane przez producenta.

17.3. **Fotele** - Odległość między fotelem a podłogą pojazdu nie może być mniejsza jak 100 mm. Jeżeli w pojeździe zostały zmienione oryginalne mocowania foteli, to zastosowane części muszą pochodzić od producenta zatwierdzonego przez FIA albo odpowiadać poniższym kryteriom:

- Wsporniki muszą być zamontowane do podwozia/nadwozia w co najmniej 4 punktach na jeden fotel, przy użyciu śrub o średnicy minimum 8 mm i płytek wzmacniających. Minimalne pole kontaktu pomiędzy wspornikiem, nadwoziem/podwoziem i płytką wzmacniającą wynosi 40 cm² dla każdego punktu mocowania.
- Fotel musi być zamocowany do wsporników w czterech punktach, dwóch w przedniej i dwóch w tylnej części fotela, przy użyciu śrub o średnicy minimum 8 mm i wzmocnień stanowiących integralną część fotela. Każdy punkt zamocowania musi być w stanie wytrzymać obciążenie o wartości 15.000 N przyłożone w dowolnym kierunku.
- Minimalna grubość wsporników i płytek wzmacniających wynosi 3 mm w przypadku zastosowania stali i 5 mm w przypadku stopów metali lekkich.
- Minimalna długość każdego wspornika wynosi 6 cm.

Dopuszczone jest stosowanie foteli homologowanych przez FIA zgodnych ze standardem:

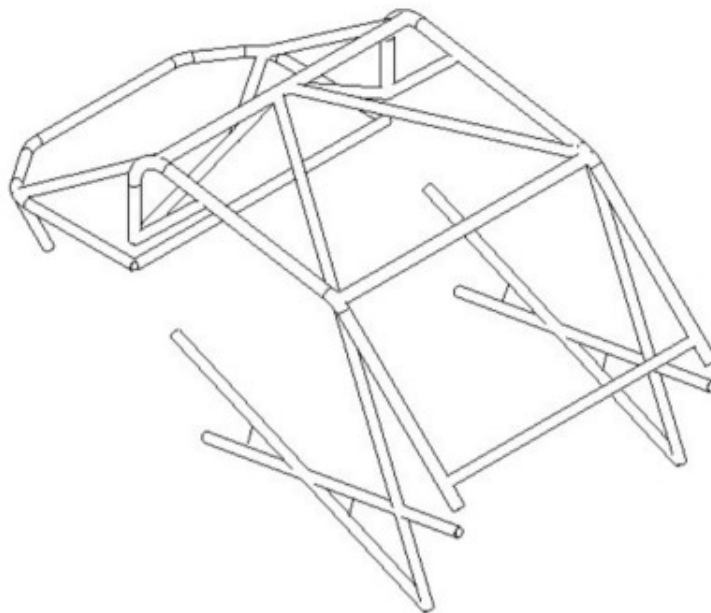
- 8855-1999 (lista tech. FIA 12)
- 8862-2009 (lista tech. FIA 40)
- 8855-2021 (lista tech. FIA 91)

W sezonie [2026](#) zezwala się na stosowanie foteli zgodnych ze standardem FIA 8855/1999 przez okres 5 lat od daty produkcji bez dodatkowego przeglądu producenta.

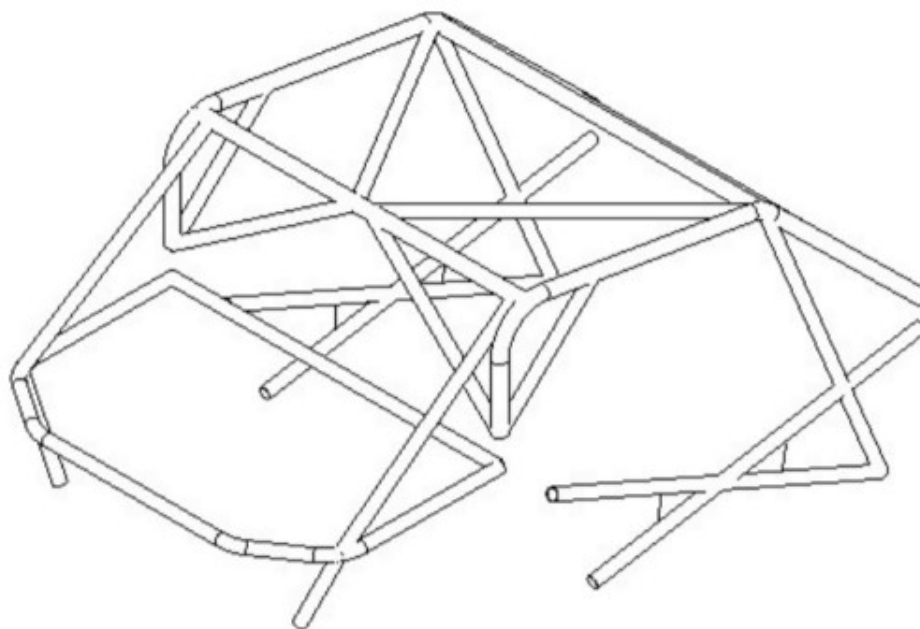
17.4. **Gaśnice i systemy gaśnicze** -Zgodnie a punktem 4.4.2. niniejszego Regulaminu.

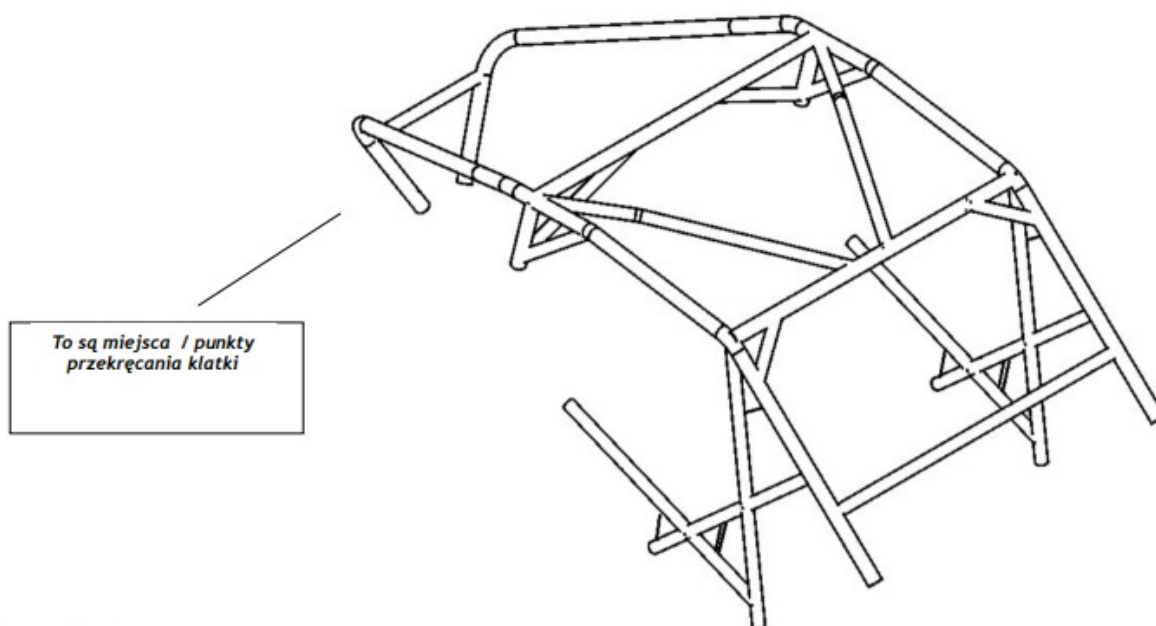
W sezonie [2026](#) jako minimum, dopuszcza się wyposażenie pojazdu tylko w dwie gaśnice ręczne o masie środka gaśniczego min. 2 kg każda gaśnica.

Załącznik nr **5** Schemat montażu klatki bezpieczeństwa przykręcanej do głównej konstrukcji pojazdu SSV

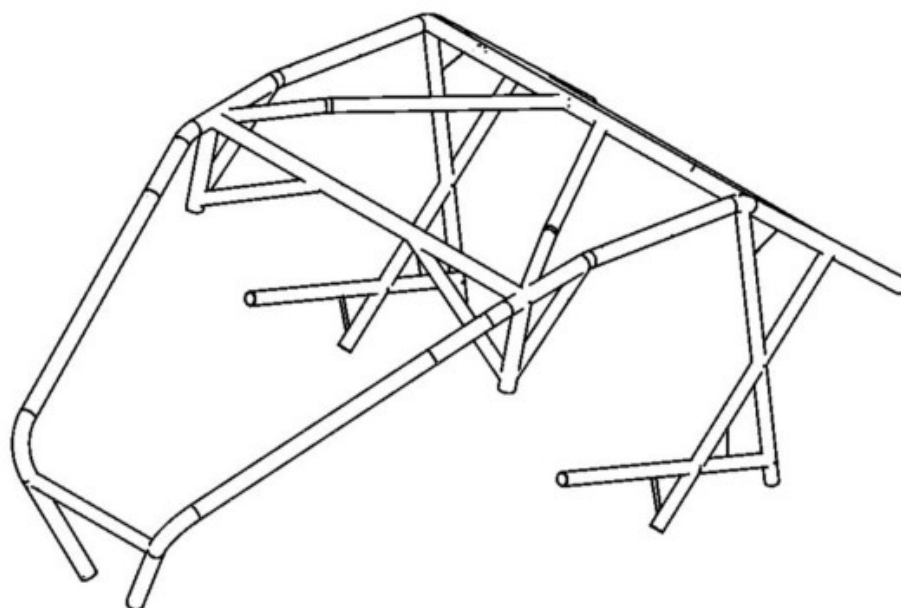


Schemat 1





Schemat 2



Załącznik nr 6 Regulamin techniczny Grupy TH

I. Przepisy dla pojazdów Grupy TH

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

1.2. Obowiązuje masa pojazdu zgodna z Art. 285-4 Zał. J. Dla pojazdów wyposażonych w turbodoładowany silnik benzynowy lub turbodoładowany silnik diesla, nominalna pojemność skokowa silnika jest pomnożona przez współczynnik 1,7.

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

1.4. Silnik benzynowy wolnossący oraz silnik wysokoprężny (Diesel) wolnossący lub doładowany jest dowolny. Silnik benzynowy turbodoładowany - maksymalna nominalna pojemność skokowa 4000 cm³. Całe powietrze niezbędne do zasilania silnika musi przechodzić przez ogranicznik wlotu powietrza („zwężka” / „restryktor”), którego wewnętrzna średnica musi być zgodna z poniższą tabelą:

Silnik	Ogranicznik wlotu powietrza—średnica
Benzynowy	
Wolnossący	39
Doładowany	32
Diesel	
Jednostopniowe turbo	39
Dwustopniowe turbo	38

Pozostałe warunki dla ogranicznika oraz sposób zamontowania ogranicznika do obudowy sprężarki musi być zgodny z aktualnym art. 284-6.1. Zał. J

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

1.6. Zawieszenie musi być zgodne z art. 285-7. aktualnego Zał. J z następującymi ograniczeniami skoku zawieszania:

- 300 mm dla sztywnej osi typu „banjo”
- 270 mm dla innych typów osi

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

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

1.9. Układ kierowniczy - dozwolone są tylko mechaniczne układy kierownicze.

II. Przepisy bezpieczeństwa

1. Klatka bezpieczeństwa i otuliny ochronne

1.1. Każdy pojazd biorący udział w rajdzie musi być wyposażony w klatkę bezpieczeństwa, której konstrukcja musi być zgodna z art. 283-8. Zał. J, z uwzględnieniem zależności od daty wydania KSS, klatka bezpieczeństwa musi być:

- przed 01.01.2021 zgodna z Zał. J 2020
- przed 01.01.2017 zgodna z Zał. J 2016

1.2. Wszystkie rury klatki bezpieczeństwa na poziomie / w płaszczyźnie dachu, muszą być osłonięte otuliną ochronną. Otuliny ochronne i ich mocowania muszą być zgodne z art. 283-8.3 Zał. J.

2. Gaśnice i systemy gaśnicze

2.1. Obowiązkowe jest stosowanie systemów gaśniczych homologowanych przez FIA, zgodnych z listą tech. FIA nr 16 lub 52.

2.2. Gaśnice i systemy gaśnicze muszą być stosowane wg art. 283-7 Zał. J.

2.3. Butla systemu gaśniczego oraz gaśnica ręczna muszą być zamocowane w sposób uniemożliwiający wysunięcie się z mocowania w wyniku wypadku (system "anti-torpedo").

2.4. Kierowca i pilot muszą być w stanie ręcznie uruchomić system gaśniczy, gdy zapięci w pasy siedzą w swoich fotelach.

2.5. Dysze systemu gaśniczego muszą być trwale zamocowane zgodnie z instrukcją montażu właściwą dla danego numeru „Ex” systemu gaśniczego.

3. Fotele

Homologowane fotele (lista techniczna FIA Nr 12 lub 40) muszą być zamocowane zgodnie z art. 283-20. Zał. J.

Dopuszcza się stosowanie foteli zgodnych ze standardem FIA 8855/1999, z przekroczoną datą ważności do użycia o 5 lat (maksymalnie 10 lat od daty produkcji), bez dodatkowego przeglądu producenta.

4. Uszy holownicze

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

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

5. Szyby i siatki

5.1. We wszystkich pojazdach szyba przednia musi być wykonana ze szkła warstwowego klejonego.

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

5.3. Szyby boczne i szyba tylna mogą być wykonane z poliwęglanu, którego minimalna grubość wynosi 3.8 mm.

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

5.5. Jeżeli przednia szyba jest wklejona, a szyby boczne wykonane z poliwęglanu są nieruchome, to musi być możliwe usunięcie przednich drzwi lub szyb w przednich drzwiach, od wewnątrz kabiny bez użycia żadnych narzędzi.

6. Główny wyłącznik prądu

6.1. Każdy pojazd musi być wyposażony w dwa zewnętrzne wyłączniki prądu, zgodne z Art.283-13 Zał.J. Wyłączniki muszą być typu nieiskrzącego. Wyłącznik zewnętrzny musi być usytuowany u dołu słupka przedniej szyby, po obydwu stronach nadwozia i musi być wyraźnie oznaczony czerwoną błyskawicą na niebieskim trójkącie z białą obwódką (długość podstawy trójkąta, co najmniej 12 cm).

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

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

7. Dodatkowe zamocowania

7.1. Pojazdy muszą być wyposażone w dodatkowe zabezpieczenia pokrywy silnika i bagażnika przed ich otwarciem, za pomocą dwóch dodatkowych zamocowań.

7.2. Otwory w pokrywie do mocowania zabezpieczeń muszą być wzmocnione dodatkowymi płytkami.

7.3. W przypadku użycia części plastikowych, należy zastosować metalowe wzmocnienia, aby zapobiec możliwości uszkodzenia mechanicznego.

7.4. Duże przedmioty przewożone w pojeździe (takie jak koło zapasowe, zestaw narzędzi, itp.), muszą być solidnie zamocowane.

8. Układ paliwowy

8.1. Zgodnie z przepisami FIA, w sporcie samochodowym paliwem zasilającym silniki jest benzyna lub olej napędowy, zgodnie z art. 282-9 Zał. J.

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

8.3. Układ odpowietrzania zbiornika paliwa musi być wyposażony w mechanizm samoczynnie zabezpieczający przed wyciekami paliwa w przypadku przewrócenia się pojazdu - patrz art. 283-3. Zał. J.

8.4. Końcówka wlewu paliwa nie może być wyprowadzona poza obrys nadwozia. Zamknięcie wlewu musi zapewniać wymaganą przez producenta szczelność i odporność na uszkodzenia.

9. Inne postanowienia

9.1. Wprowadza się obowiązek instalacji ścianek działowych między chłodnicą a przedziałem załogi oraz między akumulatorem a przedziałem załogi, w taki sposób, żeby w przypadku rozszczelnienia układu chłodzenia lub uszkodzenia („wylania”) akumulatora załoga nie uległa poparzeniom. Przewody układu chłodzenia w przedziale załogi muszą być metalowe. Przewody i połączenia elastyczne muszą być ekranowane.

9.2. Akumulator - patrz art. 285-10.1 Zał. J.

Załącznik nr 7 Regulamin techniczny Grupy CLASSIC

Dopuszczone będą pojazdy:

- wyprodukowane przed 31.12.2006;
- i/lub
- których sprzedaż modelu rozpoczęła się przed 31.12.2006;
- i/lub
- które uzyskały homologację FIA/ASN przed 31.12.2006.

Dopuszcza się udział współcześnie zbudowanych replik, odpowiadających danemu pojazdowi sportowemu uczestniczącemu w rajdach terenowych rozgrywanych przed 31.12.2006.

I. Przepisy dla pojazdów grupy CLASSIC

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

1.2. Podział na klasy:

1.2.1. Klasa CLASSIC OPEN:

- Pojazdy z napędem na jedną (4x2) lub dwie osie (4x4) o zamkniętym nadwoziu i maksymalnej dopuszczalnej masie 3500 kg.
- Układ przeniesienia napędu jest dowolny, a skrzynia biegów musi posiadać bieg wsteczny, uruchamiany przez kierowcę zapiętego w pasy bezpieczeństwa i siedzącego za kierownicą.
- Zawieszenie jest dowolne
- Silnik benzynowy lub wysokoprężny (Diesla) jest dowolny, pod warunkiem, że jego blok i głowica pochodzą z okresu produkcji danego modelu.
- Układ hamulcowy musi być zgodny z art. 285-9. aktualnego Zał. J.
- Koła i opony są dowolne z wyjątkiem opon kołkowych typu Maxi Cross.

1.2.2. Klasa CLASSIC LIMITED:

- a) Pojazdy wyprodukowane seryjnie w ilości co najmniej 1000 identycznych egzemplarzy, z napędem na jedną (4x2) lub dwie osie (4x4) o zamkniętym nadwoziu (min. 2-osobowe) i maksymalnej dopuszczalnej masie 3500 kg.
- b) Silnik benzynowy lub wysokoprężny (Diesla) musi być oryginalny, zgodny z marką i modelem danego pojazdu:
 - może być modyfikowany, pod warunkiem zachowania oryginalnych podzespołów i części,
 - filtr powietrza, jego obudowa i przewód zasysający powietrze są dowolne,
 - powietrze do zasilania silnika nie może być pobierane z kabiny,
 - wymienniki ciepła w układzie dolotowym mogą być zastąpione wymiennikami ciepła pochodzącymi z innych modeli tej samej marki samochodu,
 - lokalizacja wymienników ciepła może być zmienione w stosunku do oryginalnego rozwiązania, ale wymiennik ciepła, jego instalacja oraz przewody powietrza do wymienników muszą w całości znajdować się w obrysie nadwozia,
 - króćce wlotowe i wylotowe wymienników ciepła mogą być modyfikowane jedynie w celu zamontowania przewodów powietrza,
 - zabroniony jest jakikolwiek natrysk wody na wymienniki ciepła, chyba że jest to rozwiązanie oryginalne,
 - sterownik silnika i układ zapłonowy jest dowolny
 - układ wtryskowy silnika musi zostać zachowany. Wtryskiwacze można modyfikować lub wymieniać w celu zmiany ilości przepływu paliwa, ale bez zmiany zasady ich działania, listwa paliwowa może mieć dowolną konstrukcję, regulator ciśnienia paliwa jest dowolny,
- c) Układ przeniesienia napędu musi być zgodny z marką i modelem pojazdu, za wyjątkiem:
 - obudowa skrzyni biegów oraz przełożenia skrzyni biegów i pozostałych napędów są dowolne,
 - półosie napędowe i piasty kół są dowolne,
 - sprzęgło - obudowa, docisk, tarcza i system sterowania sprzęgła jest dowolny.
- d) Zawieszenie musi być zgodne z marką i modelem pojazdu:
 - amortyzatory muszą być zgodne z art.284-6.3.5. Zał. J,
 - zezwala się na stosowanie w zawieszeniu odbojników hydrauliczno-gazowych tzw. "Bump Stops",
 - sprężyny, resory, drążki skrętne są dowolne, drążek stabilizatora może być usunięty lub odłączony,
 - wzmocnienie zawieszenia musi być zgodne z art. 284-6.3.1 i 284-6.6.3 Zał. J.,
 - materiał (wypełnienie) tulei metalowo-gumowych (silentblocków) jest dowolny
 - w przypadku samochodów typu SUV zezwala się na dokonanie modyfikacji elementów zawieszenia, w celu możliwości utrzymania seryjnych parametrów geometrii zawieszenia, modyfikacje te muszą zatwierdzone przez Delegata Technicznego PZM,
- e) Układ hamulcowy musi być zgodny z art. 284-6.5 Zał. J.

- f) Nadwozie musi być zgodne z art.284-6.6 oraz 284-6.9. za wyjątkiem:
- zezwala się na wykonanie w przedniej pokrywie silnika dodatkowych otworów wentylacyjnych, które muszą być zabezpieczone kratką o powierzchni przekroju otworu kratki nie więcej niż 1 cm²
 - zderzaki mogą być nieoryginalne, ale kształt ich powinien być zgodny z oryginałem,
 - w przypadku nadwozi samochodów typu SUV, zezwala się na podcięcie błotników w celu montażu wyższych opon terenowych oraz zezwala się na podcięcie zderzaka przedniego w celu zamontowania orurowania wzmacniającego przednią część nadwozia.
- g) Koła i opony są dowolne z wyjątkiem opon kołkowych typu Maxi Cross.

1.2.3. Klasa CLASSIC TRUCK:

Pojazdy o masie całkowitej przekraczającej 3500 kg, z maksymalnie ośmioma kołami, w tym co najmniej czterema napędzanymi, zdefiniowane w przepisach podanych w Zał. nr 5 do niniejszego Regulaminu.

1.3. Każdy pojazd musi być wyposażony w dwa lusterka zewnętrzne, po jednym z każdej strony pojazdu o minimalnej powierzchni 90 cm².

1.4. Koła i opony muszą mieścić się w nadwoziu, tzn. że górna część (co najmniej 120°) koła kompletnego, położona powyżej osi piasty koła musi być zakryta przez nadwozie przy pomiarze pionowym, za wyjątkiem pojazdów odpowiadających konstrukcyjnie pojazdom typu buggy z danego okresu. Zabronione jest stosowanie opon kołkowych typu maxi cross, opon kolcowanych i łańcuchów przeciwślizgowych.

II. Przepisy bezpieczeństwa

1. Dwa noże do rozcinania pasów bezpieczeństwa (w przypadku CLASSIC TRUCK, ilość noży musi być równa ilości członków załogi) muszą stale znajdować się w kabinie. Muszą być łatwo dostępne dla członków załogi, którzy zajmują miejsce w swoich fotelach z zapiętymi pasami. Noże do cięcia pasów nie mogą być zamocowane pomiędzy fotelem a nadwoziem.

2. Klatka bezpieczeństwa i otuliny ochronne

2.1. Każdy pojazd biorący udział w rajdzie musi być wyposażony w klatkę bezpieczeństwa, której konstrukcja musi być zgodna z art. 283-8. Zał. J.

2.2. Wszystkie rury klatki bezpieczeństwa na poziomie / w płaszczyźnie dachu, muszą być osłonięte otuliną ochronną. Otuliny ochronne i ich mocowania muszą być zgodne z art. 283-8.4 Zał. J.

3. Gaśnice i systemy gaśnicze

3.1. Obowiązkowe jest stosowanie systemów gaśniczych homologowanych przez FIA, zgodnych z listą tech. FIA nr 16 lub 52.

3.2. Gaśnice i systemy gaśnicze muszą być stosowane wg art. 283-7 Zał. J

3.3. Butla systemu gaśniczego oraz gaśnica ręczna muszą być zamocowane w sposób uniemożliwiający wysunięcie się z mocowania w wyniku wypadku (system "anti-torpedo").

3.4. Kierowca i pilot muszą być w stanie ręcznie uruchomić system gaśniczy gdy zapięci w pasy siedzą w swoich fotelach.

3.5. Dysze systemu gaśniczego muszą być trwale zamocowane zgodnie z instrukcją montażu właściwą dla danego numeru „Ex” systemu gaśniczego.

4. Fotele

Homologowane fotele (lista techniczna FIA Nr 12 lub 40) muszą być zamocowane zgodnie z art. 283-20. Zał. J. Dopuszcza się stosowanie foteli zgodnych z normą 8855/1999 przez okres 5 lat od daty produkcji bez dodatkowego przeglądu producenta.

5. Uszy holownicze

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

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

6. Szyby i siatki

6.1. We wszystkich pojazdach szyba przednia musi być wykonana ze szkła warstwowego klejonego.

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

6.3. Szyby boczne i szyba tylna mogą być wykonane z poliwęglanu, którego minimalna grubość wynosi 3.8 mm.

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

6.5. Jeżeli przednia szyba jest wklejona, a szyby boczne wykonane z poliwęglanu są nieruchome, to musi być możliwe usunięcie przednich drzwi lub szyb w przednich drzwiach, od wewnątrz kabiny bez użycia żadnych narzędzi.

7. Główny wyłącznik prądu

7.1. Każdy pojazd musi być wyposażony w dwa zewnętrzne wyłączniki prądu, zgodne z Art.283-13 Zał.J. Wyłączniki muszą być typu nieiskrzącego. Wyłącznik zewnętrzny musi być usytuowany u dołu słupka przedniej szyby, po

obydwu stronach nadwozia i musi być wyraźnie oznaczony czerwoną błyskawicą na niebieskim trójkącie z białą obwódką (długość podstawy trójkąta, co najmniej 12 cm).

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

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

8. Dodatkowe zamocowania

8.1. Pojazdy muszą być wyposażone w dodatkowe zabezpieczenia pokrywy silnika i bagażnika przed jej ich otwarciem, za pomocą dwóch dodatkowych zamocowań.

8.2. Otwory w pokrywie do mocowania zabezpieczeń muszą być wzmocnione dodatkowymi płytkami.

8.3. W przypadku użycia części plastikowych, należy zastosować metalowe wzmocnienia, aby zapobiec możliwości uszkodzenia mechanicznego.

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

9. Układ paliwowy

9.1. Zgodnie z przepisami FIA w sporcie samochodowym paliwem zasilającym silniki jest benzyna lub olej napędowy, zgodne z art. [266](#) Zał. J.

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

9.3. Układ odpowietrzania zbiornika paliwa musi być wyposażony w mechanizm samoczynnie zabezpieczający przed wyciekami paliwa w przypadku przewrócenia się pojazdu - patrz art. 283-3 Zał. J.

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

10. Inne postanowienia

10.1. Wprowadza się obowiązek instalacji ścianek działowych między chłodnicą, a przedziałem załogi, i między akumulatorem, a przedziałem załogi, w taki sposób, żeby w przypadku rozszczelnienia układu chłodzenia lub uszkodzenia („wylania”) akumulatora załoga nie uległa poparzeniom. Przewody układu chłodzenia w przedziale załogi muszą być metalowe. Przewody i połączenia elastyczne muszą być ekranowane.

10.2. Akumulator - patrz art. [285-10.1](#) Zał. J.

Załącznik nr 8 Regulamin techniczny Grupy OPEN

I. Przepisy dla pojazdów Grupy OPEN

1.1. Do Grupy OPEN dopuszczone będą pojazdy z napędem na jedną (4x2) lub dwie osie (4x4) o zamkniętym nadwoziu i maksymalnej masie 3500 kg i maksymalnej szerokości 2200 mm.

1.2. Pojazd Grupy OPEN musi być wyposażony w dwa lusterka zewnętrzne, po jednym z każdej strony pojazdu o minimalnej powierzchni 90 cm².

1.3. Dozwolone są następujące silniki:

- seryjne wolnossące silniki diesla i benzynowe;
- seryjne dotadowane silniki diesla i benzynowe;
- prototypowe silniki diesla dotadowane o maksymalnej nominalnej pojemności skokowej silnika:
 - do 3000 cm³ - bez zwężki
 - ponad 3000 cm³ - muszą posiadać zwężkę o średnicy wewnętrznej 39 mm
- prototypowe silniki benzynowe dotadowane o maksymalnej nominalnej pojemności skokowej cylindrów silnika:
 - do 3000 cm³ - bez zwężki
 - ponad 3000 cm³ do 4000 cm³ - muszą posiadać zwężkę o średnicy wewnętrznej 32 mm.

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

1.5. Zawieszenie jest dowolne.

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

1.7. Układ hamulcowy musi być zgodny z art. 285-9. aktualnego Zał. J.

1.8. Układ kierowniczy - dozwolone są tylko mechaniczne układy kierownicze.

II. Przepisy bezpieczeństwa

1. Klatka bezpieczeństwa i otuliny ochronne

1.1. Każdy pojazd biorący udział w rajdzie musi być wyposażony w klatkę bezpieczeństwa, której konstrukcja musi być zgodna z art. 283-8. Zał. J, z uwzględnieniem poniższej zależności.

W zależności od daty wystawienia KSS klatka bezpieczeństwa musi być zgodna:

- przed 01.01.2021 z Zał. J 2020
- przed 01.01.2017 z Zał. J 2016

1.2. Wszystkie rury klatki bezpieczeństwa na poziomie / w płaszczyźnie dachu, muszą być osłonięte otuliną ochronną. Otuliny ochronne i ich mocowania muszą być zgodne z art. 283-8.3 Zał. J.

2. Gaśnice i systemy gaśnicze

2.1. Obowiązkowe jest stosowanie systemów gaśniczych homologowanych przez FIA, zgodnych z listą tech. FIA nr 16 lub 52.

2.2. Gaśnice i systemy gaśnicze muszą być stosowane wg art. 283-7 Zał. J

2.3. Butla systemu gaśniczego oraz gaśnica ręczna muszą być zamocowane w sposób uniemożliwiający wysunięcie się z mocowania w wyniku wypadku (system "anti-torpedo").

2.4. Kierowca i pilot muszą być w stanie ręcznie uruchomić system gaśniczy gdy zapięci w pasy siedzą w swoich fotelach.

2.5. Dysze systemu gaśniczego muszą być trwale zamocowane zgodnie z instrukcją montażu właściwą dla danego numeru „Ex” systemu gaśniczego.

3. Fotele

Homologowane fotele (lista techniczna FIA Nr 12 lub 40) muszą być zamocowane zgodnie z art. 283-20. Zał. J. Dopuszcza się stosowanie foteli zgodnych ze standardem FIA 8855/1999, z przekroczoną datą ważności do użycia o 5 lat (maksymalnie 10 lat od daty produkcji), bez dodatkowego przeglądu producenta.

4. Uszy holownicze

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

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

5. Szyby i siatki

5.1. We wszystkich pojazdach szyba przednia musi być wykonana ze szkła warstwowego klejonego.

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

5.3. Szyby boczne i szyba tylna mogą być wykonane z poliwęglanu, którego minimalna grubość wynosi 3.8 mm.

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

5.5. Jeżeli przednia szyba jest wklejona, a szyby boczne wykonane z poliwęglanu są nieruchome, to musi być możliwe usunięcie przednich drzwi lub szyb w przednich drzwiach, od wewnątrz kabiny bez użycia żadnych narzędzi.

6. Główny wyłącznik prądu

6.1. Każdy pojazd musi być wyposażony w dwa zewnętrzne wyłączniki prądu, zgodne z Art.283-13 Zał.J. Wyłączniki muszą być typu nieiskrzącego. Wyłącznik zewnętrzny musi być usytuowany u dołu słupka przedniej szyby, po obydwu stronach nadwozia i musi być wyraźnie oznaczony czerwoną błyskawicą na niebieskim trójkącie z białą obwódką (długość podstawy trójkąta, co najmniej 12 cm).

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

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

7. Dodatkowe zamocowania

7.1. Pojazdy muszą być wyposażone w dodatkowe zabezpieczenia pokrywy silnika i bagażnika przed jej ich otwarciem, za pomocą dwóch dodatkowych zamocowań.

7.2. Otwory w pokrywie do mocowania zabezpieczeń muszą być wzmocnione dodatkowymi płytkami.

7.3. W przypadku użycia części plastikowych, należy zastosować metalowe wzmocnienia, aby zapobiec możliwości uszkodzenia mechanicznego.

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

8. Układ paliwowy

8.1. Zgodnie z przepisami FIA w sporcie samochodowym paliwem zasilającym silniki jest benzyna lub olej napędowy, zgodnie z art. 266 Zał. J.

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

8.3. Układ odpowietrzania zbiornika paliwa musi być wyposażony w mechanizm samoczynnie zabezpieczający przed wyciekami paliwa w przypadku przewrócenia się pojazdu - patrz art. 283-3 Zał. J.

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

9. Inne postanowienia

9.1. Wprowadza się obowiązek instalacji ścianek działowych między chłodnicą, a przedziałem załogi, i między akumulatorem, a przedziałem załogi, w taki sposób, żeby w przypadku rozszczelnienia układu chłodzenia lub uszkodzenia („wylania”) akumulatora załoga nie uległa poparzeniom. Przewody układu chłodzenia w przedziale załogi muszą być metalowe. Przewody i połączenia elastyczne muszą być ekranowane.

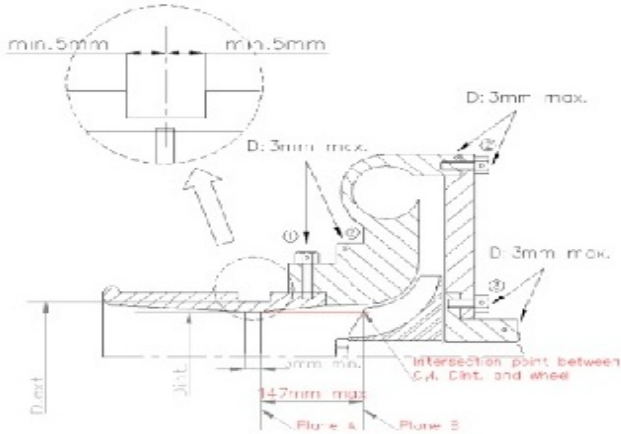
9.2. Akumulator - patrz art. 285-10.1 Zał. J.

Załącznik nr 9 Regulamin techniczny Grupy TRUCK

Pojazdy zgłoszone w Grupie TRUCK muszą być zgodne z postanowieniami art. 287 Zał. J 2026 i/lub 2021, i/lub Regulaminów Krajowych danego ASN-u.

Załącznik nr 10 Schemat konstrukcji ogranicznika wlotu powietrza (zweżki) oraz zasady plombowania turbosprężarki, silników, zespołów napędowych (skrzynia biegów, mosty napędowe, itp.).

1. Schemat konstrukcji zweżki obowiązujący we wszystkich pojazdach Cross Country (jeżeli jest wymagana).



Oryginalny schemat konstrukcji zweżki nr 284-4 jest zawarty w Art.284-6 Załącznika J.

2. Zasady plombowania turbosprężarki:

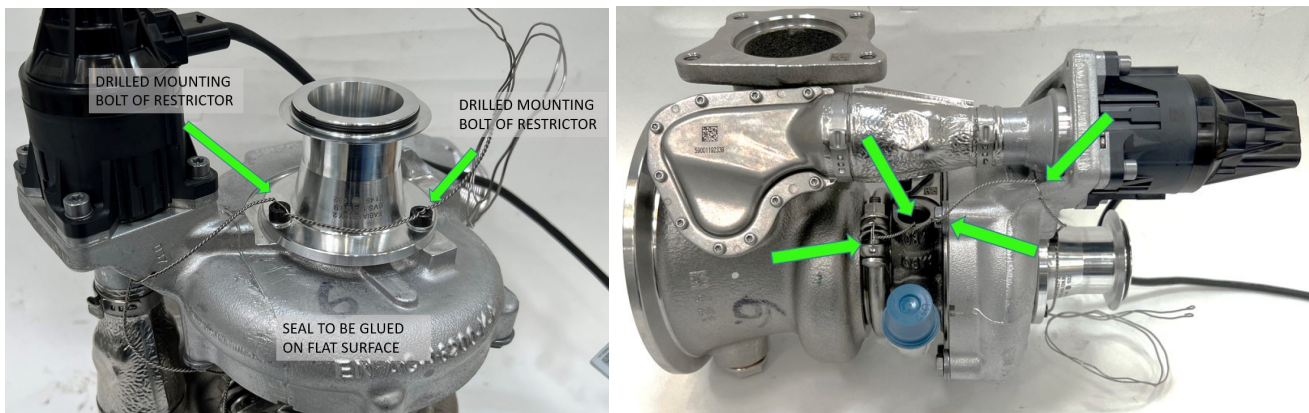
Do plombowania turbosprężarki używamy drut plombowniczy ze stali nierdzewnej o średnicy 0,6 lub 0,8 mm.

Drut przeprowadzamy przez wszystkie elementy turbosprężarki - zweżka (min. dwie śruby) > obudowa sprężarki (część zimna) > korpus sprężarki > obudowa turbiny (część gorąca). Dla ułatwienia na schemacie zweżki są zaznaczone strzałkami punkty (1, 2, 3) przez które musi być przeprowadzony drut plombowniczy. Podana jest też maksymalna średnica otworu (3 mm) przez który przeprowadzamy drut plombowniczy.

W przypadku gdy korpus sprężarki nie jest bezpośrednio łączony śrubami z obudowa sprężarki lub turbiny, to w takim przypadku drut musi być przeprowadzony przez wszystkie elementów turbosprężarki. Aby plombowanie było skuteczne może być konieczne wywiercenie dodatkowych otworów w obudowach turbosprężarki oraz może być zastosowany inny schemat plombowania.

Zasada plombowania turbosprężarki jest taka aby nie udało się rozebrać / „otworzyć” turbosprężarki bez usunięcia / uszkodzenia drutu plombującego.

Zdjęcia przedstawiające plombowanie turbosprężarki (wykorzystano materiały FIA z Rajdu Polski)



3. Zasady plombowania zweżki w silnikach wolnossących:

W silnikach wolnossących zweżka jest przeważnie umiejscowiona w otworze wylotowym z obudowy filtra powietrza. W takim przypadku drut do plombowania przeprowadzamy przez co najmniej dwie śruby mocujące zweżkę do obudowy filtra. Jeżeli pomiędzy zweżką, a przepustnicą silnika są dodatkowe połączenia przewodów

doprowadzających powietrze, to każde takie połączenie musi być zaplombowane, dotyczy to też połączenia przewodu dolotowego z przepustnicą.

Jeżeli zwężka w silniku wolnossącym jest umiejscowiona w przewodzie dolotowym do silnika, poza obudową filtra powietrza, to wszystkie połączenia przewodu dolotowego za turbosprężarką muszą być również zaplombowane.

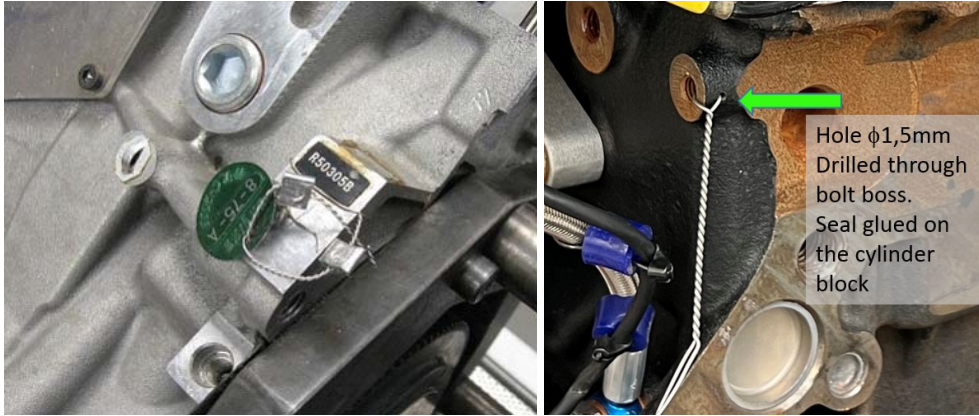
W obu tych przypadkach drut plombujący musi być wystarczająco długi, tak aby można było swobodnie założyć i zaciśnąć plomby - „pestka” aluminiowa > blaszka z numerem plomby > „pestka” aluminiowa. Plomby muszą być umieszczone w miejscu umożliwiającą szybką kontrolę w czasie rajdu.

4. Zasady plombowania silnika:

Plombujemy tylko sam blok silnika. Drut plombujący silnik musi być przeprowadzony przez otwór technologiczny lub wywiercony dodatkowy otwór w bloku silnika, który najbezpieczniej jest wykonać w nadlewie technologicznym. W celu łatwego zaciśnięcia plomb oraz późniejszej kontroli, końcówki drutu muszą być wyprowadzone w łatwo dostępne miejsce, przeważnie jest to górna powierzchnia silnika.

Nie plombujemy głowicy silnika i miski olejowej oraz innych zespołów.

Zdjęcia przedstawiające plombowanie silnika (wykorzystano materiały FIA z Rajdu Polski)



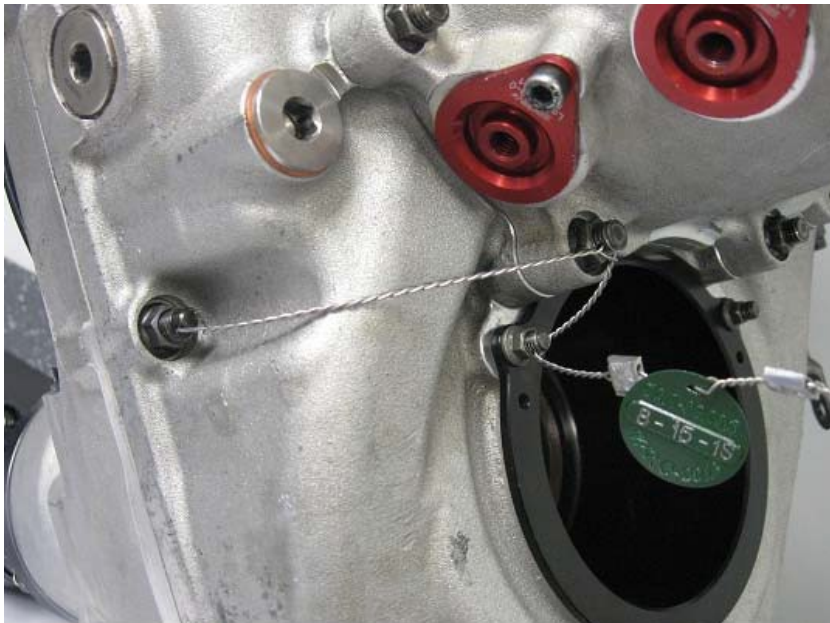
5. Zasady plombowania zespołów napędowych (skrzynia biegów, mosty napędowe, itp.):

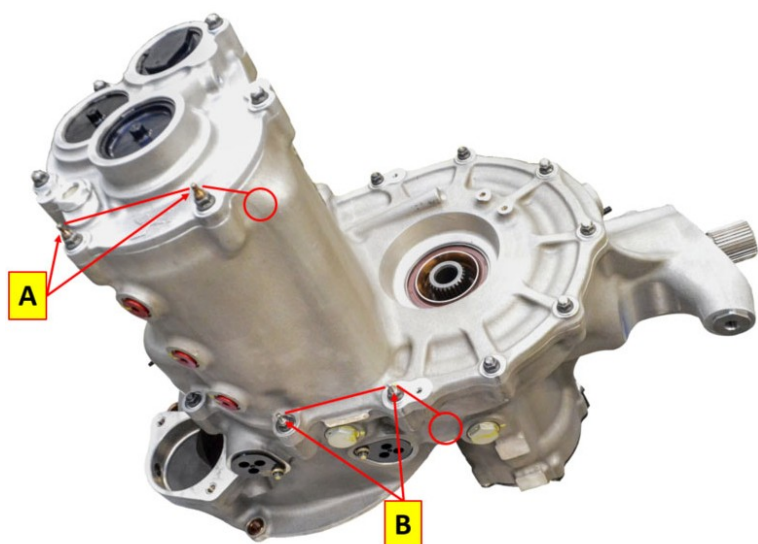
Zasada plombowania jest taka sama jak w przypadku turbosprężarek, czyli nie można rozebrać / „otworzyć” danego zespołu napędowego bez usunięcia / uszkodzenia drutu plombującego.

Zespoły napędowe plombujemy od strony podwozia samochodu / „od spodu” samochodu, więc zakończenia drutu wyprowadzamy pod spodem nadwozia. Najczęściej drut plombujący jest przeprowadzany przez wywiercone otwory (maks. 3 mm) w łbach śrub skręcających ze sobą obudowy zespołu napędowego.

Skrzynia biegów ma być zaplombowana, aby była możliwość wymiany kompletnego sprzęgła.

Zdjęcia przedstawiające plombowanie zespołów napędowych (wykorzystano materiały FIA z Rajdu Polski)





We wszystkich powyższych przypadkach (turbosprężarka, silnik, napędy, itp.) na zawodniku ciąży obowiązek przygotowania zespołu do plombowania, w tym również przeprowadzenie drutu plombowniczego i odpowiednie skręcenie drutu pomiędzy elementami / punktami które mają być zaplombowane.

Załącznik nr 11 Zasady postępowania (procedury) podczas tankowania paliwa.

1. Strefa tankowania (zwane dalej RZ):
 - 1.1. W RZ dozwolone jest tylko tankowanie pojazdu, nie wolno wykonywać żadnych innych czynności.
 - 1.2. W RZ obowiązuje ograniczenie do 30 km/h.
 - 1.3. W RZ może przebywać trzech członków zespołu z każdej załogi, przy czym jeden z nich musi być z gaśnicą (zalecana jest gaśnica 6 kg), niezwłocznie po zakończeniu tankowania cały zespół wykonywujący tankowanie musi opuścić RZ. Zabrania się przebywania w RZ innych osób nie związanych z procedurą tankowania.
 - 1.4. Członkowie zespołu biorący udział w tankowaniu muszą nosić odzież zapewniającą odpowiednią ochronę przed ogniem. Jako minimum muszą być ubrani w długie spodnie, bluzę z długim rękawem, zakryte buty i balaklawę, powinni używać również okulary ochronne.
 - 1.5. Przez cały czas trwania operacji tankowania silnik musi być wyłączony, a załoga musi opuścić pojazd przed rozpoczęciem tankowania.
 - 1.6. W RZ korzystanie z telefonów komórkowych i komunikacji radiowej jest zabronione.
 - 1.7. W RZ zabronione jest palenie papierosów i e-papierosów.
 - 1.8. W RZ zabrania się pozbywania pozostałości paliwa z węży tankujących w inne miejsca niż do pojemników na paliwo.
 - 1.9. W przypadku awarii pojazdu, pojazd może być wypchnięty poza strefę RZ przez załogę, osoby funkcyjne i/lub trzech członków zespołu.
 - 1.10. Wszystkie dodatkowe warunki lub ograniczenia w RZ muszą być opublikowane / określone w Regulaminie Uzupełniającym Rajdu.
2. Tankowanie na komercyjnych stacjach paliw:
 - 2.1. Komercyjne stacje paliw muszą być wyznaczone w książce drogowej.
 - 2.2. Załoga może tankować tylko z dystrybutora, bez żadnej pomocy fizycznej poza upoważnionym personelem stacji paliw. Członek zespołu może tylko dokonać płatności, ale musi trzymać się z dala od pojazdu.
 - 2.3. Pojazdy wyposażone wyłącznie w szybkozłącza do tankowania i korzystające z paliwa z komercyjnej stacji paliw, muszą przewozić w pojeździe adapter do tankowania. Adapter ten musi być okazany w czasie BK1.
3. Oddalone strefy tankowania wyłącznie dla pojazdów Challenger, SVV i UTV:
 - 3.1. Oddalone strefy tankowania dla pojazdów CHG, SSV, i UTV, zlokalizowane na trasie rajdu, mogą być wyznaczone przez organizatora. Muszą być one zaznaczone w książce drogowej
 - 3.2. Oddalona strefa tankowania (strefa neutralizacji) na OS-ie, jest obowiązkowa dla wszystkich zawodników Challenger, SSV i UTV. W strefie tej obowiązują następujące procedury:
 - 3.2.1. Załoga musi znajdować się na zewnątrz pojazdu.
 - 3.2.2. W czasie tankowania dozwolone są wyłącznie czynności bezpośrednio związane tankowaniem pojazdu przez załogę danego pojazdu.
 - 3.2.3. Po zatankowaniu niedozwolona jest jakakolwiek ingerencja w pojazd.
 - 3.2.4. Za operację tankowania odpowiada wyłącznie załoga.

Załącznik nr 12 Zapowiedź zmian regulaminowych w kolejnych sezonach

Zmiany obowiązujące od 01.01.2027 roku: