



REGULAMIN TECHNICZNY DTS Winter (sezon zimowy 2024/2025)

ZASADY OGÓLNE

1. Niniejszy regulamin techniczny (zwany dalej regulaminem) jest dokumentem określającym zasady modyfikacji oraz wymagania bezpieczeństwa jakie musi spełniać kierowca/zawodnik wraz z driftowozem, którym startuje w treningach i/lub w zawodach DTS Winter (zwane dalej DTS).
2. Niniejszy regulamin jest regulaminem uzupełniającym do Regulaminu Treningów oraz Regulaminu Zawodów DTS Winter.
3. Niniejszy regulamin dotyczy obu grup kierowców/zawodników, tj. OPEN i FIGHTERS.
4. Do udziału w treningach i zawodach DTS Winter dopuszcza się samochody osobowe posiadające wyłącznie napęd na tylne koła (RWD).
5. Zabrania się startowania samochodami o konstrukcji rurowej, w których za funkcję nośną odpowiada tylko i wyłącznie konstrukcja rurowa, a nie oryginalne elementy nośne nadwozia.
6. Samochody z nadwoziem otwartym w czasie zawodów muszą mieć zamknięty dach.
7. Pojazdy startujące podczas treningów i/lub zawodów obowiązkowo muszą posiadać wszystkie elementy karoserii, w tym przedni i tylny zderzak oraz przednie i tylne lampy.
8. Dopuszcza się demontaż przednich oraz tylnych lamp pod warunkiem montażu w ich miejsce estetycznych zaślepek w taki sposób, aby nie pozostawić odsłoniętych ostrych krawędzi.
9. Samochód powinien zachowywać seryjną linię nadwozia.
10. Górna część przednich oraz tylnych kół nie może wystawać poza obrys nadwozia – dopuszczalne jest stosowanie estetycznych poszerzeń błotników.
11. Driftowóz nie może nosić śladów znacznych i/lub licznych uszkodzeń, szczególnie budzących wątpliwość w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa podczas użytkowania/jazdy w/w pojazdem.
12. Niedopuszczalny jest stan techniczny samochodu wskazujący na uszkodzone i/lub przerdzewiałe elementy konstrukcyjne, nośne oraz odpowiadające za bezpieczeństwo użytkowania, w tym m.in. podłużnic, kielichów amortyzatorów i sprężyn zawieszenia, punktów montażu przedniego i tylnego zawieszenia, podłogi (szczególnie w miejscu montażu foteli i pasów bezpieczeństwa), progów w ich części konstrukcyjnej.
13. Samochód musi posiadać układ wydechowy z co najmniej jednym tłumikiem i spełniającym poziom głośności nie przekraczający 100 dB mierzony sonometrem przy prędkości obrotowej silnika ok. 4500 obr./min.
14. Pomiary głośności mogą być przeprowadzone w każdym czasie trwania treningów i/lub zawodów.
15. W przypadku przekroczenia dopuszczalnej normy głośności przez driftowóz Sędzia Techniczny ma prawo niedopuszczenia do dalszej jazdy zawodnika do czasu usunięcia powyższej niesprawności i uzyskania pozytywnego pomiaru poziomu hałasu.
16. W samochodzie dopuszczalne jest korzystanie z zamontowanej instalacji gazowej LPG pod warunkiem posiadania przez kierowcę ważnego badania technicznego, co zawodnik potwierdza podczas badania kontrolnego przedstawiając aktualny dowód rejestracyjny lub zaświadczenie ze stacji kontroli pojazdów. W przeciwnym wypadku konieczny będzie demontaż zbiornika LPG lub kierowca otrzyma negatywny wynik badania uniemożliwiający dalszy udział w treningach i/lub

zawodach.

MODYFIKACJE

1. Dozwolone są wszelkiego rodzaju modyfikacje silnika wraz z jego osprzętem, układu przeniesienia napędu, zawieszenia, układu kierowniczego oraz układu hamulcowego przy zachowaniu działania hamulca nożnego na wszystkie 4 koła. Modyfikacje w/w elementów nie mogą ograniczać ich pierwotnych funkcji.
2. Światła stopu oraz światła awaryjne powinny być sprawne.
3. W grupie OPEN zaleca się, aby samochód posiadał dodatkowe i sprawne światło STOP przód i tył w postaci taśmy LED koloru czerwonego zamontowanej na górnej krawędzi szyby na całej jej szerokości.
4. W grupie FIGHTERS wymaga się, aby samochód posiadał dodatkowe i sprawne światło STOP przód i tył w postaci taśmy LED koloru czerwonego zamontowanej na górnej krawędzi szyby na całej jej szerokości.
5. Samochód biorący udział w treningach i/lub zawodach DTS nie może posiadać odsłoniętych ostrych krawędzi, które mogą stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa.

OPONY

1. Rozmiar opon na przedniej osi nie musi odpowiadać rozmiarowi opon fabrycznych.
2. Wprowadza się ograniczenie w zakresie stosowanych opon na tylnej osi podczas zawodów DTS Winter, o czym mowa w punkcie 3.
3. Dopuszczalne opony na tylnej osi podczas zawodów DTS Winter są wyłącznie opony marki UNIROYAL model RainSport 5 o rozmiarze 225/45 R17, 205/55 R16 lub 195/50 R15.
4. Zabronione są jakiegokolwiek ingerencje w opony wskazane w pkt. 3, w tym ich nacinanie, np. aby uzyskać efekt szybszego i wydajniejszego odprowadzania wody.
5. W przypadku nieprzestrzegania przez zawodnika zasad regulaminu dotyczących dopuszczalnego ogumienia, Skład Sędziowski ma prawo do dyskwalifikacji zawodnika z udziału w zawodach.

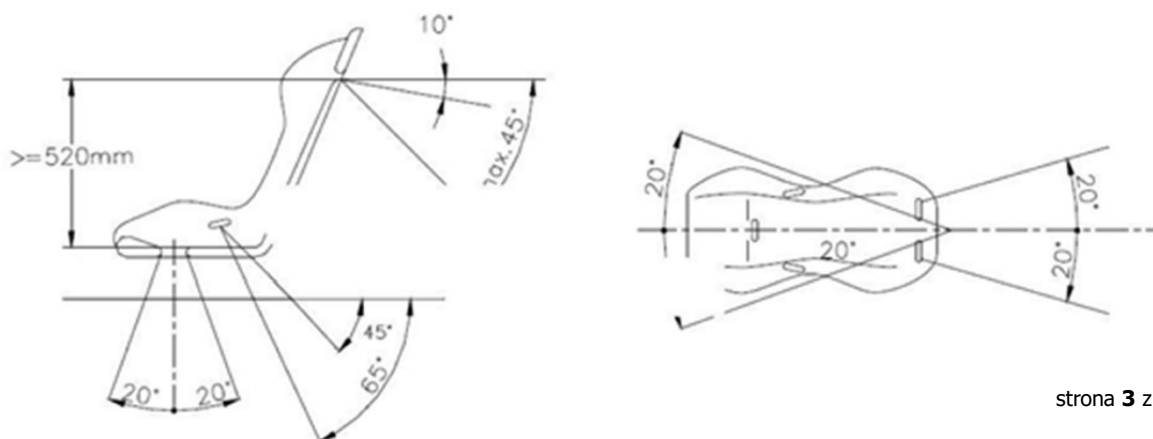
OZNAKOWANIE

1. Kierowcy/zawodnicy zobowiązani są do umieszczenia na swoim driftowozie przekazanej przez Kierownika Biura Zawodów blendy oraz numerów startowych we wskazanych miejscach, tj. blendy w górnej części przedniej szyby czołowej, a numery startowe na tylnych bocznych szybach po obu stronach auta.
2. Samochód bez wymaganego oznakowania nie może przystąpić do badania kontrolnego.
3. Brak wymaganego oznakowania powoduje brak możliwości wjazdu na tor.
4. Brak wymaganych bocznych numerów startowych podczas przejazdów punktowanych, np. z powodu odklejenia/zerwania skutkować będzie wynikiem zerowym za odbyty przejazd.

WYMOGI BEZPIECZEŃSTWA SAMOCHODU

1. Zalecane jest stosowanie minimum sześciopunktowej klatki bezpieczeństwa. Klatka musi być spawana do nadwozia. Zaleca się, aby klatka bezpieczeństwa spełniała wymogi załącznika J 2020 art. 253-8 (regulaminu technicznego FIA) oraz wyposażona w homologowaną otulinę w miejscach możliwego kontaktu kasku kierowcy i pasażera z klatką.
2. W przypadku samochodu z nadwoziem kabriolet z tzw. miękkim dachem klatka bezpieczeństwa jest obowiązkowa.

3. Jeśli seryjne drzwi zostały zmienione, wówczas wymaga się montażu klatki bezpieczeństwa z „krzyżem” między słupkami bocznymi A i B wg zał. „J” lub wzmocnienia typu „nascar”.
4. W przypadku braku klatki bezpieczeństwa drzwi muszą pozostać seryjne ze wszystkimi seryjnymi wzmocnieniami przewidzianymi przez producenta pojazdu. Drzwi nie mogą nosić śladów uszkodzeń w/w wzmocnień. Sędzia Techniczny może nakazać demontaż tapicerki drzwi celem weryfikacji ich stanu technicznego.
5. W grupie OPEN zaleca się, aby samochód posiadał jednoczęściowy, kubełkowy fotel kierowcy zamontowany na stałe za pomocą profesjonalnych wsporników montażowych. Zaleca się montaż fotela posiadającego ważną lub utraconą homologację FIA.
6. W grupie FIGHTERS wymaga się, aby samochód posiadał jednoczęściowy, kubełkowy fotel kierowcy zamontowany na stałe za pomocą profesjonalnych wsporników montażowych. Zaleca się montaż fotela posiadającego ważną lub utraconą homologację FIA.
7. W przypadku montażu fotela kubełkowego zabrania się stosowania szyn przesuwnych oraz seryjnych pasów bezpieczeństwa.
8. Sposób montażu fotela:
 - a. wsporniki foteli mogą być zamocowane na zakotwiczeniach do mocowania foteli używanych w oryginalnym samochodzie,
 - b. wsporniki foteli mogą być zamocowane do dodatkowych poprzeczek, które dospawane są do nadwozia za pomocą płytek końcowych o powierzchni min. 120 cm² i grubości min. 3 mm. Poprzeczki o profilu „U” muszą być wykonane z kątownika z blachy stalowej o grubości min. 2,5 mm i minimalnych wymiarach 35 x 20 mm,
 - c. wsporniki foteli mogą być zamocowane bezpośrednio do nadwozia/podwozia w co najmniej 4 punktach na fotel, przy użyciu śrub o średnicy min. 8 mm (min. klasa twardości 8.8) i za pomocą płytek wzmacniających (płytki oporowe). Minimalne pole kontaktu pomiędzy wspornikiem, nadwoziem/podwoziem i płytką oporową wynosi 40 cm² dla każdego punktu zamocowania.
9. Jeżeli zawodnik zamierza wozić pasażerów (dopuszczalne wyłącznie podczas sesji treningowej), fotel pasażera wraz z mocowaniem musi bezwzględnie spełniać takie same warunki bezpieczeństwa jak fotel kierowcy.
10. W grupie OPEN zaleca się, aby samochód był wyposażony w minimum 4-punktowe, 3-calowe pasy bezpieczeństwa kierowcy z homologacją dopuszczenia do ruchu. Zaleca się montaż pasów posiadających ważną lub utraconą homologację FIA.
11. W grupie FIGHTERS wymaga się, aby samochód był wyposażony w minimum 4-punktowe, 2-calowe pasy bezpieczeństwa kierowcy z homologacją dopuszczenia do ruchu. Zaleca się montaż 3-calowych pasów posiadających ważną lub utraconą homologację FIA.
12. Sposób montażu pasów – wskazany na poniższym rysunku:
 - a. kąt pomiędzy oparciem fotela, a odcinkiem pasa bezpieczeństwa znajdującym się pomiędzy oparciem fotela, a tylnym mocowaniem pasa musi wynosić nie mniej niż 45 stopni,
 - b. zaleca się montaż tylnej części pasów do klatki bezpieczeństwa,
 - c. maksymalny kąt odchylenia względem osi fotela wynosi +/- 20 stopni,
 - d. zabronione jest mocowanie pasów bezpieczeństwa do foteli lub ich wsporników,
 - e. pasy bezpieczeństwa mogą być zamontowane w punktach montażu seryjnych pasów.



13. Jeżeli zawodnik zamierza wozić pasażerów (dopuszczalne wyłącznie podczas sesji treningowej), pasy bezpieczeństwa dla pasażera wraz z mocowaniem muszą bezwzględnie spełniać takie same warunki bezpieczeństwa jak pasy bezpieczeństwa kierowcy.
14. Zaleca się, aby samochód posiadał główny wyłącznik prądu, a jeśli go posiada to:
 - a. główny wyłącznik prądu musi wyłączać wszystkie obwody instalacji elektrycznej (m.in. akumulator, alternator, światła, sygnały dźwiękowe, zapłon, odbiorniki elektryczne, itp.), musi również unieruchamiać silnik,
 - b. kierowca siedzący normalnie za kierownicą z zapiętymi pasami bezpieczeństwa, musi mieć możliwość ręcznego uruchomienia wyłącznika prądu,
 - c. wyłączenie dopływu prądu musi być także dostępne z zewnątrz pojazdu za pomocą tzw. linki do wyłącznika prądu i oznakowane odpowiednim symbolem.
15. Samochód musi posiadać sprawną gaśnicę ręczną o masie środka gaśniczego min. 2 kg z ważną homologacją/przeglądem, zamocowaną na stałe w łatwo dostępnym miejscu. Zaleca się montaż systemu gaśniczego.
16. Samochód musi posiadać pełną przegrodę oddzielającą komorę silnikową od przedziału pasażerskiego.
17. Akumulator musi być bezpiecznie zamocowany na stałe, a klema „dodatnia” osłonięta. W przypadku montażu akumulatora w nieseryjnym miejscu musi być on zamocowany do nadwozia za pomocą metalowych uchwytów w taki sposób, aby przy ewentualnym zderzeniu lub dachowaniu nie miał możliwości przemieszczenia się. W przypadku montażu wewnątrz kabiny lub bagażnika bez przegrody wymaga się dodatkowo zastosowania obudowy akumulatora.
18. W przypadku montażu zbiornika paliwa innego niż seryjny przewody paliwowe muszą posiadać taką samą specyfikację jak przewody seryjne.
19. Obowiązuje zakaz przeprowadzania przewodów paliwowych wewnątrz samochodu, tj. w kabinie kierowcy.
20. Obowiązuje zakaz przeprowadzania jakichkolwiek przewodów olejowych, montażu zbiorników i/lub urządzeń olejowych/hydraulicznych we wnętrzu samochodu, tj. kabinie kierowcy.
21. W przypadku montażu zbiornika paliwa innego niż seryjny wymagana jest niepalna przegroda między przestrzenią bagażnika, w którym został zamontowany zbiornik a kabiną kierowcy.
22. Odpowietrzenie zbiornika paliwa innego niż seryjny musi posiadać zawór zwrotny odprowadzający opary paliwa na zewnątrz pojazdu.
23. W przypadku montażu chłodnicy w bagażniku wymagana jest niepalna przegroda między przestrzenią chłodnicy a kabiną kierowcy.
24. Dopuszcza się przeprowadzenie przewodów chłodniczych we wnętrzu auta z silnika do chłodnicy zamontowanej w bagażniku pod warunkiem, że zostały dodatkowo zabezpieczone i osłonięte szczelną zabudową przeciwrozbryzgową.
25. Samochód musi posiadać ucho holownicze z przodu i z tyłu. Musi być ono umiejscowione w sposób widoczny i łatwo dostępny.
26. Zastosowanie niefabrycznej maski lub kłapy bagażnika wymaga użycia zapinek bezpieczeństwa.
27. Szyba przednia obowiązkowo musi być wykonana ze szkła warstwowego klejonego. Pozostałe szyby seryjne mogą być zastąpione szybami wykonanymi z poliwęglanu.
28. W przypadku rozbicia którejkolwiek szyby samochodu, w szczególności przedniej bocznej szyby kierowcy i/lub pasażera zawodnik nie będzie mógł kontynuować przejazdów do momentu jej wymiany na seryjną szybę bez uszkodzeń lub szybę wykonaną z poliwęglanu.
29. W przypadku rozbicia tylnej prawej i/lub lewej bocznej szyby driftowozu Sędzia Techniczny na wniosek zawodnika dokonuje oględzin pojazdu, ocenia wpływ w/w uszkodzenia na bezpieczeństwo użytkowania i wydaje decyzję co do dalszego udziału w przejazdach.
30. W przypadku montażu w samochodzie przedniego i/lub tylnego bash baru, tj. rurowego wzmocnienia zderzaka, w miejsce seryjnej belki zderzaka, zaleca się, aby został on wykonany ze stalowej rury, z tzw. czarnej stali bezszwowej, o przekroju od 33,7 do 40 milimetrów i grubości

ścianki od 2 do 2,6 mm.

31. Zadaniem bash baru jest absorpcja siły uderzenia w przypadku kolizji lub kontaktu z przeszkodą lub innym pojazdem.
32. Bash bar nie może wystawać poza obrys samochodu, nie może posiadać ostrych krawędzi oraz nie może uniemożliwiać montażu seryjnego zderzaka.
33. Boczne zakończenia bash baru muszą być dogięte w stronę kół o kącie gięcia minimum 30° i punkcie gięcia minimum 15 cm od zakończeń rur po obu stronach. Zaleca się, aby w/w zakończenia bash baru były całkowicie skierowane w stronę kół o kącie od 60° do 90° .
34. Rury bash baru muszą być puste w środku.
35. Obowiązuje zakaz dodatkowego dociążania samochodów nieseryjnymi rozwiązaniami oraz nieseryjnym wyposażeniem, innym niż te przewidziane przez producenta dla danej marki i modelu samochodu zarówno we wnętrzu jak i na zewnątrz driftowozu, w tym pod jego podwoziem.
36. W samochodzie nie mogą znajdować się żadne luźne przedmioty, które mogłyby spowodować zagrożenie dla kierowcy lub pasażera, bez względu na ich rozmiar, w tym jakiegokolwiek koła, felgi, opony, worki z piaskiem, bloczki betonowe, metalowe obciążniki oraz koło zapasowe, nawet gdyby było przymocowane/przykręcone w oryginalnej wnęce bagażnika.
37. W drodze wyjątku wśród nieseryjnych rozwiązań i wyposażenia, o których mowa w pkt. 32, a mających wpływ na wagę auta dopuszczalne są modyfikacje poprawiające bezpieczeństwo kierowcy i pasażera, w tym klatka bezpieczeństwa, bezpieczny zbiornik paliwa z homologacją czy akumulator przymocowany do podłogi na środku bagażnika.
38. Podczas zawodów, zarówno okno kierowcy, jak i pasażera, a także „szyberdach” muszą pozostać zamknięte.
39. Wszelkiego rodzaju wycieki płynów, olejów i paliwa są niedopuszczalne.
40. Organizator i/lub Sędzia Techniczny zastrzega sobie prawo do odmówienia korzystania z toru zawodnikowi, którego pojazd nie spełnia wymogów bezpieczeństwa.

STANOWISKO SERWISOWE

1. Kierowca/zawodnik na czas treningów i/lub zawodów otrzymuje do dyspozycji miejsce na swoje stanowisko serwisowe w strefie parku maszyn.
2. Kierownik Parku Maszyn może kierowcy/zawodnikowi wskazać dokładne miejsce na stanowisko serwisowe i sposób jego organizacji.
3. Wymagane jest stosowanie pod samochodem w miejscu serwisowym kierowcy/zawodnika nieprzepuszczalnej maty w rozmiarze co najmniej długości i szerokości driftowozu.
4. Kierowca/zawodnik zobowiązany jest do utrzymania i pozostawienia czystości oraz porządku na swoim stanowisku serwisowym. Obowiązek ten dotyczy również całej strefy parku maszyn.
5. Kierowca/zawodnik odpowiada za bezpieczeństwo i zachowanie swoich członków teamu, w tym mechaników oraz zaproszonych przez niego osób.

WYMOGI BEZPIECZEŃSTWA KIEROWCY ORAZ PASAŻERA

1. Kierowca/zawodnik biorący udział w treningach i zawodach musi posiadać kask do motorsportu z homologacją dopuszczenia do ruchu ECE. Zaleca się kask, który posiada ważną lub utraconą homologację FIA. Kierowca musi mieć założony i zapięty kask, dopóki samochód znajduje się w strefie wjazdu na tor, ocenianej, startowej i przedstartowej.
2. W przypadku seryjnych, szklanych szyb w drzwiach pojazdu zalecenia się kask zamknięty z tzw. szybką.
3. Jeżeli kierowca/zawodnik zamierza wozić pasażerów, pasażer musi bezwzględnie posiadać kask spełniający takie same warunki bezpieczeństwa jak kask kierowcy.
4. Zaleca się, aby kierowca/zawodnik podczas jazdy na torze był ubrany w jednoczęściowy

kombinezon do motorsportu.

5. Zalecane jest stosowanie rękawic do motorsportu.
6. Zaleca się stosowanie butów do motorsportu.
7. Zabrania się przewożenia więcej niż jednego pasażera oraz zabrania się przewożenia go na tylnym siedzeniu/kanapie.
8. W przypadku przewożenia pasażera to kierowca ponosi pełną odpowiedzialność za spełnienie wymogów niniejszego regulaminu przez jego pasażera.
9. W przypadku przewożenia pasażera to kierowca ponosi pełną odpowiedzialność wobec pasażera za wszelkie zdarzenia mające wpływ na jego życie i zdrowie oraz uszczerbek majątkowy, o czym informuje pasażera jeszcze przed rozpoczęciem jazdy. Informacja ta winna zawierać opis ryzyka jakie niesie ze sobą popełnienie błędu przez siebie lub innego kierowcę/zawodnika prowadzącego do wypadku lub zderzenia z innym pojazdem, infrastrukturą toru czy elementami wyznaczonej trasy.

BADANIA KONTROLNE

1. Zgłoszony do treningów i/lub zawodów driftowóz jeszcze przed rozpoczęciem jazd na torze obowiązkowo zostanie poddany badaniu kontrolnemu, które przeprowadza Sędzia Techniczny w wyznaczonym miejscu i czasie w dniu treningów i/lub zawodów.
2. Samochód przed przystąpieniem do badania musi być czysty, kompletny, odpowiednio oznakowany blendą oraz bocznymi numerami startowymi, spełniający zapisy niniejszego regulaminu oraz przygotowany do jazdy.
3. Na kierowcy/zawodniku spoczywa obowiązek udowodnienia spełnienia zgodności samochodu z wymogami niniejszego regulaminu.
4. Sędzia Techniczny po dokładnej weryfikacji i kontroli driftowozu podejmie decyzję o pozytywnym, warunkowym lub negatywnym wyniku badania.
5. Pozytywny oraz warunkowy wynik badania zostanie potwierdzony przez Sędziego Technicznego umieszczeniem na przedniej szybie czołowej naklejki BK, która uprawnia do wjazdu na tor.
6. Negatywny wynik badania kontrolnego jest równoznaczny z niedopuszczeniem samochodu do jazdy na torze. Po usunięciu wszelkich nieprawidłowości mających wpływ na w/w wynik zawodnik ma prawo do ponownego badania kontrolnego, o czym informuje Sędziego Technicznego.
7. Pozytywny wynik badania kontrolnego w przypadku zawodników zgłoszonych na cały sezon zawodów DTS Winter uzyskany na pierwszej rundzie pozostaje ważny przez cały sezon zimowy 2024/2025 z zastrzeżeniem możliwych, ponownych oraz wyrzykowych kontroli w trakcie kolejnych treningów/rund lub w przypadku poważniejszych zdarzeń mających wpływ na stan techniczny samochodu.
8. Kierowca/zawodnik, który przeprowadzi w samochodzie istotne z punktu widzenia niniejszego regulaminu modyfikacje między treningami/zawodami zobowiązany jest zgłosić ten fakt Sędziemu Technicznemu, który przeprowadzi ponowne badanie kontrolne.
9. Warunkowy wynik badania kontrolnego pozostaje ważny jedynie przez jeden trening i/lub rundę zawodów. Na kolejnym treningu/rundzie zawodów samochód obowiązkowo zostanie poddany ponownemu badaniu. W przypadku braku usunięcia przez kierowcę/zawodnika nieprawidłowości co do których Sędzia Techniczny zgłaszał zastrzeżenia lub stwierdził inne uchybienia podejmie decyzję o negatywnym wyniku badania i usunie z auta naklejkę BK.
10. Pozytywny lub warunkowy wynik badania kontrolnego nie zmienia faktu, że to kierowca/zawodnik ponosi ostateczną odpowiedzialność za prawidłowy stan techniczny swojego samochodu, ponosi pełną odpowiedzialność za jego przygotowanie zgodnie z niniejszym regulaminem i jednocześnie odpowiada za wszelkie możliwe konsekwencje związane z zaistniałą szkodą czy skutkami zdarzeń na gruncie Kodeksu Cywilnego.
11. Kierowca/zawodnik zobowiązany jest do utrzymywania wymaganego i prawidłowego stanu

technicznego samochodu przez cały czas trwania treningów/zawodów.

POSTANOWIENIA KOŃCOWE

1. Samochód, którego stan techniczny pozwala sądzić, że mógłby zagrażać bezpieczeństwu, może być przez Zespół Sędziów wykluczony z udziału w treningach i zawodach w każdym czasie ich trwania.
2. Organizator zastrzega sobie prawo do odmówienia korzystania z toru każdemu pojazdowi i/lub kierowcy/zawodnikowi, który nie spełnia wymogów bezpieczeństwa.
3. Poprzez fakt udziału w treningach i/lub zawodach DTS kierowca/zawodnik akceptuje treść niniejszego regulaminu oraz zobowiązuje się do jego przestrzegania, pod rygorem odmowy udziału i/lub dyskwalifikacji kierowcy z treningów i/lub zawodów.
4. W przypadku naruszenia zapisów niniejszego regulaminu w trakcie treningów i/lub zawodów kierowca/zawodnik zrzeka się prawa do jakichkolwiek roszczeń wobec Organizatora, nawet gdy uzyskał pozytywny lub warunkowy wynik badania kontrolnego.
5. Organizator zastrzega sobie prawo do zmiany zapisów regulaminu, jednak nie później niż na 14 dni przed terminem najbliższej rundy treningów i zawodów DTS Winter.
6. Niniejszych regulamin wchodzi w życie w dniu 1 listopada 2024 r. i obowiązuje od tego dnia.