

Stan prawny na dzień 18 grudnia 2009 r.

REGULAMIN

RAJDOWE MISTRZOSTWA POLSKI SAMOCHODÓW TERENOWYCH

2010



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

1. Ustalenia ogólne

1.1 Rajdowe Mistrzostwa Polski Samochodów Terenowych (zwane dalej RMPST) są własnością Polskiego Związku Motorowego (zwanego dalej PZM).

1.2. Rajdowe Mistrzostwa Polski Samochodów Terenowych są otwartymi dla zawodników zagranicznych.

1.3 Nadzór nad przebiegiem RMPST sprawuje Główna Komisja Sportu Samochodowego PZM (zwana dalej GKSS), która zastrzega sobie prawo 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 i innych przepisów, w tym wybranych artykułów z Przepisów Ogólnych FIA, MKS i Prawa o Ruchu Drogowym w oparciu, o które rozgrywane są RMPST oraz do podejmowania decyzji. Każde naruszenie niniejszych przepisów będzie sygnalizowane Zespołowi Sędziów Sportowych, który może nałożyć karę przewidzianą w Artykułach 152 i 153 Międzynarodowego Kodeksu Sportowego.

Organizatorem może być każdy Automobilklub lub klub motorowy sfederowany w Polskim Związku Motorowym, który przedstawi swoją ofertę organizacji rajdu Główniej Komisji Sportu Samochodowego ZG PZM i uzyska jej akceptację.

Główna Komisja Sportu Samochodowego zatwierdza Regulamin Uzupełniający Rundy i osoby funkcyjne zgodnie z Wykazem osób oficjalnych w Rajdzie umieszczoną w Załączniku nr 3, oraz wyznacza Zespół Sędziów Sportowych (ZSS) i jego Przewodniczącego, Obserwatora GKSS i Delegata Technicznego. Wszystkie osoby funkcyjne rajdu muszą posiadać ważną na dany rok licencję, odpowiednią do pełnionej funkcji.

Organizator jest zobowiązany zapewnić numery startowe (wraz z polem), które muszą być zgodne z Przepisami Ogólnymi Rajdów Terenowych FIA.

Podczas Rajdowych Mistrzostw Polski Samochodów Terenowych dopuszcza się utworzenie klasy „O” „Otwartej” dla samochodów o dowolnym zakresie przeróbek, bez ograniczników wlotu powietrza i minimalnych mas, których konstrukcja nie koliduje z wymogami Prawa o Ruchu Drogowym.

Uczestników rajdu zgłoszonych w klasie „Otwartej” obowiązuje Regulamin Rajdowych Mistrzostw Polski Samochodów Terenowych (wraz z załącznikami) z zastrzeżeniem punktów dotyczących ograniczników wlotu powietrza, minimalnych mas i klasyfikacji generalnej.

Uczestnicy rajdu zgłoszeni w klasie „Otwartej” będą klasyfikowani w oddzielnej klasyfikacji tj. w Rajdowym Pucharze Polski Samochodów Terenowych. Automobilkluby i Kluby mogą organizować Rajdy z cyklu Rajdowy Puchar Polski Samochodów Terenowych po wcześniejszym zgłoszeniu do GKSS w celu wpisania do Kalendarza imprez PZM.

1.4 Rajdowe Mistrzostwa Polski Samochodów Terenowych

rozgrywane są w oparciu o następujące przepisy:

- Międzynarodowy Kodeks Sportowy FIA (zwanym dalej Kodeksem) i jego załącznikami,
- Przepisy Ogólne stosowane w zawodach Pucharu Świata Rajdów Terenowych i Międzynarodowego Pucharu Terenowego Rajdów Baja FIA (zwane dalej Przepisy Ogólne) na rok 2010;

- Niniejszy Regulamin Rajdowych Mistrzostw Polski Samochodów Terenowych, który uzupełnia i miejscami precyzuje postanowienia zawarte w MKS oraz Regulaminach Sportowych FIA o wymagania PZM.
- Regulamin Uzupełniający. Każda zmiana musi być podana drogą komunikatu.

Szczegółowe przepisy są integralną częścią regulaminu i będą umieszczone na oficjalnej tablicy ogłoszeń. Zostaną one również dostarczone załogom za podpisem. Każdy protest dotyczący tego stosowania lub nie przewidzianych przypadków będzie rozpatrzony przez Zespół Sędziów Sportowych, który jako jedyny jest władny podjąć decyzje.

Wszystkie przewinienia o charakterze sportowym będą sankcjonowane poprzez nagany lub kary pieniężne (np. opóźnienia w Odbiorze Administracyjnym, czy Badaniach Kontrolnych).

- Ustawa „Prawo o Ruchu Drogowym”;
- Inne przepisy.

1.5 Dokumenty Oficjalne Rajdu

- Regulamin Uzupełniający rundy
- Komunikaty
- Plan bezpieczeństwa rajdu
- Zezwolenia właścicieli terenów
- Zgłoszenia – lista zgłoszeń,
- Protokół BK samochodów,
- Lista startowa,
- Wyniki oficjalne rajdu
- Lista stałych numerów startowych,
- Książka drogowa wraz ze schematami prób sportowych,
- Karta drogowa.

1.6 Plan Zabezpieczenia.

Dla każdego rajdu musi być sporządzony plan zabezpieczenia (sprawdzany przez ZSS), który winien zawierać:

imiona i nazwiska:

- dyrektora rajdu
- asystenta dyrektora ds. zabezpieczenia
- kierowników OS, PKC
- lekarza zawodów

adresy i numery telefonów służb bezpieczeństwa ogólnego:

- policji
- szpitali
- pogotowia ratunkowego
- straży pożarnej
- pomocy drogowej

Trasę rajdu z opisanymi odcinkami drogowymi, drogami ewakuacyjnymi, zabezpieczeniem każdej próby sportowej (bezpieczeństwo publiczności, uczestniczących załóg i osób oficjalnych)

Plan musi zawierać (załącznik „H”):

- siły i środki zabezpieczenia,
- miejsce pobytu personelu medycznego, pojazdów interwencyjnych i środków ewakuacji,
- funkcjonowanie systemu od momentu informacji o wypadku do ewakuacji do szpitala,
- drogi ewakuacji medycznej,
- szpitale poinformowane o zawodach,
- system łączności zabezpieczenia rajdu.

1.7 Organizator ma obowiązek przeprowadzenia dwukrotnych, w toku trwania rajdu, badań wylosowanych uczestników (kierowcy i II kierowcy) na okoliczność ewentualnego stosowania środków odurzających (używki, plastry itp.). Pierwsze badanie urządzeniem Alcomat (lub podobnym), winno być przeprowadzone przed Startem do Rajdu, drugie zaś na trasie, według decyzji Organizatora. Organizator jest zobowiązany do podjęcia szczególnie wydatnych działań w zakresie bezpieczeństwa i zorganizowania odpowiednich do skali trudności terenowych środków ewakuacyjnych na każdym OS - ie. Przywrócenie przejezdności trasy OS - u winno nastąpić w czasie nie dłuższym niż 15 minut, licząc od chwili podjęcia decyzji o ewakuacji przez kierownika OS - u. Z tego względu nakłada się na organizatora obowiązek posiadania w dyspozycji sprzętu ciężkiego (np. ciągnika 4x4) oraz karetki pogotowia.

Każdy z kierowników danej próby (Start, PKC, PKP, OS, POI, Meta) musi mieć w posiadaniu na próbie Regulamin RMPST. Ma to na celu m. in. możliwość szybkiego wyjaśniania z zawodnikami wszystkich ewentualnych kwestii spornych.

Organizator jest zobowiązany do dokonywania na bieżąco wszystkich wpisów do Karty Drogowej załogi, które to wpisy mają wpływ na punktację osiąganą przez załogę. Wynika z tego obowiązek zapewnienia takiego poziomu organizacji poszczególnych prób (łączność, jednoznaczność oceny, szybkość przekazywania informacji), aby Karta Drogowa wypełniana była na bieżąco, informując uczestników o osiągniętych rezultatach oraz nałożonych karach.

Organizacja OS-ów musi być taka, aby całkowicie uniemożliwiła korzystanie ze skrótów lub „wydłużaczy” (o dobrej nawierzchni) zaplanowanej trasy. Z tego względu musi być zapewniona odpowiednio duża liczba Punktów Obserwacyjno - Identyfikacyjnych (POI - definicja w Załączniku nr 14) na trasie OS-u. Przy braku możliwości zapewnienia, koniecznej ze względu na przebieg trasy OS-u, odpowiedniej ilości punktów POI, Organizator jest zobowiązany do dokonania usprawnień lub skrócenia trasy OS-u.

Organizator jest zobowiązany do zapewnienia serwisom dróg dojazdowych do miejsc serwisowania przy OS.

1.8 Obowiązki Organizatora po zakończeniu rundy:

Wywieszenie, zgodnie z harmonogramem rajdu, wyników oficjalnych na okres 30 minut. Po tym czasie, jeśli nie zostaną zgłoszone zastrzeżenia (wyjaśnienia), wyniki oficjalne będą traktowane jako ostateczne i nie mogą być przedmiotem protestu ani zmian dokonywanych przez Organizatora. Nie zezwala się na wcześniejsze, w stosunku do harmonogramu, wywieszenie kompletnych wyników oficjalnych.

W przypadku ewentualnego pojawienia się konieczności dokonania zmian w wywieszonych już wynikach, Organizator ma obowiązek w chwili ich zdejmowania, wywieszenia stosownego Komunikatu. Musi on zawierać przyczynę konieczności dokonania zmian oraz określać przybliżony czas ponownego wywieszenia wyników.

W przypadku składania wyjaśnień w sprawie ujawnionych zastrzeżeń - do ponownego wywieszenia wyników na okres 30 minut celem sprawdzenia ewentualnie naniesionych poprawek przez zainteresowanych.

Jeśli z zaistniałych przyczyn runda została przerwana, Organizator przedstawi władzom rajdu analizę stopnia (procentowo) przejechania trasy przez wszystkie załogi i na tej podstawie wnioskuje (lub rezygnuje z takiego wniosku) o zaliczenie rundy i zdobytych w niej punktów przez załogi do RMPST.

Protokoły z BK - 1, Startu Rajdu, PKC, PKP, OS, POI, Mety Rajdu, BK - 2 powinny być opatrzone w:

- stempel Organizatora,
- nazwę imprezy,
- datę i numer kolejny,
- nazwę miejsca przeprowadzenia,
- nazwiska i podpisy sędziów oraz numery i klasy licencji.

Wysłanie wyników rundy do ZG PZM w ciągu 24 godzin od jej zakończenia. Niezależnie od powyższego, Organizator ma obowiązek wystać zatwierdzone wyniki wraz ze sprawozdaniami i protokołem ZSS - u w ciągu najbliższego dnia roboczego.

Wyniki muszą zawierać:

- imię i nazwisko kierowcy i II kierowcy,
- numer startowy,
- markę, typ samochodu i pojemność silnika,
- klasę startową,
- przynależność klubową.

Wysłanie końcowej klasyfikacji do wszystkich zainteresowanych Klubów, w ciągu 7 dni.

Zabezpieczenie warunków do rozbiórki samochodów, wskazanych przez władze rajdu.

Organizator jest zobowiązany do pokrycia kosztów związanych z dojazdami, noclegami i pobytem na rajdzie Zespołowi Sędziów Sportowych, Obserwatorowi GKSS, Delegatowi Technicznemu GKSS, oraz ekipie komputerowego obliczania wyników według stawki sędziowskiej zgodnie z aktualnym komunikatem Głównej Komisji Sportu Samochodowego.

2. Kalendarz imprez

2.1 Niniejszy regulamin jest obowiązujący we wszystkich rajdach - rundach RMPST znajdujących się w oficjalnym kalendarzu sportowym PZM.

2.2 Do RMPST będą zaliczane rajdy - rundy kwalifikacyjne określone w oficjalnym kalendarzu sportowym PZM na rok 2010, zwane dalej rajdami lub rundami.

3. Ogólne warunki organizacyjne dotyczące trasy i przebiegu rajdu

3.1 Trasa zawodów jest opisana w książce drogowej przekazanej zawodnikom i potwierdzona przez terenowy samochód otwierający podczas sprawdzania trasy.

3.2 Wszystkie obowiązkowe punkty przejazdu (start OS-u, PKP, punkty SOS, meta OS-u) dostrzeżone podczas zapoznania muszą znajdować się książce drogowej i być potwierdzone podczas przejazdu samochodu otwierającego.

3.3 Trasa opisana w książce drogowej jest obowiązkowa

3.4 Trasa musi pozostać tajna do czasu wydania książki drogowej załogom.

3.5 Z zastrzeżeniem art. 3.13, każda forma rekonesansu lub otwarcia trasy przez jakąkolwiek osobę zewnętrzną w stosunku do organizatora jest zabroniona.

Obecność fizyczna zawodnika, członka załogi lub osoby mającej jakikolwiek związek z zawodnikiem jest zabroniona na obszarze trasy w okresie 2 miesięcy poprzedzających zawody.

Zawodnik chcący znaleźć się w powyższej strefie w zabronionym okresie musi uzyskać uprzednią zgodę organizatora i PZM przy czym musi sprecyzować strefę w której będzie się znajdować z współrzędnymi GPS.

3.6 Nie przestrzeganie powyższych przepisów spowoduje nałożenie kary do odmowy prawa do startu lub wykluczenia włącznie, bez przesądzania o nałożeniu ewentualnych innych kar przez GKSS.

3.7 Trasa w całości musi być skontrolowana przez samochód otwierający.

3.8 Organizator zawodów musi zagwarantować wszystkim zawodnikom zgłoszonym lub mogącym być zgłoszonymi, że żadna informacja dotycząca oficjalnej trasy nie została i nie będzie przekazywana komukolwiek aż do zakończenia imprezy, prócz komunikatów przeznaczonych dla wszystkich zawodników. Nie przestrzeganie powyższej gwarancji może spowodować nałożenie kary ze strony GKSS.

3.9 Warunkiem uznania ważności rajdu, także w przypadku jego przerwania, jest przejechanie, przez co najmniej jedną załogę w warunkach przejazdu sportowego minimum 50 % zaplanowanej łącznej długości odcinków specjalnych.

W przypadku niespełnienia tego warunku rajd nie będzie zaliczony do klasyfikacji RMPST, a punkty nie będą przyznane.

W RMPST łączna zaplanowana długość Odcinków Specjalnych (OS) musi wynosić:

- minimum 80 km w przypadku imprezy 1-dniowej,
- minimum 150 km w przypadku imprezy 2-dniowej.

Zaleca się, aby prawidłowość doboru trasy poszczególnych OS - ów, ich bezwarunkowa przejezdność oraz walory sportowe, wraz z bezpieczeństwem były ocenione przez Organizatora szczególnie wnikliwie.

Fragmenty trasy poszczególnych odcinków specjalnych mogą być przejeżdżane podczas rajdu nie więcej, niż 3 razy w każdym z kierunków. Jeżeli odcinki specjalne są rozgrywane w przeciwnych kierunkach, to zaleca się taki układ trasy, aby przeciwne przejazdy tego odcinka nie odbywały się w czasie tego samego etapu.

Start do OS musi być poprzedzony PKC, tworząc z nim wspólną strefę.

Załoga musi wykorzystać 3 minutowy czas na przygotowanie się do startu.

Trasa OS-u musi być opisana w Książce Drogowej

Pod rygorem wykluczenia z zawodów załoga zobowiązana jest do zgłoszenia się na wszystkie próby sportowe i punkty kontrolne w kolejności ich odbywania, zawartej w Książce Drogowej i z właściwego kierunku wjazdu podawanego w Książce Drogowej.

Oficjalną trasę stanowi przejazd przez każdy punkt drogowy PKP, POI, SOS i inne, widoczne lub ukryte, zgodne z kierunkiem wjazdu podanym w Księżce Drogowej oraz będący w niej umieszczonym.

Trasa rajdu powinna spełniać następujące wymagania:

- Ze względu na bezpieczeństwo wyznaczone czasy przejazdów odcinków drogowych muszą uwzględniać okoliczności, które mogą mieć wpływ na rzeczywisty czas przejazdu (teren zabudowany, ograniczenia prędkości, przejazdy kolejowe, itp.).
- Odległość pomiędzy metą lotną i metą stop musi być większa niż 100 m. Musi ona zapewniać możliwość bezpiecznego wytracenia prędkości przez samochód rajdowy.
- Przy ustalaniu lokalizacji mety lotnej i mety stop należy bezwzględnie wziąć pod uwagę specyficzne warunki lokalne, a zwłaszcza ukształtowanie drogi, terenu oraz szybkość samochodów.
- Co 3 - 5 odcinków specjalnych musi być zaplanowane przegrupowanie; teoretyczny czas komasacji dla pierwszej załogi powinien wynosić do 30 minut. Komasacja musi być zlokalizowana przed parkiem serwisowym.

Wszelkie odstępstwa od powyższych ustaleń będą rozpatrywane na wniosek organizatora przez GKSS.

Na całej trasie Rajdu (w czasie jazdy) obowiązuje pod rygorem wykluczenia, obecność w samochodzie obu członków załogi.

W trakcie odbywania jazdy na całej trasie rajdu obowiązuje załogę bezwzględny wymóg zapięcia pasów bezpieczeństwa pod rygorem wykluczenia z rajdu. W przypadku zbitcia przedniej szyby na trasie zawodów, załogę obowiązuje do końca rundy, jazda w kaskach typu „pełnego” z opuszczoną zasłoną, lub zastępczo, używanie okularów typu ochronnego.

Obca pomoc na trasie dojazdowej jest dozwolona tylko w szczególnych przypadkach, takich jak: ugrzęźnięcie, rozruch silnika, powrót na drogę po wypadnięciu z trasy, postawienia na koła przewróconego samochodu i musi być przerwana natychmiast po ustaniu powodu jej stosowania.

Holowanie samochodu jest zabronione pod rygorem kar, do wykluczenia włącznie.

Załodze przysługuje wcześniejszy w stosunku do czasu teoretycznego wjazd na Metę Rajdu, o ile Organizator nie zarządzi inaczej.

3.10 Punkty Drogowe:

Wszystkie punkty kontrolne, takie jak:

- Start Rajdu,
- Meta Rajdu,
- Start Odcinka Specjalnego (OS),
- Meta Odcinka Specjalnego (OS),
- Punkt Kontroli Czasu (PKC),
- Punkt Kontroli Przejazdu (PKP) - w tym tajny,
- PKC Przegrupowań,
- PKC Parków Zamkniętych,
- PKC Stref Serwisowych,

muszą być oznaczone przy pomocy standardowych znaków zatwierdzonych, przez FIA – załącznik nr 7.

Wszystkie inne punkty na trasie rajdu, takie jak:

- Punkt Łączności Radiowej (SOS),
- Punkt Medyczny (AMBULANS),

muszą być oznaczone przy pomocy standardowych znaków zatwierdzonych, przez FIA. – załącznik nr 7.

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

Obowiązuje podwójne oznakowanie stref kontroli.

Maksymalna szerokość strefy nie może przekraczać 15 m i musi znajdować się w jednej osi, prócz strefy kontroli przejazdu. Obowiązkowo należy wytyczyć wjazd i wyjazd ze strefy podwójnym oficjalnym oznakowaniem.

3.10.2 Bezwzględnie zabrania się wjazdu lub wyjazdu ze strefy kontrolnej w kierunku innym niż przewidzianym dla trasy zawodów, a także ponownego wjazdu do strefy kontrolnej gdy karta drogowa została już ostemplowana na tym punkcie kontroli.

W taki przypadku:

- 1. wykroczenie: kara 10 minut,
- 2. wykroczenie: kara 1 godziny,
- następnę: wykluczenie lub kara ryczałtowa, jeśli jest przewidziana.

3.10.3 W RMPST, oficjalnym czasem jest czas radiowy.

Wyłącznie załogi są odpowiedzialne za wjechanie we właściwym czasie do strefy kontrolnej i mogą sprawdzić oficjalny czas na zegarze punktu kontrolnego.

3.10.4 Punkty kontrolne są gotowe do działania na 1 godzinę przed planowanym czasem wjazdu pierwszej załogi.

O ile Dyrektor Rajdu nie zadecyduje inaczej, zakończenie działania punktów kontrolnych nastąpi 1 godzinę po planowanym czasie przejazdu ostatniej załogi i dodanym do niego limicie spóźnień lub, gdy regulamin zawodów przewiduje karę ryczałtową, punkty kontroli czasu (startu i mety odcinków specjalnych) kończą działanie o godzinie obliczonej po uwzględnieniu maksymalnego(-ych) dopuszczalnego (-ych) czasu(-ów) dla ostatniego sklasyfikowanego zawodnika.

3.10.5 Załogi są zobowiązane stosować się do poleceń kierownika punktu kontrolnego (przypadki nieprzestrzeganie powyższego będą rozpatrywane przez Zespół Sędziów Sportowych na podstawie pisemnego raportu kierownika punktu kontrolnego). Kara do wykluczenia włącznie.

3.10.6 Pojazd musi się poruszać przy pomocy własnego napędu, z włączonym silnikiem, sama siła rozrusznika nie jest dozwolona.

W strefach kontroli działania te podlegają następującym karom:

- a) strefa startu do etapu i/lub strefa startu do odcinka specjalnego: odmowa dopuszczenia do startu.
- b) strefa punktu kontroli przejazdu: 5 minut,
- c) strefa punktu kontroli czasu: 15 minut

W strefach kontroli, po stwierdzeniu wykroczenia, pojazd może opuścić strefę z zewnętrzną pomocą.

3.11 Punkt Kontroli Czasu (PKC).

3.11.1 Czas wjazdu na punkty kontroli czasu będzie odpowiadał dokładnie momentowi, w którym jeden z członków załogi wręczy kartę drogową sędziemu.

Czas będzie wpisany do karty drogowej tylko w przypadku, gdy wszyscy członkowie załogi oraz samochód będą znajdować się w bezpośrednim sąsiedztwie stolika punktu.

3.11.2 Procedura wjazdu rozpoczyna się w momencie, gdy samochód mija tablicę oznaczającą początek strefy Punktu Kontroli Czasu.

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

3.11.4 Załoga nie zostanie ukarana za wjazd przed wyznaczonym czasem, jeżeli samochód wjedzie w strefę kontrolną podczas minuty właściwego czasu wjazdu lub minuty poprzedzającej ją.

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

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

3.11.7 W Punkcie Kontroli Czasu mety odcinka drogowego, sędzia wpisuje w kartę drogową zarówno czas wjazdu załogi, jak i prowizoryczny czas startu do następnego odcinka drogowego. Aby umożliwić załodze przygotowanie się do startu, różnica czasu pomiędzy wjazdem na Punkt Kontroli Czasu i startem musi wynosić 3 minuty.

a) Bezwzględnie po uzyskaniu wpisu czasu wjazdu w Punkcie Kontroli Czasu załoga udaje się do punktu startu do odcinka specjalnego. sędzia tego punktu wpisze w kartę odcinka specjalnego rzeczywisty czas startu do odcinka specjalnego, a następnie daje załodze sygnał startu.

b) Jeżeli w następstwie nieprzewidzianego wydarzenia zaistnieje rozbieżność pomiędzy dwoma wpisami, za ważny uznany będzie czas startu do odcinka specjalnego chyba, że Zespół Sędziów Sportowych zadecyduje inaczej.

3.11.8 W Punkcie Kontroli Czasu, każda różnica pomiędzy rzeczywistym czasem wjazdu, a właściwym czasem wjazdu będzie karana 1 minutą za każdą minutę spóźnienia i 2 minutami za każdą minutę wcześniejszego wjazdu.

3.11.9 Na odcinkach specjalnych pomiaru czasu dokonuje się z dokładnością do 1/10 sekundy.

3.11.10 Zezwala się załogom na wcześniejszy w stosunku do czasu teoretycznego wjazd na Punkty Kontroli Czasu na zakończenie etapu, metę rajdu, jak również do Parku Zamkniętego mety etapu (rajdu), o ile Organizator nie zarządzi inaczej.

3.11.11 Jeżeli zostanie stwierdzone, że załoga nie przestrzega podanych wyżej zasad procedury wjazdu (a zwłaszcza, jeżeli wjedzie w strefę punktu kontrolnego wcześniej,

niż na minutę przed rzeczywistym czasem wjazdu), kierownik punktu kontrolnego musi sporządzić pisemny raport, który będzie przekazany Dyrektorowi Rajdu.

3.11.12 Limit spóźnień liczony do wykluczenia lub jeden z kilku maksymalnych dopuszczalnych czasów, określone w Regulaminie mogą być zwiększone w każdym czasie decyzją Zespołu Sędziów Sportowych na wniosek Dyrektora Rajdu. Załogi są o tym informowane w możliwie jak najkrótszym czasie. Wykluczenie lub nałożenie kary ryczałtowej za przekroczenie dopuszczalnego limitu spóźnień może być ogłoszone na mecie sekcji.

Jeżeli bezpośrednio za Punktem Kontroli Czasu znajduje się start do odcinka specjalnego, wówczas obydwa te punkty znajdują się w jednej strefie kontrolnej oznakowanej w następujący sposób:

- a) 2 żółte znaki z wizerunkiem tarczy zegara (początek strefy);
- b) 2 czerwone znaki z wizerunkiem tarczy zegara (Punkt Kontroli Czasu) w odległości około 100 m;
- c) 2 czerwone znaki z wizerunkiem flagi (start do odcinka specjalnego) w odległości 50-200 m;
- d) 2 znaki końca strefy z 3 czarnymi ukośnymi paskami na beżowym tle w odległości 100 m.
- e) Jeżeli start do odcinka specjalnego jest równoczesny z początkiem etapu, godzina startu do odcinka specjalnego jest godziną startu do etapu.
- f) Na mecie odcinka specjalnego punkt stop jest sprzężony z Punktem Kontroli Czasu.

3.12 Punkt Kontroli Przejazdu (PKP).

3.12.1 Aby sprawdzić czy załogi poruszają się po trasie podanej w książce drogowej, obowiązkowo ustawia się Punkty Kontroli Przejazdu rozmieszczone w jasno podanych i ponumerowanych miejscach w książce drogowej.

Obowiązuje kategorycznie wjazd na PKP z właściwej strony trasy rajdu - zgodnie z Książką Drogową. Każda załoga jest zobowiązana do pobrania wizy potwierdzającej przejazd przez PKP od Sędziego prowadzącego PKP i jej potwierdzenia w karcie drogowej.

Dopuszcza się ustawienie tajnych PKP.

Strefa kontroli jest następująco oznakowana:

- a) 2 żółte znaki z wizerunkiem stempla (początek strefy);
- b) 2 czerwone znaki z wizerunkiem stempla (Punkt Kontroli Przejazdu) w odległości około 100 m;
- c) 2 znaki końca strefy z 3 ukośnymi paskami czarnymi na beżowym tle w odległości 100 m.

Lokalizacja Punktów Kontroli Przejazdu musi być dobrze widoczna, w miarę możliwości w terenie płaskim i utwardzonym. Przejazd zawodnika musi być odnotowany w karcie drogowej przez kierownika punktu.

3.12.2 Godzina zamknięcia Punktów Kontroli Przejazdu:

Godzina zamknięcia punktów kontroli przejazdu jest określana biorąc pod uwagę:

- Przebytą odległość od startu danego odcinka;
- Średnią prędkość na danym odcinku (specjalnym lub drogowym) narzuconą maksymalnym dopuszczalnym czasem;
- Przewidywanym czasem ostatniego zawodnika powiększonym o 60 minut.

Godzina zamknięcia musi być podana w karcie drogowej lub książce drogowej / harmonogramie lub komunikacie.

3.13 Odcinek Specjalny (OS)

Na trasie OS obowiązuje załogę bezwzględny wymóg zapięcia pasów bezpieczeństwa oraz jazdy w kaskach ochronnych pod rygorem wykluczenia z rajdu. W przypadku zbitcia przedniej szyby załogę obowiązuje do końca rundy, jazda w kaskach typu „pełnego” z opuszczoną zastoną, lub zastępczo, używanie okularów typu ochronnego.

Obca pomoc na trasie OS wykraczająca poza ugrzęźnięcie, rozruch silnika, powrót na drogę po wypadnięciu z trasy, postawienia na koła przewróconego samochodu (musi być przerwana natychmiast po ustaniu powodu jej stosowania) powoduje nie zaliczenie przejazdu OS, a w konsekwencji, naliczenie kary ryczałtowej.

3.13.1 Na trasie odcinków specjalnych, członkowie załogi muszą obowiązkowo używać pod karą wykluczenia z zawodów homologowanych przez FIA pasów bezpieczeństwa, kasku ochronnego, jak również kombinezonu, rękawic (nieobowiązkowe dla pilotów), kominiarki, długiej bielizny, skarpet i butów – homologowanych według norm przewidzianych w Załączniku L, rozdział 3.

Wyjątek stanowią zawodnicy klas „TH” i „O”, którzy mogą startować w odzieży z wygasłą homologacją.

3.13.2 Zabroniona jest pod karą wykluczenia z zawodów jazda w kierunku przeciwnym do kierunku rozgrywania odcinka specjalnego.

3.13.3 Na starcie do odcinka specjalnego, po zatrzymaniu się samochodu z załogą przed punktem kontrolnym startu, kontroler wpisuje rzeczywisty czas startu załogi w kartę drogową (godzina i minuta) i będzie odliczał głośno sekundy pozostałe do momentu startu: 30 sekund, 15 sekund, 10 sekund, a ostatnie 5 sekund - po jednej.

Po upływie ostatnich 5 sekund zostanie podany sygnał startu, po którym samochód musi niezwłocznie wystartować. Postój trwający ponad 20 sekund na linii startu po sygnale startu będzie karany 2 minutami. W razie niemożności opuszczenia przez zawodnika strefy kontrolnej własnymi siłami, kary przewidziane zostaną zastosowane.

Mogą być ustawione zegary startowe z fotocelami ustawionymi 40 cm za linią startu.

3.13.4 Czas startu do odcinka specjalnego może być zmieniony na późniejszy w stosunku do wyznaczonego czasu jedynie przez kontrolera w przypadku działania siły wyższej.

3.13.5 Falstart, a mianowicie start wykonany przed sygnałem danym przez kontrolera jest karany co najmniej 1 minutą lub większą karą czasową przez Zespół Sędziów Sportowych w zależności od raportu kontrolera. Kara ta nie wyklucza ostrzejszych kar, które może nałożyć Zespół Sędziów Sportowych szczególnie w razie powtórzenia wykroczenia.

3.13.6 Meta odcinków specjalnych jest uznawana za lotną i wydzielona znakami w następujący sposób:

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

Zatrzymanie się pomiędzy żółtym znakiem zapowiadającym i znakiem STOP jest zabronione pod karą wykluczenia z rajdu. Pomiar czasu następuje na linii mety przy

pomocy urządzenia z drukarką. W odległości od 150 do 300 m po mecie lotnej, załoga musi się zatrzymać w punkcie kontroli czasu zasygnalizowanym czerwonym zegarem i czerwonym znakiem STOP. Kontroler punktu wpisuje do karty drogowej godziny wjazdu z dokładnością do 1/10 sek., która jest także godziną startu do następnego odcinka drogowego (godzina, minuta).

W razie przybycia kilku zawodników w tej samej minucie, kierownik punktu musi oddzielić start zawodników przerwą 1 minuty w kolejności ich przybycia na metę. Jeżeli zawodnik nie może się zatrzymać w strefie lub odjechać własnymi siłami, stosuje przewidziane kary. Jeżeli nie zatrzyma się w punkcie Stop w celu wpisania uzyskanych czasów, nakładana jest kara wynosząca 1 godzinę.

Meta OS- Pod rygorem wykluczenia z zawodów zabronione jest wyprzedzanie lub cofanie pomiędzy metą lotną a odwołaniem strefy mety.

3.13.7 Chyba, że postanowiono inaczej w Regulaminie, na trasie odcinka specjalnego pomoc inna niż udzielona przez startującą załogę, z częściami innymi niż przewożonymi przez startującą załogę jest zabronione.

3.13.8 Odstępy czasowe na starcie odcinków specjalnych muszą odpowiadać tym samym zasadom, jak dla startu do danego etapu chyba, że nałożono kary drogowe.

3.13.9 Na każdą załogę, która odmówi startu do odcinka specjalnego w czasie i pozycji dla niej ustalonych nałożona zostanie kara 15 minut i załoga musi pozostawać w dyspozycji kierownika punktu, który poda jej nową godzinę startu..

3.13.10 Zatrzymanie odcinka specjalnego.

Jeżeli odcinek specjalny jest nieodwołalnie zatrzymany z jakiegokolwiek przyczyny przed przejazdem ostatniego zawodnika, to klasyfikacja tego odcinka może być ustalona przez przydzielenie każdej załodze, która nie mogła ukończyć tego odcinka z powodu przerwania, najwolniejszego czasu przejazdu przed przerwaniem.

Klasyfikacja może być ustalona w ten sposób, nawet jeśli tylko jedna załoga mogła pokonać ten odcinek w normalnych warunkach przejazdu sportowego.

Tylko Zespół Sędziów Sportowych może zastosować powyższy przepis, po otrzymaniu wyjaśnienia od Dyrektora Rajdu, dlaczego odcinek został przerwany.

W przypadku, gdy Zespół Sędziów Sportowych uzna najwolniejszy czas przejazdu za nieodpowiedni, może on wyznaczyć czas umowny wybrany z czterech innych najwolniejszych czasów, który uzna za najbardziej właściwy.

Jednakże żadna załoga, która jest całkowicie lub częściowo odpowiedzialna za zatrzymanie odcinka, nie może z tego odnieść korzyści. Załodze tej będzie uznany rzeczywisty czas, który ewentualnie uzyskała, jeśli czas ten jest większy od czasu umownego ustalonego dla innych załóg.

W wyjątkowych przypadkach, ze względów bezpieczeństwa Dyrektor Rajdu może przerwać odcinek specjalny w poprzedzającym Punkcie Kontroli Czasu, a zawodnicy mogą kontynuować odcinek specjalny po opuszczeniu niebezpiecznej strefy. Klasyfikacja jest ustanawiana poprzez zsumowanie dwóch części odcinka specjalnego.

3.14 Odcinek Super Specjalny (PROLOG):

a) Organizacja odcinka super specjalnego stanowi nierozdzielalną część Etapu, ale jest fakultatywna. Jeżeli jest zaplanowany w rajdzie, zawodnicy muszą w nim uczestniczyć. Może być zorganizowany jedynie jeden OSS i ma na celu określenie kolejność startu do następnego etapu. Jest organizowany w postaci

odcinka specjalnego o minimalnej długości 2 km i maksymalnej 5 km. Regulamin uzupełniający musi określić czy zapoznanie odcinka super specjalnego jest dozwolone i w jakiej formie.

b) Odcinek Super Specjalny oraz kary, które się do niego odnoszą są zaliczane do klasyfikacji etapu i naliczane w tym samym dniu.

3.15 Czas trwania rajdu.

Ustala się, że rajd trwa dwa dni (trzy dni w przypadku rajdu dwuetapowego), począwszy od dnia, w którym odbywają się BK-1, do dnia wręczenia nagród.

Ustala się, że trasa rajdu musi być podzielona na nie więcej, niż dwa etapy. Jeżeli w dniu poprzedzającym organizator przewiduje Odcinek Super Specjalny to jest on traktowany jako sekcja 1 Etapu pierwszego. Rozdanie nagród musi odbyć się w dniu przyjazdu na metę rajdu.

4. Dopuszczone samochody - podział na grupy i klasy

4.1 Zawody są otwarte dla pojazdów o maksymalnej całkowitej masie dopuszczalnej mniejszej lub równej 3500 kg dla Grup T1 i T2, zgodnie z dowodem rejestracyjnym. Pojazdy te muszą odpowiadać normom bezpieczeństwa narzuconym przez międzynarodową konwencję ruchu drogowego jak również normom bezpieczeństwa narzuconym przez regulaminy FIA i niniejsze Przepisy.

Pojazdy dzieli się jak poniżej:

1. Grupa „T1” dla samochodów udoskonalonych (Załącznik „J” art.285)

2. Grupa „T2” dla samochodów seryjnych (Załącznik „J” art. 284”)

Seryjne pojazdy terenowe homologowane w grupie terenowej .

(Pojazdy muszą być zgodne z specjalnymi przepisami dla pojazdów Grupy T2 - Załącznik nr 1).

Kategoria z napędem na jedną oś: Organizatorzy muszą przewidzieć kategorię z napędem na jedną oś w ramach Grupy T1.

4.2 Pojazdy seryjne, które utraciły homologację w grupie T2 mogą być dopuszczone w grupie T1 z zabezpieczeniem i przygotowaniem zgodnym z grupą T2. Pojazdy muszą być całkowicie zgodne z Artykułem 284 (Grupa T2).

4.3 Grupa „TH”. W RMPST dopuszczone będą pojazdy w grupie TH zgodnie z Załącznikiem 12.

4.4 Podczas Rajdowych Mistrzostw Polski Samochodów Terenowych dopuszcza się utworzenie Grupy „O” „Otwartej” dla samochodów o dowolnym zakresie przeróbek, bez ograniczników wlotu powietrza i minimalnych mas, których konstrukcja nie koliduje z wymogami Prawa o Ruchu Drogowym, po spełnieniu wymagań załącznika nr 12.

4.5 Każdy samochód musi posiadać aktualny dowód rejestracyjny (w tym samochody z rejestracją czasową) stanowiący o dopuszczeniu do ruchu na drogach. W przypadku rejestracji czasowej obowiązuje przedłożenie zaświadczenia z przeprowadzonego badania technicznego pojazdu przez upoważnioną stację kontroli pojazdów.

Samochody muszą odpowiadać aktualnym ustaleniom regulaminowym, w zakresie deklarowanej w zgłoszeniu klasy, pod rygorem nie przyjęcia do zawodów.

Wszystkie samochody biorące udział w rajdzie muszą odpowiadać wymogom Regulaminu Technicznego

4.6 GKSS może, na pisemny wniosek zainteresowanych zawodników, utworzyć inną, nową klasę w trakcie sezonu.

5. Zespoły Sponsorskie

5.1 W klasyfikacji zespołów sponsorskich może być zgłoszony zespół, który będzie legitymował się ważną licencją zawodnika wydaną przez PZM. Upoważnia ona do zgłoszenia zespołu w klasyfikacji zespołów sponsorskich.

5.2 Zespół stanowią 1 – 3 samochody. Punkty do klasyfikacji zespołów sponsorskich zostaną przyznane maksymalnie dwóm, najwyżej sklasyfikowanym załogom każdego zespołu w każdym rajdzie.

5.3 Wpisowe zespołu sponsorskiego wynosi 200 PLN za jedną załogę. Zgłoszenie do rajdu może być przesłane pocztą elektroniczną (w tym przypadku potwierdzeniem jego przyjęcia jest e-mail zwrotny od Organizatora), lub złożone w biurze rajdu przez przedstawiciela zespołu lub członka załogi. W każdej z tych form zgłoszenie musi zostać dostarczone Organizatorowi przed rozpoczęciem BK1 wraz z potwierdzeniem wpisowego.

5.4 Każda załoga uczestnicząca w rajdzie może być zgłoszona tylko w jednym zespole w klasyfikacji zespołów sponsorskich.

5.5 Klasyfikacja zespołów sponsorskich prowadzona będzie w każdym rajdzie w przypadku zgłoszenia przynajmniej dwóch zespołów.

6. Opony

Obowiązują opony z katalogu handlowego producenta.

Opony muszą być dopuszczone do ruchu drogowego (symbol „E”).

7. Dopuszczeni zawodnicy, dokumenty, uprawnienia, odbiór administracyjny, badania kontrolne

7.1 Dopuszczona jest każda załoga zgłoszona przez zawodnika posiadającego międzynarodową licencję FIA zawodnika ważną na dany rok.

Do udziału w Rundach RMPST, jako kierowca lub II kierowca, będzie dopuszczona każda osoba fizyczna posiadająca certyfikat i ważną na dany sezon licencję „R1”, „R” i „R cross country”. Osoba mająca licencję „BC”, „R2” i „P” może być dopuszczona tylko jako pilot, bez prawa prowadzenia samochodu na odcinkach specjalnych.

Kierowcy nabywają uprawnienia do uzyskania certyfikatu i licencji zgodnie z przepisami zawartymi w właściwym dla stopnia licencji regulaminie.

Zarówno kierowca jak i II kierowca muszą posiadać odpowiednią licencję sportową oraz pozostałe wymagane dokumenty. Kierowca i II kierowca tylko wtedy mogą wspólnie zdobywać punkty do RMPST, jeśli w toku wszystkich rozegranych rund, wchodzących do klasyfikacji, startowali wspólnie. Zabrania się, pod rygorem wykluczenia z zawodów, zabierania do samochodu rajdowego i przewożenia osób postronnych. W rajdach zaliczanych do RMPST, które są jednocześnie rajdami międzynarodowymi, wszystkich kierowców i pilotów obowiązuje posiadanie licencji międzynarodowej FIA oraz innych dokumentów wymaganych przepisami FIA. Nie zwalnia to jednak z obowiązku posiadania wszelkich dokumentów wymaganych przepisami krajowymi.

Zgłoszenie zawodników, kierowców lub pilotów o obywatelstwie różnym niż ASN organizatora musi być zgodne z artykułem 70 Kodeksu.

7.2 Podczas trwania całych zawodów, gdy zawodnik jest osobą prawną lub nie wchodzi w skład załogi, wszystkie jego obowiązki i odpowiedzialność spada w całości, solidarnie i niepodzielnie na pierwszego kierowcę podanego w zgłoszeniu. W czasie trwania etapu, brak co najmniej jednego członka załogi powoduje wykluczenie danej załogi przez organizatora.

7.3 Załoga musi w komplecie znajdować się w samochodzie w czasie trwania zawodów, poza przypadkami przewidzianymi w Regulaminie. Wycofanie się jednego członka załogi lub przyjęcie do samochodu osoby trzeciej (prócz przypadku transportu rannego) powoduje wykluczenie z rajdu.

7.4 Stosowanie homologowanego wyposażenie bezpieczeństwa (Załącznik L, rozdział 3) jest obowiązkowe podczas wszystkich odcinków specjalnych pod karą wykluczenia z rajdu.

Stosowanie pasów bezpieczeństwa jest obowiązkowe podczas trwania całych Zawodów.

Do obowiązków organizatora należy sprawdzenie wyposażenie bezpieczeństwa i ubiorów załóg na starcie każdego odcinka specjalnego.

7.5 Za oszustwa, lub nie sportowe zachowanie zawodnika, lub członka załogi ZSS może nałożyć kary do wykluczenia włącznie. Organizatorzy mogą wystąpić do GKSS o nałożenie dodatkowej kary.

7.6 Odbiór administracyjny i Badania Kontrolne

7.6.1 Wszystkie załogi biorące udział w rajdzie muszą przybyć w komplecie wraz z samochodami na odbiór administracyjny zgodnie z wyznaczonym harmonogramem zawodów. Organizator może zastosować inną procedurę za zgodą PZM.

Zespół lub oficjalny jego przedstawiciel musi podstawić pojazd(-y) wraz ze wszystkimi koniecznymi dokumentami i wyposażeniem do badań kontrolnych.

Przestrzeganie godziny wjazdu, jeżeli jest wyznaczona, jest obowiązkowe i spoczywa na zespole.

Każda załoga, która przybędzie na obiór administracyjny i / lub badanie kontrolne poza limitem czasowym wyznaczonym w Regulaminie, nie zostanie dopuszczona do startu, z wyjątkiem przypadku siły wyższej uznanego przez Zespół Sędziów Sportowych.

7.6.2 Uczestnicy, których zgłoszenia zostały przyjęte do zawodów, zobowiązani są do przedstawienia w Biurze Zawodów dokumentów: praw jazdy, certyfikatów, licencji sportowych oraz książek sportowo-lekarskich celem identyfikacji i kontroli aktualności wpisów. Wpis w książce zdrowia uznaje się za ważny, jeśli badanie zostało wykonane nie wcześniej niż 6 miesięcy licząc do dnia zakończenia rajdu włącznie o ile lekarz nie określi krótszego terminu. Członkowie załogi, którzy ulegli wypadkowi podczas rajdu i udzielona została im pomoc medyczna, chcąc uczestniczyć w kolejnym rajdzie muszą poddać się ponownym badaniom lekarskimi i uzyskać aktualny wpis do Książki Zdrowia.

Od sezonu 2010 obowiązującym dokumentem w zakresie aktualnych badań lekarskich jest międzynarodowa karta zdrowia „International Medical Form” (żółta książeczka). Do dnia 31.12.2010 dopuszcza się stosowanie dotychczasowych dokumentów potwierdzających aktualne badania lekarskie.

Po pozytywnym odbiorze administracyjnym załogi otrzymują kartę BK i karty wyposażenia osobistego, Regulamin Uzupełniający, program czasowy, komunikaty. Organizator deponuje książki zdrowia oraz książki samochodów sportowych.

Po każdej rundzie załoga, lub upoważniony pisemnie przedstawiciel, zobowiązany jest do odbioru wszystkich dokumentów zdeponowanych w Biurze Rajdu w tym również Książek Samochodu Sportowego. Zwrot dokumentów w innym terminie nastąpi po otrzymaniu przez organizatora potwierdzonego przelewu w wysokości 200 PLN na jego rzecz.

7.6.3 Badanie kontrolne - 1 (BK - 1)

Wszystkie samochody muszą przybyć na BK zgodnie z wyznaczonym czasem. Obecność załogi nie jest konieczna.

BK są prowadzone w celu przede wszystkim:

- sprawdzenia stanu i kompletności wyposażenia samochodu i załóg, zgodnie z art. 283 zał. "J" dotyczącego wyposażenia bezpieczeństwa w tym również płacht serwisowych.
- kontroli aktualności dokumentów samochodu, z których ważny dowód rejestracyjny orzeka o sprawności poszczególnych systemów samochodu
- sprawdzenia zgodności samochodu z zadeklarowaną klasą.

Na BK-I i BK-II załoga, lub jej przedstawiciel, jest zobowiązana do przedstawienia w oznaczonym przez Organizatora czasie (Regulamin Uzupełniający rund):

- homologacji FIA uzyskanej z PZM (dot. Klasy T1 i T2)
- dowodu rejestracyjnego
- ubezpieczenia OC i NNW
- wypełnionej „ważnej” książki samochodu sportowego PZM
- karty identyfikacyjnej ze zdjęciami (Załącznik nr 10)
- Karty Badania Kontrolnego (Załączniki nr 13)

Ważenie, znakowanie i plombowanie turbospęzarek, zwęzek i balastów odbywać się będzie w trakcie badania kontrolnego przed startem do rajdu (BK1).

Zespół Sędziów Sportowych może nałożyć kary finansowe w wysokości 50% wpisowego. Samochód może być dopuszczony do rajdu, jeżeli będzie podstawiony na BK - 1 w godzinach działania Komisji Regulaminowej. Wszelkie odstępstwa po BK-1 w stosunku do deklarowanej klasy na BK- 1 uznane będą za oszustwo i karane wykluczeniem załogi z rajdu. Ponadto Zespół Sędziów Sportowych zawiadomi o tym fakcie GKSS.

Wyłącznie załogi, które przeszły odbiór administracyjny mogą stawić się ze swoim pojazdem wyposażonym w numery i tablice rajdowe na badanie kontrolne, które ma charakter ogólny: marki i modelu samochodu, ogólnej zgodności samochodu z grupą, w której jest zgłoszony, niezbędnych urządzeń bezpieczeństwa, zgodności samochodu z przepisami kodeksu drogowego.

Jeżeli pojazd przedstawiony do badań kontrolnych przed startem nie odpowiada specyfikacji grupy, do której został zgłoszony, może na wniosek sędziów technicznych być przez Zespołu Sędziów Sportowych przesunięty do innej grupy lub ostatecznie odrzucony.

Zespół Sędziów Sportowych może wyznaczyć termin, w którym samochód musi być doprowadzony do zgodności z przepisami.

7.6.4 Samochód, który nie będzie odpowiadał przepisom bezpieczeństwa FIA i postanowień niniejszego Regulaminu nie zostanie dopuszczony do startu.

7.6.5 Dodatkowe badanie kontrolne, jak również identyfikacja załogi może być przeprowadzone w każdym czasie podczas trwania rajdu.

Zawodnik jest odpowiedzialny za zgodność swojego samochodu z przepisami technicznymi przez cały czas trwania rajdu.

7.6.6 Jeżeli na samochodzie umieszczono nowe znaki identyfikacyjne, załoga jest odpowiedzialna za ich zachowanie w stanie nienaruszonym aż do zakończenia zawodów.

W przypadku stwierdzenia ich braku, samochód zostanie wykluczony z rajdu. Pisemna informacja na ten temat musi być przekazana zainteresowanym zawodnikom.

7.7 Badanie Kontrolne - 2 (BK - 2)

BK-2 zostanie przeprowadzone, jeżeli zarządzi je Organizator, bezpośrednio po przyjeździe załogi na metę rajdu.

Po przyjeździe na Metę Rajdu należy niezwłocznie wstawić samochód do Parku Zamkniętego.

Braki w wyposażeniu samochodu lub załogi stwierdzone podczas kontroli na trasie rajdu lub w trakcie BK - 2, które powodują wykluczenie z rajdu:

- kaski załogi,
- gaśnica,
- kombinezony.

Braki w wyposażeniu samochodu stwierdzone podczas kontroli na trasie rajdu lub w trakcie BK-2, które powodują karę finansową wg uznania ZSS:

- trójkąt ostrzegawczy,
- apteczka medyczna,
- lina holownicza,
- płachta serwisowa.

Kompletne i szczegółowe badanie kontrolne łącznie z demontażem samochodu załóg sklasyfikowanych na pierwszych miejscach w klasyfikacji generalnej oraz każdej grupy i kategorii może być przeprowadzone wyłącznie według uznania Zespołu Sędziów Sportowych działającego z urzędu, bądź też w następstwie protestu lub na podstawie stanowiska Dyrektora Rajdu.

Organizator musi przewidzieć po zakończeniu zawodów wystarczający czas na wykonanie szczegółowych badań kontrolnych.

7.8 Oznakowanie

7.8.1 Organizator dostarcza każdej załodze zestaw tablic identyfikacyjnych zawierający: 2 tablice rajdowe i 2 tablice zawierające numer startowy zwane polami numerowymi.

7.8.2 Podczas trwania całych zawodów tablice rajdowe muszą być umieszczone zgodnie z niniejszymi Przepisami.

Nie mogą w żadnym wypadku zakrywać nawet częściowo numeru rejestracyjnego pojazdu.

7.8.3 Pola numeru startowego (szerokość 50 cm x wysokość 47 cm) muszą być umieszczone po prawej i lewej stronie pojazdu w strefie pomiędzy wnękami kół pod

warunkiem, że są całkowicie widoczne z boku. Tablice zawierają numer startowy, nazwę zawodów i ewentualnie nazwę głównego partnera organizatora.

Pod tymi polami numerowymi, musi być pozostawione wolne pole o szerokości 50 cm i wysokości 5 cm.

7.8.4 Zestaw tablic rajdowych, zgodny z Załącznikiem L do niniejszych Przepisów obejmujący na przód i tył: jedną tablicę o wymiarach mieszczących się w prostokącie o szerokości 43 cm i wysokości 21,5 cm. Na w/w polach muszą być umieszczone numery startowe zawodnika o wysokości cyfry 4 cm i grubości kreski 1 cm. Obowiązkowo umieszczona nazwa zawodów jest nazwą podaną w Regulaminie zatwierdzonym przez GKSS. Tablice muszą być dostępne jako nalepki lub na sztywnej obsadzie.

Tablice rajdowe przednia i tylna muszą być umieszczone tak, by były czytelne w miejscu zdefiniowanym z przodu przez:

- płaszczyznę przechodzącą przez oś kół;
- 2 równoległe linie pionowe znajdujące się 150 mm od krawędzi zewnętrznej układów optycznych reflektorów świateł drogowych (bez wykraczania poza obrys pojazdu);
- przez linię poziomą znajdującą się 300 mm od styecznej do górnej krawędzi układów optycznych reflektorów świateł drogowych (wzdłuż linii nadwozia); oraz, wyjąwszy znak producenta, tablica musi być pierwszym czytelnym napisem na przodzie pojazdu powyżej linii reflektorów świateł drogowych.

7.8.5 W każdej chwili trwania zawodów, brak lub niewłaściwe umieszczenie pola z numerem startowym lub tablicy rajdowej podlega po stwierdzeniu karze równej 10% wysokości wpisowego pod warunkiem, że organizator dostarczy te pole lub tablice. Brak lub niewłaściwe umieszczenie równocześnie co najmniej 2 pól z numerem startowym i / lub tablic rajdowych podlega karze równej 20% wysokości wpisowego.

7.8.6 Nazwiska pierwszego kierowcy i pilotów jak również ich flaga narodowa o wysokości od 30 do 50 mm muszą być umieszczone z każdej strony przednich błotników lub drzwiach. Każdy pojazd nie spełniający niniejszego przepisu podlega karze równej 10% wysokości wpisowego.

7.8.7 Członkowie załogi muszą posiadać znak identyfikacyjny w postaci bransolety identyfikacyjnej lub identyfikatora.

Każde odstępstwo stwierdzone przez osobę oficjalną może spowodować nałożenie kary w wysokości 10% wpisowego.

Numer alarmowy i nazwisko osoby odpowiedzialnej za bezpieczeństwo muszą być umieszczone na bransoletce, lub identyfikatorze.

8. Regulamin uzupełniający i warunki jego publikacji

8.1 Regulamin musi być opublikowany w języku polskim co najmniej dwa miesiące przed początkiem zawodów, wydrukowany w formacie A5 i całkowicie zgodny z przepisami zawartymi w:

- Kodeksie;
- Przepisach;
- Regulaminie danego Pucharu (jeśli dotyczy);
- każdym innym regulaminie lub interpretacji opublikowanych w Oficjalnym Biuletynie FIA.

Regulamin, który organizator chce narzucić musi wyraźnie podawać wszystkie dodatkowe przepisy i warunki, które muszą być zgodne z tekstami regulaminów.

8.2 Regulamin musi podawać miejsce i godzinę wywieszenia oficjalnych wyników. W przypadku gdy ogłoszenie wyników byłoby opóźnione, nowa godzina wywieszenia musi być umieszczona na oficjalnej(-ych) tablicy(-ach) informacyjnej(-ych).

Data i godzina pierwszego posiedzenia Zespołu Sędziów Sportowych musi być również podana.

8.3 Egzemplarze projektu Regulaminu Uzupełniającego, muszą dotrzeć do Biura Sportu PZM i przewodniczącego ZSS, nie później niż 3 miesiące przed rajdem w celu weryfikacji, ewentualnego naniesienia poprawek i zatwierdzenia. W ciągu kolejnych czterech tygodni Biuro Sportu informuje organizatora o przyznaniu wizy.

Najpóźniej 2 miesiące przed Odbiorem Administracyjnym należy dokonać odbioru trasy przez przedstawiciela ZSS. Koszt przyjazdu sędziego do odbioru trasy pokrywa organizator.

Regulamin Uzupełniający w brzmieniu ostatecznym musi być przesłany do:

- Biura Sportu PZM,
- Członków ZSS,
- Obserwatora PZM,
- Delegata Technicznego,
- Delegata ds. Bezpieczeństwa
- Zainteresowanych Automobilklubów

Regulamin Uzupełniający danej rundy należy udostępnić startującym uczestnikom najpóźniej w chwili przybycia do bazy rajdu. O przeprowadzanej dodatkowo klasyfikacji w danej rundzie RMPST należy umieścić informację w Regulaminie imprezy.

Wszystkie komunikaty zmieniające zapisy zatwierdzonego Regulaminu Uzupełniającego wchodzące w życie przed zawodami, podlegają zatwierdzeniu przez GKSS.

Regulamin uzupełniający musi być umieszczony na stronie internetowej Organizatora nie później, niż 2 miesiące przed dniem Odbioru Administracyjnego.

Każdy zawodnik używający system łączności radiowej podczas trwania rajdu ma obowiązek podania w formularzu zgłoszenia częstotliwości pasm radiowych oraz ilość urządzeń radiowych. Używanie przez zawodnika pasm łączności radiowej bez stosownych zezwoleń oraz bez uzgodnienia z organizatorem będzie karane zgodnie z obowiązującymi przepisami.

8.4 Zmiany Regulaminu, Komunikaty

8.4.1 Postanowienia Regulaminu mogą być zmieniane wyłącznie zgodnie z artykułami 66 i 141 Kodeksu.

8.4.2 Wszelkie zmiany lub dodatkowe postanowienia są ogłaszane w numerowanych, opatrzonych datą i podpisanych komunikatach:

- przez organizatora do czasu badań, z zatwierdzeniem przez ASN i FIA,
- przez Zespół Sędziów Sportowych w czasie trwania zawodów i stanowią integralną częścią Regulaminu.

Po rozpoczęciu zawodów każda zmiana w Regulaminie musi być ogłoszona przy pomocy komunikatu.

8.4.3 Komunikaty są wywieszane w Sekretariacie, w bazie rajdu i na oficjalnej Tablicy Informacyjnej. Są także przekazywane bezpośrednio załogom za potwierdzeniem odbioru w jak najkrótszym czasie.

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

8.5 Stosowanie – interpretacja Regulaminów

8.5.1 Dyrektor Rajdu musi informować Zespół Sędziów Sportowych o wszystkich ważnych zdarzeniach, które miały miejsce i mogą wymagać zastosowania Przepisów obowiązujących regulaminów.

8.5.2 Każdy wniesiony protest przez zawodnika musi być przekazany przez Dyrektora Rajdu Zespołowi Sędziów Sportowych do rozpatrzenia i decyzji (artykuł 171 i następne Kodeksu).

8.5.3 Tak samo, każdy przypadek nie przewidziany w Kodeksie jest rozpatrywany przez Zespół Sędziów Sportowych, jedynie upoważniony do podjęcia decyzji (artykuł 141 Kodeksu).

9. Książka Drogowa

9.1 Wszystkie załogi otrzymają książkę drogową i mapę, zgodnie ze wzorem FIA.

9.2 Książka drogową i mapę muszą być przekazane zawodnikom najpóźniej podczas Odbioru Administracyjnego. Pozostają one własnością zawodnika. Przekazanie książki drogowej jest potwierdzane podpisem stosownie upoważnionego członka zespołu.

9.3 Oficjalna trasa zawodów jest określona Punktami Obserwacyjno Identyfikacyjnymi Kara za ominięcie POI, lub PKP - 2 godziny.

9.4 Mogą być również nakładane dodatkowe kary.

9.5 Odcinek specjalny lub odcinek drogowy odbywający się na istniejącej drodze jest zaznaczony w książce drogowej linią ciągłą. Odcinek specjalny lub odcinek drogowy odbywający się na nieistniejącej drodze jest zaznaczony w książce drogowej linią przerywaną.

9.6 Wszystkie części trasy muszą być skontrolowane podczas rekonesansu trasy wykonanego przez organizatora.

9.7 Przed i podczas zawodów zabrania się zawodnikom zgłoszonym lub mogącym być zgłoszonymi, wykonywania najmniejszego rekonesansu trasy, z wyjątkiem ewentualnego odcinka super specjalnego. Szczegóły możliwości danych zawodnikom muszą być jasno podane w Regulaminie.

9.9 Dozwolone są w samochodzie: notatki o trasie rozgrywanych zawodów (książka drogową), zmiany zaproponowane przez samochód otwierający, które mogą być wprowadzone, notatki osobiste wynikające z poprzedniego przejazdu tym samym odcinkiem specjalnym rajdu rozgrywanym kilkakrotnie w całości lub częściowo i oraz mapy geograficzne, z wyjątkiem zdjęć satelitarnych.

9.10 Podczas trwania rajdu, na pojeździe musi być umieszczona karta identyfikacyjna (według Załącznika nr 10) zawierająca numer startowy, podstawowe informacje o członkach załogi, ich aktualne fotografie oraz podpisy. Nieprzestrzeganie tego przepisu pociągnie za sobą karę do wykluczenia łącznie.

10. Karta Drogowa

10.1 Na starcie etapu, każda załoga otrzyma kartę drogową, w której podane będą narzucony czas przejazdu i maksymalny dopuszczalny czas dla każdego odcinka drogowego i specjalnego. Karta ta musi być oddana w Punkcie Kontroli Czasu mety każdego etapu i może być zastąpiona nową kartą na starcie do następnego etapu (sekcji).

Wyłącznie załoga jest odpowiedzialna za swoją kartę drogową.

10.2 Każda poprawka czy zmiana dokonana w karcie drogowej spowoduje wykluczenie, chyba, że została potwierdzona pisemnie przez sędziego.

10.3 Załoga jest całkowicie odpowiedzialna za przedstawienie karty drogowej na różnych punktach kontrolnych, a także za dokładność wpisów.

10.4 Załogi są zobowiązane do poddania się kontroli przejazdu we wszystkich punktach wymienionych w karcie drogowej i to w podanej kolejności pod karą wykluczenia.

Brak wpisu lub nie przedstawienie karty drogowej w jakimkolwiek punkcie kontrolnym spowoduje nałożenie kary do wykluczenia włącznie.

10.5 Utrata karty drogowej powoduje nałożenie kary do wykluczenia włącznie.

10.6 Jeżeli regulamin to umożliwia, gdy zawodnik nie ukończył etapu i chce wystartować następnego dnia, musi poinformować o tym Dyrektor Rajdu możliwie najwcześniej. Przepisy dotyczące dozwolonego serwisowania w tych okolicznościach muszą być doprecyzowane w Regulaminie Uzupełniającym.

10.7 W dolnej części Karty Drogowej znajdują się kary za nieprzestrzeganie przepisów ruchu drogowego.

11. Osoby oficjalne - obsady personalne władz rajdu

11.1 Imienia lista osób urzędowych musi być dostarczona do Biura Sportu PZM najmniej 4 tygodnie przed Zawodami.

Lista proponowanych osób urzędowych na każde zawody musi być zatwierdzona przez PZM:

- Zespół Sędziów Sportowych składających się z 3 sędziów
- Delegat techniczny GKSS.
- Obserwator GKSS
- Dyrektor Rajdu.
- Zastępca Dyrektora Rajdu.
- Sekretarz zawodów.
- Kierownik zabezpieczenia.
- Naczelny Lekarz.
- Odpowiedzialny za kontakty z zawodnikami,
- Kierownik BK.
- Kierowników punktów kontroli
- Sędziowie faktu

11.2 Zespół Sędziów Sportowych zawsze składa się z 3 osób.

11.3 Na każde Zawody, łącznie z zawodami kandydackimi, GKSS wyznacza obserwatora. Żaden obserwator nie może być jednocześnie sędzią sportowym tych samych zawodów.

11.4 GKSS powołuje Delegata Technicznego na wszystkie rundy RMPST.

Zadaniem Delegata Technicznego jest kontrola, pomoc i nadzór nad zespołem sędziów i kontrolerów technicznych zawodów. W sprawach technicznych i bezpieczeństwa samochodów sportowych jego zdanie jest wiążące. Za organizację badania kontrolnego odpowiedzialny jest organizator zawodów, który wyznacza kierownika badania kontrolnego.

11.5 Dyrektor Rajdu jest osobą wyznaczoną przez organizatora i zatwierdzoną przez GKSS.

11.6 Odpowiedzialni za kontakty z zawodnikami muszą być obecni:

- na odbiorach administracyjnych i badaniach kontrolnych;
- na starcie i mecie poszczególnych etapów.

Odpowiedzialni za kontakty z zawodnikami mają za zadanie:

- udzielanie informacji załogom i zapewnienie prowadzenia stałego dialogu z nimi;
- udzielanie precyzyjnych odpowiedzi na wszystkie zadawane pytania;
- udzielanie wszelkich informacji lub dodatkowych wyjaśnień związanych z przepisami oraz przebiegiem zawodów;
- unikanie przekazywania Zespołowi Sędziów Sportowych wszystkich pytań, na które można znaleźć satysfakcjonujące rozwiązanie w ramach precyzyjnych wyjaśnień pod warunkiem, że nie chodzi o protesty (na przykład dostarczenie uściśleń odnoszących się do kwestionowanych czasów).

12 Zgłoszenia, wpisywe,

12.1 Procedura składania zgłoszeń:

Zawodnicy, którzy chcą uczestniczyć w Rajdzie zobowiązani są do złożenia, prawidłowo wypełnionych formularzy zgłoszeniowych na adres Automobilklubu/ Klubu, przed upływem terminu zgłoszeń, tj. 5 dni przed Odbiorem Administracyjnym.

Potwierdzeniem zgłoszenia przez klub, jest pieczętka na druku zgłoszenia lub, na wniosek zawodnika, pismo potwierdzające to zgłoszenie lub jednorazowa zgoda klubu na starty w całym cyklu RMPST, przesłane faksem lub e-mail do Organizatora przed upływem terminu zgłoszeń.

Oryginał zgłoszenia wraz z kopiami:

1. licencji zawodnika i licencjami kierowców,
2. praw jazdy kierowców,
3. dowodu rejestracyjnego pojazdu,
4. ubezpieczenia pojazdu,
5. potwierdzenia wpłaty wpisowego, wraz z 2 fotografiami kierowcy i 2 fotografiami pilota muszą wpłynąć do Organizatora w terminie zgłoszeń, lub najpóźniej 2 dni po jego upływie.

12.2 Poprzez złożenie podpisów na zgłoszeniach, zawodnik jak również wszyscy członkowie załogi poddają się jurysdykcji sportowej uznanej przez Kodeks jak również przepisom regulaminów. Żadne zmiany nie mogą być wniesione do formularza zgłoszenia prócz przewidzianych w Regulaminie.

12.3 Zmiana jednego członka załogi może nastąpić do momentu jego stawienia się na odbiorze administracyjnym pod warunkiem uzyskania zgody komitetu organizacyjnego.

Zmiana członków załogi może nastąpić wyłącznie za zgodą GKSS, lub Zespołu Sędziów Sportowych po rozpoczęciu odbioru administracyjnego lub badań kontrolnych.

12.4 Do momentu odbioru administracyjnego, zawodnik może dowolnie zamienić zgłoszony pojazd na inny.

12.6 Jeżeli pojazd przedstawiony do badań kontrolnych przed startem nie odpowiada specyfikacji grupy, do której został zgłoszony, może na wniosek sędziów technicznych być przez Zespół Sędziów Sportowych przesunięty do innej grupy lub ostatecznie odrzucony.

12.7 Zgłoszenie może zostać przyjęte wyłącznie wraz z wpisowym, które zostanie podwyższone o 60% zawodnikom, którzy nie akceptują nieobowiązkowej reklamy organizatora.

12.8 Dla każdego zawodów RMPST na 2010r. ustanawia się dwa terminy zgłoszeń, których dokładne daty określać będzie Regulamin Uzupełniający zawodów:

I termin rozpoczyna się w czasie od początku terminu zgłoszeń do 9 dnia przed BK-1, wpisowe dla tego terminu wynosi :

- za zgłoszenie samochodu rajdowego max: 1000 PLN (rajd jednoetapowy)
- za zgłoszenie samochodu rajdowego max: 1500 PLN (rajd dwuetapowy)
- za zgłoszenie do klasyfikacji zespołów sponsorskich max: 200 PLN

II termin rozpoczyna się w czasie pomiędzy - od 8 dnia do 5 dnia przed BK-1, wpisowe wynosi 150% wysokości wpisowego z I terminu.

Wpisowe do rund rozgrywanych za granicą – wg stawek obowiązujących w regulaminach tych rund.

Zgłoszenie Zespołu Sponsorskiego musi nastąpić nie później niż przed czasem startu pierwszej załogi do rajdu.

Każdy uczestnik, który nadesłał zgłoszenie, a następnie nie będzie mógł wziąć udziału w rajdzie, zobowiązany jest nadesłać do organizatora w terminie 1 dnia przed rozpoczęciem BK-1 przekonujący uzasadnienia z podaniem przyczyn rezygnacji z uczestnictwa.

W przypadku braku uzasadnienia nieobecności na imprezie, organizator wystąpi do GKSS o nałożenie kary na zawodnika.

12.9 Wpisowe jest całkowicie zwracane:

- a) kandydatom, których zgłoszenie zostało odrzucone,
- b) w przypadku gdy zawody nie odbyły się.

12.10 Organizatorzy zwrócą wpisowe po potrąceniu kosztów manipulacyjnych o zmiennej wysokości zawodnikom, którzy ze względu na siłę wyższą nie mogli stawić się na start do zawodów (to znaczy przed zakończeniem odbioru administracyjnego) pod warunkiem, że taka prośba zostanie dostarczona organizatorom listem poleconym.

Zwrot musi nastąpić najpóźniej 1 miesiąc po zakończeniu zawodów.

12.11 Gdy transport (powietrzny, morski, kolejowy lub inny) jest włączony w przebieg zawodów, musi stanowić integralną ich część, a jego koszt musi być zawarty we wpisowym.

12.12 Każda odmowa przyjęcia zgłoszenia musi być dokonana zgodnie artykułem 74 Kodeksu.

13. Reklama

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

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

Miejsca zarezerwowane dla organizatorów na obowiązkową reklamę zbiorową nie odkupną są następujące:

- a) pola numerów startowych gdzie reklama organizatora musi być umieszczona na pasie o wymiarach 14 cm x 50 cm, ewentualnie na pasie podzielonym na górze i / lub dole pól),
- b) Jeden komplet tablic rajdowych, których 9 cm x 43 cm jest zarezerwowane na reklamę organizatora.
- c) 2 pasy o 10 cm (wysokości) x 25 cm (szerokości) do umieszczenia z każdej strony górnej części szyby przedniej.

13.2 Tablice z numerami startowymi muszą być zgodne z Przepisami Ogólnymi rajdów terenowych FIA.

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

13.4 Dla zawodników nie akceptujących reklamy nieobowiązkowej organizatora paliwa wpisowe jest przedmiotem zwyczajki o 60%.

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

13.6 Jeżeli organizatorzy chcą narzucić reklamę, muszą sprecyzować o jaką chodzi w Regulaminie lub najpóźniej na miesiąc przed badaniami, komunikatem posiadającym wizę FIA. Niemniej jednak nazwa producenta samochodowego nie może być łączona z nazwą zawodów lub znajdować się na miejscach reklamowych narzuconych przez organizatorów.

13.7 Reklama nieobowiązkowa związana z marką opon, paliwa lub oleju może być przedmiotem zwyczajki o 60% wpisowego dla zawodnika, który odmówi jej umieszczenia.

14. Przyznawanie numerów startowych

14.1 Kolejność przyznawania numerów startowych:

- 1) Kierowcy sklasyfikowani w „Rajdach Terenowych”
- 2) Kierowcy rajdowi Priorytetu B FIA
- 3) Kierowcy sklasyfikowani w RMPST
- 3) Inni kierowcy, według inicjatywy komitetu organizacyjnego

14.2 Kryteria klasyfikacji kierowców „rajdów terenowych” służące do opracowania listy umieszczone są w załączniku do Przepisów Ogólnych rajdów terenowych FIA.

15. Ubezpieczenie

15.1 Każdy zawodnik i/lub kierowca bierze udział w rajdzie na własną odpowiedzialność. Kierowca musi posiadać dokument stwierdzający zawarcie umowy OC właściciela lub użytkownika pojazdu zgodnie z przepisami RP.

Zawodnicy zagraniczni przedstawiają ubezpieczenie OC kraju w którym pojazd biorący udział w rajdzie został zarejestrowany.

Organizator nie ponosi żadnej odpowiedzialności za straty zawodników powstałe podczas rajdu.

15.2 Organizator każdego rajdu obowiązany jest wykupić polisę ubezpieczeniową OC oraz polisę NNW obejmującą osoby organizatora nieobjęte innym ubezpieczeniem; obie te polisy muszą obejmować cały czas trwania rajdu.

15.3 Przez fakt podpisania zgłoszenia zawodnik i / lub kierowca zrzeka się wszelkich praw do odszkodowań mogących wyniknąć w związku z wypadkami, które mogą się zdarzyć podczas rajdu. Zrzeczenie to dotyczy FIA, PZM, organizatora, osób oficjalnych oraz innych zawodników i/lub kierowców.

16. Ruch Drogowy – kodeks jazdy

16.1 Policjanci ruchu drogowego, sędziowie faktu lub osoby oficjalne rajdu, którzy stwierdzą naruszenie przepisów ruchu drogowego przez załogę startującą w rajdzie muszą ją o tym jak najszybciej powiadomić. W przypadku gdy zadecydują o nie zatrzymywaniu lub gdy nie mogą zatrzymać kierowcy za wykroczenie, mogą żądać nałożenia przewidzianych kar pod warunkiem, że:

- a) powiadomienie o wykroczeniu dostarczone jest drogą oficjalną wraz z pisemną notatką, przed ogłoszeniem klasyfikacji etapu w podczas, którego popełniono wykroczenie,
- b) protokoły są wystarczająco szczegółowe do bezdyskusyjnego stwierdzenia tożsamości kierowcy, który popełnił wykroczenie, a miejsca i godziny precyzyjne podane,
- c) zarzucane czyny nie są podatne na różnorodne interpretacje.
- d) Zabronione pod karą wykluczenia:
 - przewożenie pojazdów,
 - umyślne blokowanie przejazdu innym pojazdom lub uniemożliwianie im wyprzedzania.

Za stwierdzone przekroczenie przepisów Prawa o Ruchu Drogowym - (Dolna część Karty Drogowej, do wycięcia przez policję):

- pierwsze – 10% wpisowego
- drugie - 50% wpisowego
- trzecie - wykluczenie.

16.2 Każdy pojazd, który otrzymał kilka ostrzeżeń dźwiękowych w określonym czasie i który nie usunął się by umożliwić wyprzedzanie, może otrzymać karę według uznania Zespołu Sędziów Sportowych.

Zespół Sędziów Sportowych, w zależności od okoliczności, może nałożyć inne kary (czasowe lub finansowe), ewentualnie na najwyższej sklasyfikowaną załogę zespołu winnej załogi.

16.3 Pomoc w razie wypadku zgodnie z Procedurą wypadkową.

16.4 Przejazd przez strefy kontroli prędkości.

a) W strefach określonych jako „strefy kontroli prędkości”, prędkość przejazdu zawodników przez miasta i wioski przejeżdżane na trasie zarówno odcinków specjalnych jak i drogowych jest ograniczona zgodnie z postanowieniami zawartymi w Regulaminie Uzupełniającym.

b) W przypadku innych lokalnych ograniczeń są one obowiązujące. Ponadto, do zawodnika należy dostosowanie prędkości do panujących warunków drogowych.

c) Znak lub brak znaku ograniczenia prędkości nie może być podstawą do złożenia protestu.

Wyprzedzanie jest dozwolone pod warunkiem nie przekraczania dozwolonej prędkości maksymalnej.

16.5 Załoga rekonesansowa organizatora sprawdza czy trasa jest dostępna wszystkim pojazdom.

a) Załoga rekonesansowa składa się z osób posiadających znaczące doświadczenie na trasach terenowych

b) Pojazdy rekonesansowe muszą być wyposażone zgodnie ze specyfikacją FIA dotyczącą rekonesansów i otwarcia trasy

16.6 Otwarcie trasy

a) Otwarcie trasy musi być dokonane przez samochód otwierający, znajdujący się w gestii Zastępcy Dyrektora Rajdu kierującego zespołem z pomocą oficjalnego projektanta trasy. Kierowca samochodu otwierającego musi posiadać znaczące doświadczenie kierowcy samochodów rajdów terenowych.

b) Samochód otwierający musi być wyposażony zgodnie ze specyfikacją FIA dla samochodów otwierających rajdów terenowych FIA.

16.7 Holowanie.

W RMPST jest zabronione z wyjątkiem powrotu na trasę rajdu lub wyjazdu z Parku Zamkniętego, z tym, że przyznana zostanie kara 15 minut.

Niedozwolone jest holowanie lub pchanie pojazdu w celu kontynuacji rajdu.

Taka działalność w strefach kontroli skutkuje następującymi karami:

a) strefa Punktu Kontroli Przejazdu (PKP) - 5 minut

b) strefa Punktu Kontroli Czasu (PKC): 15 minut

17. Przebieg rajdu

17.1 Organizator jest zobowiązany do wystartowania w czasie 30 minut i 20 minut przed startem pierwszej załogi samochodów otwierających „B” i „A”.

Wszystkie punkty sędziowskie i próby sportowe muszą być gotowe na 30 minut przed wynikającym z harmonogramu czasowego rajdu, czasu przyjazdu pierwszej załogi (samochodu „B”).

Na trasie odcinka specjalnego w czasie jazdy członkowie załogi muszą mieć zapięte pasy oraz założone i zapięte kaski ochronne. Ponadto, każdy członek załogi musi być ubrany w kombinezon ognioodporny. Do każdego z OS - ów załoga jest zobowiązana wystartować własnym napędem samochodu.

17.2 Falstart Falstartem jest zarówno start lotny jak też wystartowanie przed sygnałem startera.

17.3 Kolejność Startu.

17.3.1 Start do odcinka super specjalnego i każdego etapu jest nadawany dla sklasyfikowanych kierowców FIA lub pierwszych 10 z odstępami co 2 minuty w kolejności rosnącej numerów startowych.

17.3.2 Start do etapu następującego po odcinku super specjalnym i zawierającego odcinek specjalny odbywa się zgodnie z klasyfikacją odcinka super specjalnego. Kary nałożone podczas odcinka super specjalnego i ewentualnie odcinków drogowych dotyczą wyłącznie klasyfikacji generalnej.

W razie ex aequo, pierwszeństwo przyznawane jest załodze, która uzyskała czas jako pierwsza.

17.3.3 W przypadku gdy dwa lub kilka odcinków specjalnych jest rozgrywanych podczas tego samego etapu, kolejność startu do etapu w następnym dniu jest ustanawiana na podstawie sumy czasów uzyskanych na tych odcinkach specjalnych.

17.3.4 Start do następnego odcinka oparty jest o czas przyjazdu na metę poprzedniego odcinka specjalnego podany w godzinach i minutach, bez brania pod uwagę sekund tego czasu, do którego dodaje się wyznaczony czas na odcinek drogowych plus regulaminowe 3 minuty.

Zawodnicy startują w co najmniej takich samych odstępach jak podczas startu do etapu.

17.3.5 Gdy Dyrektor Rajdu ogłasza kolejność startu musi brać pod uwagę ewentualne kary sportowe związane z wykroczeniami (ominięty PKP, SOS, przekroczenie prędkości, niewłaściwe zachowanie) popełnionymi na odcinku specjalnym, które dodaje się do czasu uzyskanego na odcinku(-ach) specjalnym(-ych).

Procedurę tę stosuje się pod warunkiem, że kary zostały naniesione do karty drogowej zawodnika i/lub stwierdzone przy pomocy innego środków znajdującego się w dyspozycji Dyrektora Rajdu.

17.3.6 Wyłącznie ze względów bezpieczeństwa, Zespół Sędziów Sportowych może ustalić nowy porządek startu i ustawić miejsce każdego kierowcy priorytetowego FIA. W żadnym wypadku, kierowca tak umieszczony nie może wystartować przed kierowcami priorytetowymi FIA znajdującymi się wśród 10 pierwszych na liście startowej etapu.

17.3.7 Ewentualne kary nałożone podczas odcinka(-ów) drogowego(-ych) dodawane są do klasyfikacji generalnej przejechanego etapu.

17.3.8 Start do każdego etapu 10 pierwszych załóg następuje obowiązkowo co 2 minuty, natomiast pozostałe załogi startują według uznania Dyrektora Rajdu, przy czym odstępy nie mogą być większe niż 2 minuty i mniejsze niż 1 minuta

17.3.9 Każde spóźnienie na starcie do etapu jest karane jedną minutą za każdą minutę spóźnienia. Przy spóźnieniach powyżej 30 minut odmawia się startu i załoga jest natychmiast wykluczana z rajdu.

17.3.10 W razie wcześniejszego wjazdu przez załogę na Punkt Kontroli Czasu, który poprzedza start do odcinka specjalnego, nie jest dozwolona żadna zmiana przewidzianej kolejności, a czas startu wynosi: wyznaczony czas wjazdu na PKC + 3', nawet jeżeli chodzi o start do odcinka specjalnego innego niż pierwszego dnia.

Kierownik PKC odpowiedzialny za starty musi przestrzegać niniejszego zapisu i zdać z tego raport Dyrektorowi Rajdu. Każde naruszenie niniejszego zapisu może spowodować nałożenie kary aż do wykluczenia winnej załogi przez Zespół Sędziów Sportowych.

17.4 W przypadku zniszczonego, „rozjechanego” terenu w miejscu startu uczestnik może poprosić o cofnięcie swojego startu poza ten teren kosztem zwiększenia długości trasy swojego przejazdu. Decyzję podejmuje Sędzia Startu.

17.5 Ustala się następującą procedurę startu do OS - u:

Na starcie do odcinka specjalnego, po zatrzymaniu się samochodu z załogą przed punktem kontrolnym startu, sędzia wpisuje rzeczywisty czas startu załogi w kartę drogową (godzina i minuta) i będzie odliczał głośno sekundy pozostałe do momentu startu: 30 sekund, 15 sekund, 10 sekund, a ostatnie 5 sekund - po jednej: 5, 4, 3, 2, 1, Start, z jednoczesnym pokazywaniem na palcach

Po podaniu sygnału start, samochód musi niezwłocznie wystartować.

Za postój trwający ponad 20 sekund na linii startu po sygnale startu załoga otrzyma 2 minuty kary. W razie niemożności opuszczenia przez zawodnika strefy kontrolnej własnymi siłami, organizator zobowiązany jest do usunięcia pojazdu.

Zaleca się korzystanie z urządzeń startowych będących w posiadaniu PZM.

17.6 Czas startu musi odbywać się o pełnej minucie czasu radiowego. Na OS-ie, jeśli trasa umożliwia bezpieczną jazdę, może znajdować się równocześnie kilka samochodów.

17.7 Do sklasyfikowania w rajdzie (otrzymania punktów za zdobyte miejsce) obowiązują prawidłowy przejazd zgodnie z oznakowaniem próby oraz jej schematem, co najmniej połowy długości trasy OS-ów od startu do mety. W przypadku nie spełnienia tego wymogu, załoga kontynuująca jazdę z pobraniem kar ryczałtowych otrzymuje 0 (zero) punktów do klasyfikacji końcowej rajdu.

17.8 „Kara Ryczałtowa” zgodnie z pkt 3.24 Przepisów Ogólnych Cross Country:

Kara utworzona w celu zastąpienia niektórych kar powodujących wycofanie lub wykluczenie za nieprzestrzeganie niektórych klauzul Regulaminu w tradycyjnych zawodach. Umożliwia ona ukaranemu zawodnikowi kontynuowanie udziału w zawodach na normalnych warunkach współzawodnictwa, niemniej jednak z surową karą. Kara ryczałtowa jest karą czasową, która jest dodawana do innych wcześniej nałożonych na zawodnika zastosowanych w precyzyjnie określonych przypadkach, wymienionych w Regulaminie Uzupełniającym. Wielkość kary ryczałtowej jest wyznaczana przez organizatora i może mieć różną wartość dla każdego odcinka specjalnego, odcinka drogowego, punktu kontroli przejazdu i obliczoną w zależności od profilu oraz trudności każdego z nich. Całkowity czas przyznany zawodnikowi, wobec którego zastosowana karę ryczałtową na każdym etapie jest obliczany poprzez dodanie do maksymalnego dozwolonego czasu dla odcinka(-ów) specjalnego (-ych) lub dla odcinka(-ów) drogowego(-ych), które nie zostały przebyte na danym etapie, kary ryczałtowej brakującego(-ych) odcinka(-ów) jak również ewentualnie brakujących Punktów Kontroli Przejazdu.

17.9 Załogi startują do OS zgodnie z kolejnością wjazdu na poprzedzający PKC.

17.10 Każdy samochód na trasie odcinka specjalnego musi poruszać się z włączonymi światłami mijania. (zapis nie dotyczy OS, na którym znajduje się przejazd przez wodę)

17.11 Pomiar czasu na odcinkach specjalnych będzie prowadzony z dokładnością do 1/10 sekundy.

17.12 Organizator może ustawić na trasie odcinka specjalnego szykany Szykana musi być zaznaczona i opisana w Książce Drogowej. Należy pamiętać, że celem szykan jest redukcja prędkości dla lokalnego zwiększenia bezpieczeństwa. Przy każdej szykanie przez cały czas trwania przejazdu danego odcinka specjalnego musi znajdować się sędzia faktu prowadzący protokół i wyposażony w środki łączności. Obowiązkiem sędziego faktu jest rejestrowanie przejazdu wszystkich startujących samochodów. Każde, stwierdzone przez sędziego faktu naruszenie przez samochód szykany wymagające jej odbudowy, spowoduje nałożenie przez ZSS na zawodnika kary.

17.13 Jeżeli organizator na trasie odcinka specjalnego ustawi jakiegokolwiek wygradzenia, wymuszające na załodze zmianę kierunku jazdy, to zastosowanie mają wszystkie wytyczne i konsekwencje jak w punkcie 17.12

17.14 Każdy tom Książki Drogowej musi zawierać formularz wycofania się z zawodów oraz druk z prośbą o wyjaśnienie wpisu. Każda załoga, która wycofuje się z rajdu musi dokładnie wypełnić ten formularz i złożyć go osobiście lub przez osobę upoważnioną na ręce sędziego w dowolnym punkcie kontrolnym albo w biurze rajdu przed zakończeniem etapu. Niestosowanie się do tak przyjętego trybu postępowania spowoduje w każdym przypadku poinformowanie ZSS, który podejmie właściwą decyzję.

17.15 Ważenie samochodów.

Ważenie samochodów może mieć miejsce w każdym momencie trwania zawodów i zgodnie z art. 284 i 285 Zał. J.

17.16 Serwisowanie.

Organizator musi określić czas serwisowania ograniczonego dwoma PKC.

Maksymalna prędkość w parkach serwisowych wynosi 30 km/h. Dla bezpieczeństwa widzów, organizatorzy muszą urządzić oddzielny korytarz dla pojazdów i dla widzów.

Podczas trwania całego rajdu, serwisowanie może być wykonywane

w startującym samochodzie wyłącznie w Parkach Serwisowych. Niemniej załoga, wykorzystująca wyłącznie wyposażenie znajdujące się w samochodzie i bez zewnętrznej pomocy fizycznej, może w każdej chwili wykonać każde serwisowanie, które nie jest wyraźnie zabronione.

Definicja serwisowania zabronionego: Użycie lub otrzymanie przez załogę jakiegokolwiek materiału stałego, lub płynnego, części zamiennych, narzędzi lub wyposażenia innego, niż przewidziane w startującym samochodzie poza wyznaczonym czasem w Parku Serwisowym.

Parki serwisowe muszą być oznaczone na trasie rajdu, z punktami kontroli czasu na wjeździe i wyjeździe.

Zezwala się na umieszczenie w Parku Serwisowym reklam sponsorów zawodnika na samochodzie serwisowym, namiotach, parasolach oraz płótkach okalających wykupioną lub przyznaną powierzchnię serwisową. Inne reklamy wymagają uzgodnienia i wyrażenia zgody przez Organizatora Rajdu.

17.17 Zaleca się Organizatorowi każdej rundy RMPST zaplanować trasę rajdu w taki sposób, aby każdego dnia przewidziany był geograficznie tylko 1 park serwisowy, w którym minimalna powierzchnia stanowiska serwisowego musi wynosić: dla zawodnika osoby fizycznej 45 m² a dla zawodnika osoby prawnej 65 m². Za zgodą GKSS, w uzasadnionych przypadkach dopuszczalne może być odstąpienie dotyczące wyłącznie pierwszego i / lub ostatniego parku serwisowego każdego dnia.

17.18 Podczas serwisowania obowiązkowe jest umieszczenie pod samochodem folii („płachty serwisowej”) o rozmiarach na tyle większych od wymiarów samochodu, aby podłoże było skutecznie zabezpieczone przed możliwością zanieczyszczenia. Za niestosowanie się do powyższego, Dyrektor będzie mógł nałożyć na winnego zawodnika karę w wysokości 100% wpisowego za każdy stwierdzony przypadek.

17.19 Tankowanie.

- a) Tankowanie paliwa podczas odcinków specjalnych musi mieć miejsce w strefach specjalnie przygotowanych przez organizatora i podanych w książce drogowej. Tankowanie może być wykonane na odcinkach drogowych.
- b) 2 mechanikom zezwala się na prowadzenie operacji tankowania paliwa. Co najmniej jedna osoba z zespołu musi być wyznaczona do obsługi gaśnicy. Zaleca się, aby mechanicy nosili ubiory ognioodporne homologowane przez FIA. Procedura tankowania zabrania użycia energii elektrycznej, a uziemienie jest obowiązkowe w pojeździe i systemie tankowania.
- c) Jakikolwiek działanie w strefie tankowania nie związane bezpośrednio z tankowaniem pojazdu startującego w rajdzie jest zabronione.
- d) Pojazd w strefę tankowania musi wjechać o własnym napędzie. Wjazd na rozrusznik jest niedozwolony.
- e) We wszystkich strefach tankowania stosuje się ograniczenie prędkości wynoszące 30 km/h.
- f) Za tankowanie odpowiedzialny jest wyłącznie sam zawodnik.
- g) Silniki muszą być wyłączone przez cały czas operacji tankowania. Załoga musi znajdować się poza pojazdem podczas tankowania.
- h) Organizator musi ustanowić służbę przeciwpożarową wyposażoną stosownie do ryzyka związanego z paliwem i liczbą zawodników. Jej personel musi być gotowy do interwencji w czasie operacji tankowania. W razie awarii, dany pojazd może być wypchnięty poza strefę bez nakładania kary. Pomocniczy akumulator może być użyty do uruchomienia silnika bezpośrednio po wyjeździe z powyższej strefy.
- i) Zawodnicy mogą zaopatrywać się w paliwo na stacjach komercyjnych.
- j) Jako paliwo może służyć tylko paliwo handlowe: benzyna lub olej napędowy.

18. Punktacja jazdy Okrężnej, OS,

Czas przejazdu podawany jest w sekundach z dokładnością do jednej dziesiątej sekundy (1 pkt karny = 1 sek.)

19. Park Zamknięty

Stosuje się następujące przepisy:

- a) Zakazuje się dokonywania jakiegokolwiek uzupełniania paliwa lub napraw w Parku Zamkniętym.

- b)** Uruchamianie poprzez holowanie lub pchanie przez innego zawodnika startującego w zawodach wewnątrz parku zamkniętego będzie karane 1 minutą.
- c)** Pojazdy są w Parku Zamkniętym od wjazdu do parku przedstartowego, strefy przegrupowania lub mety etapu, aż do momentu ich opuszczenia.
- d)** Pojazdy są w Parku Zamkniętym od wjazdu w strefę kontroli. Od punktu stop do wyjazdu ze strefy są pod nadzorem kierownika punktu kontroli, w razie niemożności odjazdu, pojazd nie może być holowany lub pchany by opuścić strefę z pomocą zewnętrzną bez narażenia się na otrzymanie kary.
- e)** Pojazdy są Parku Zamkniętym od przyjazdu na metę ostatniego etapu (co najmniej aż do czasu upłynięcia terminu składania protestów - 1 godzina).
- f)** Każde wykroczenie przeciwko przepisom Parku Zamkniętego spowoduje nałożenie kary 1 godziny
- g)** Przed wyjazdem ze wszystkich Parków Zamkniętych lub na starcie do etapu, gdy sędziowie techniczni rajdu uznają, że samochód znajduje się w stanie nieodpowiednim do normalnego użytkowania, muszą powiadomić o tym Dyrektora Rajdu, który może zażądać naprawy tego samochodu. W takim przypadku, czas zużyty na naprawę będzie traktowany jak analogiczna liczba minut spóźnienia na odcinku drogowym. Aby uniemożliwić załogom próbę odrobienia czasu straconego na taką naprawę, załoga otrzyma nowy czas startu. Każde spóźnienie przekraczające 30 minut powoduje wykluczenie.
- h)** Po umieszczeniu pojazdu w Parku Zamkniętym, załoga musi natychmiast opuścić park, do którego od tej chwili wstęp jest zabroniony.
- i)** W drodze wyjątku od przepisów Parku Zamkniętego i pod nadzorem upoważnionej osoby oficjalnej, zezwala się załodze w Parku Zamkniętym na starcie, przegrupowania lub mety etapu:
- na wymianę, przy pomocy narzędzi znajdujących w pojeździe, jednej lub dwóch przebitych lub uszkodzonych opon,
 - na dokonanie wymiany przedniej szyby z dopuszczeniem obcej pomocy zatwierdzonej przez Dyrektora Rajdu.
 - na sprawdzenie i/lub zmianę ciśnienia w oponach.
- Działania takie muszą być całkowicie ukończone przed upływem czasu startu. W przeciwnym razie zostanie nałożona kara 1 minuty za każdą minutę spóźnienia.
- j)** By wyjechać z Parku Zamkniętego przed startem, z przegrupowania lub mety etapu załoga może wejść do parku zamkniętego 10 minut przed swoim czasem startu.
- k)** W Parku Zamkniętym dopuszcza się uruchamianie silnika przy użyciu zewnętrznego akumulatora dostarczonego i zabranego przez członka zespołu pod kontrolą osoby oficjalnej zawodów. Akumulator ten nie może być w żadnym wypadku zabrany do samochodu

20. Przegrupowania

20.1 Przegrupowanie ma na celu zmniejszenie większych lub mniejszych przerw, które mogą powstać pomiędzy uczestniczącymi załogami w wyniku spóźnień i/lub rezygnacji z udziału w rajdzie. Stosuje się przepisy Parku Zamkniętego.

20.2 Wjeżdżając na punkt kontrolny przegrupowania załogi wręczają sędziemu swoje karty drogowe. Załogi otrzymują informację co do czasu ich startu.

Następnie muszą doprowadzić swój pojazd bezzwłocznie i bezpośrednio do Parku Zamkniętego, kolejność startu pozostaje kolejnością z mety PKC przegrupowania.

20.3 Na wniosek Dyrektora Rajdu, Zespół Sędziów Sportowych może ze względów bezpieczeństwa zdecydować o zatrzymaniu etapu przed jego końcem. Urządzony Punkt Kontroli Czasu stanowiący punkt zakończenia etapu (dla odcinków specjalnych, Punkt Kontroli Czasu sprzężony jest z punktem kontroli zakończenia odcinka specjalnego) gdzie zmierzone czasy służą do ustanowienia klasyfikacji tego etapu.

Decyzją Dyrektora Rajdu, powyższy etap może zostać kontynuowany lub zatrzymany, zneutralizowany, przeprowadzony w konwoju, podlegać lub nie przepisom Parku Zamkniętego.

21. Protesty - odwołania

Wszystkie protesty muszą być składane zgodnie z postanowieniami Międzynarodowego Kodeksu Sportowego (art. 171 i następne).

Wszystkie protesty muszą być składane na piśmie i muszą być wręczone dyrektorowi rajdu wraz z kaucją w wysokości 100% wpisowego, która nie będzie zwrócona, jeżeli protest nie zostanie uznany.

Jeżeli protest wymaga demontażu i ponownego montażu części lub zespołów samochodu, składający protest musi wnieść opłatę w wysokości:

200% wpisowego, jeżeli protest dotyczy określonych części lub zespołów samochodu (silnik, układ przeniesienia napędu, układ kierowniczy, układ hamulcowy, instalacja elektryczna, nadwozie itp.);

500% wpisowego, jeżeli protest dotyczy całego samochodu. Decyzja Komisji Technicznej o zakwalifikowaniu konkurenta do klasy kierowcy odwołującego się może nastąpić najpóźniej w ciągu 30 minut od wywieszenia listy startowej.

Protesty techniczne na sprzęt konkurenta załoga może składać w czasie nie dłuższym niż 60 minut od chwili przyjazdu na metę.

Po zakończeniu rajdu, nie później jednak niż 60 minut po swoim przyjeździe na Metę, załoga jest uprawniona do złożenia protestu dotyczącego wykroczeń regulaminowych lub nie sportowego zachowania się innych uczestników rajdu.

Po przyjeździe na metę rundy ostatniej załogi, do momentu upłynięcia terminu składania protestów i wydania zezwolenia na otwarcie parku przez kierownictwo rajdu, obowiązuje park zamknięty, ze wszystkimi jego konsekwencjami. Kierownictwo rajdu może zarządzać szczegółowe badania kontrolne samochodów z urzędu, jak również skrócić okres trwania parku zamkniętego. Po otwarciu parku zamkniętego organizator nie odpowiada za sprzęt tam pozostający.

Załoga nie może pod groźbą wykluczenia odmówić podstawienia samochodu do rozbiórki oraz jej dokonania. Do obowiązków załogi należy wykazanie Sędziom Technicznym i Sędziom Sportowym, że jej samochód spełnia wymogi regulaminowe w każdym momencie imprezy.

W przypadku stwierdzenia podczas rozbiórki niezgodności regulaminowych samochodu w stosunku do zadeklarowanej klasy, rzeczywiste koszty rozbiórki pokrywa załoga, w samochodzie, której stwierdzono odstępstwa od niniejszego Regulaminu. Sprawdzenie samochodu przerywa się w momencie znalezienia pierwszej niezgodności.

Obowiązek udostępnienia samochodu (rozbiórka, części i podzespoły) spoczywa na zawodniku i jego serwisie.

Od nałożonych kar i innych decyzji ZSS, zawodnikowi przysługuje prawo do pisemnego odwołania się do GKSS PZM w terminie 48 godz. od zakończenia zawodów.

Każde odwołanie do GKSS PZM musi być poprzedzone pisemną zapowiedzią odwołania wniesioną do ZSS, w ciągu 60 min. od ogłoszenia decyzji.

Kaucja za krajowe odwołania ustalona jest w wysokości 2500 PLN i powinna być wpłacona bezpośrednio u organizatora lub na konto ZG PZM - natychmiast. Protesty będą uwzględnione wyłącznie w odniesieniu do tych załóg, które zostały sklasyfikowane w rajdzie.

W sprawach dokonywania zapisów w protokołach (OS, POI, PKP, PKC, Start, Meta) nie mogą być składane protesty (nie dotyczy wyjaśnień).

W terminie do 30 minut po ogłoszeniu (wywieszeniu) wyników można składać wyjaśnienia dotyczące ewentualnych błędów rachunkowych lub uzasadnionych zastrzeżeń. W przypadku braku zastrzeżeń wyniki stają się ostateczne.

W sprawach nie objętych niniejszym Regulaminem RMPST mają zastosowanie przepisy zawarte w Międzynarodowym Kodeksie Sportowym wraz z załącznikami.

Zawodnicy mogą odwoływać się od decyzji zgodnie z postanowieniami Rozdziału XIII Międzynarodowego Kodeksu Sportowego.

Wysokość kaucji za odwołanie krajowe i międzynarodowe musi być podana w Regulaminie.

22. Klasyfikacja w rundach RMPST.

Za pomiar czasu odpowiedzialny jest Dyrektor Rajdu.

Kary wyrażane są w godzinach, minutach i sekundach. Prowadzi się oddzielną klasyfikację dla grupy „O”.

Klasyfikacja końcowa jest ustalana poprzez dodanie czasów uzyskanych na odcinkach specjalnych i kar (nałożonych na odcinkach drogowych i innych kar czasowych).

Ten, kto uzyskał najmniejszy czas jest ogłaszany zwycięzcą w klasyfikacji generalnej, następny zajmuje drugie miejsce i tak dalej. Klasyfikacje w grupach i kategoriach są sporządzane według tej samej zasady.

Kierowcy, który zostanie sklasyfikowany na pierwszym miejscu w największej ilości odcinków specjalnych przyznany zostanie dodatkowo 1 punkt, wyłącznie w klasyfikacji generalnej rajdu. Ten dodatkowy punkt zostanie przyznany kierowcy nawet w przypadku nie ukończenia przez niego rajdu. W przypadku wykluczenia z powodu odstępstwa technicznego dodatkowy punkt nie zostanie przyznany wykluczonemu kierowcy, a otrzyma go kolejny w tej klasyfikacji. W przypadku wykluczenia o charakterze dyscyplinarnym decyzję o przyznaniu lub nie przyznaniu punktu wykluczonemu kierowcy podejmie GKSS. W przypadku uzyskania najlepszego czasu na OS-ie przez większą ilość kierowców (ex aequo / remis), każdy z kierowców zostanie uznany za zwycięzcę danego odcinka specjalnego. W przypadku równej ilości zwycięstw na OS-ach, zdecydowanie mniejsza ilość remisów, a jeżeli i to kryterium nie da rezultatu, większa ilość miejsc drugich, trzecich, czwartych itd. aż do skutku, a w ostateczności wyższa pozycja w klasyfikacji generalnej rajdu.

Częściowe klasyfikacje oficjalne są ogłaszane zgodnie z tym co przewiduje Regulamin.

Klasyfikacje nieoficjalne stają się ostateczne oficjalne w terminach przewidzianych w Artykule 174 d) Kodeksu.

Oficjalne klasyfikacje rajdu terenowego są wywieszane na oficjalnej tablicy ogłoszeń w terminie zgodnym z programem rajdu. W rundach RMPST prowadzone będą klasyfikacje:

GENERALNA w kolejności zajętych miejsc wynikających z sumy ilości punktów karnych, liczbowo od najniższych do najwyższych.

W KLASACH w kolejności zajętych miejsc wynikających z sumy punktów karnych, liczbowo od najniższych do najwyższych, obejmującej zawodników danej klasy.

KLASYFIKACJA ZESPOŁÓW SPONSORSKICH - z sumy punktów zdobytych w poszczególnych klasach przez max. 2 najlepsze załogi danego zespołu sponsorskiego.

Obliczanie wyników rundy

Punkty karne - suma wszystkich punktów karnych z poszczególnych prób sportowych (czas netto + ewentualne kary za falstart oraz jazdy okrężnej, startu, mety, kar regulaminowych).

22.1 W klasyfikacji generalnej stosowana będzie następująca punktacja:

Miejsce	1	2	3	4	5	6	7	8
Punkty	20	15	12	10	8	6	4	3

Ilość przyznawanych pucharów w poszczególnych rundach jest niezależna od ilości startujących załóg i wynosi 6 szt.

22.2 We wszystkich pozostałych klasyfikacjach stosowana będzie następująca punktacja zależna od frekwencji w klasie (na liście startowej):

		Frekwencja w klasie					
		≥ 6	5	4	3	2	1
Zajęte miejsce	I	10	6	4	3	2	1
	II	6	4	3	2	1	
	III	4	3	2	1		
	IV	3	2	1			
	V	2	1				
	VI	1					

23. Nagrody w rundach RMPST

Organizator obowiązany jest zapewnić następujące nagrody:

- w klasyfikacji generalnej za 1, 2 i 3 miejsce - po 2 puchary;
- za 1 miejsce w klasie liczącej do 4 załóg - 2 puchary;
- za 1 i 2 miejsce w klasie liczącej 5 - 7 załóg – po 2 puchary;
- za 1, 2 i 3 miejsce w klasie liczącej 8 i więcej załóg – po 2 puchary;
- za 1, 2 i 3 miejsce w klasyfikacji zespołów sponsorskich – po 1 pucharze;

W miarę możliwości organizator może przewidzieć inne nagrody, których lista musi być wywieszona na oficjalnej tablicy ogłoszeń przed rozpoczęciem rajdu.

Nagrodzeni zawodnicy, lub ich upoważniony przedstawiciel zobowiązani są odebrać wszystkie nagrody osobiście podczas uroczystości rozdania nagród (zgodnie z programem rajdu). Nagrody nieodebrane przechodzą na własność organizatora.

Dopuszcza się prowadzenie przez Organizatora danej rundy dodatkowej klasyfikacji związanej z charakterem i specyfiką danego rajdu, z zastrzeżeniem szczegółowego określenia jej zasad w Regulaminie Uzupełniającym rundy (np. Próba Górska, Klasyfikacja Pań, itp.).

24. Warunki klasyfikacji rocznej

W każdej klasyfikacji rocznej RMPST sklasyfikowani będą kierowcy i piloci, którzy zostali sklasyfikowani w minimum jednej rundzie.

We wszystkich klasyfikacjach rocznych RMPST, załogi będą sklasyfikowane w całości, tj. kierowca i pilot razem, jeżeli przez cały sezon załoga startowała w tym samym składzie.

W innym przypadku tylko kierowca będzie objęty klasyfikacją. Ewentualne przypadki szczególne związane ze stosowaniem niniejszego przepisu rozstrzygać będzie GKSS.

We wszystkich klasyfikacjach rocznych indywidualnych i zespołowych zawodnikom i/lub kierowcom będą zaliczone punkty zdobyte 6 rundach.

Zwycięzcą każdej klasyfikacji będzie zawodnik i/lub kierowca, który w ciągu sezonu zdobędzie zgodnie z regulaminem największą ilość punktów. Przy sporządzaniu końcowej klasyfikacji mistrzostw, miejsca kierowców i pilotów, którzy zgromadzili tę samą liczbę punktów zostaną ustalone z zastosowaniem następujących zasad:

1. W oparciu o kryterium większej liczby pierwszych, a następnie drugich, trzecich miejsc itd., osiągniętych w klasyfikacji generalnej rajdów, w których kierowcy ci zdobyli punkty zaliczane do klasyfikacji;
2. W dalszej kolejności decydować będzie większa liczba wyższych miejsc osiągniętych w klasyfikacji generalnej wszystkich rajdów, w których każdy z kierowców i pilotów z taką samą ilością punktów wziął udział; każde siódme miejsce jest wyżej notowane niż jakiegokolwiek ósme, ósme miejsce jest wyżej notowane niż jakiegokolwiek dziewiąte itd.
3. W przypadku ponownego ex equo, o wyższym miejscu decyduje liczba najlepszych czasów uzyskanych na pierwszym odcinku specjalnym rajdów, w których wzięli udział kierowcy i piloci, i które są zaliczane do mistrzostw.
4. W przypadku, gdy i to kryterium nie da rozstrzygnięcia, Główna Komisja Sportu Samochodowego sama zdecyduje, kto został zwycięzcą lub zostanie wyżej sklasyfikowany, w oparciu o inne okoliczności, które uzna za stosowne.

Zawodnik i/lub kierowca, który zdobędzie drugą w kolejności, mniejszą liczbę punktów zajmie drugą pozycję itd. W przypadku zdobycia równej ilości punktów przez dwóch lub więcej zawodników i/lub kierowców w którejkolwiek klasyfikacji, dla ustalenia, który z zawodników i/lub kierowców zostanie sklasyfikowany na wyższym miejscu zostanie zastosowany art. 22.1 Przepisów Ogólnych.

Każde odstępstwo techniczne zawodnika od przepisów Zał. J zostanie przekazane ZSS, który nałoży karę aż do wykluczenia włącznie a GKSS może nałożyć karę zgodnie z MKS, aż do dyskwalifikacji włącznie.

KLASYFIKACJE ROCZNE

W RMPST prowadzone będą następujące klasyfikacje:

- **Generalna**
- **Poszczególnych klas**
- **Zespołów sponsorskich**

Klasyfikacja generalna.

Bez względu na ilość sklasyfikowanych w sezonie kierowców i pilotów w klasyfikacji generalnej zostaną przyznane następujące tytuły:

- za pierwsze miejsce - Mistrz Polski;
- za drugie miejsce - Wicemistrz Polski;
- za trzecie miejsce - Drugi Wicemistrz Polski.

Klasyfikacja w klasach.

W zależności od ilości sklasyfikowanych załóg w klasie, przyznane zostaną następujące tytuły:

- przy 4 sklasyfikowanych - Mistrz Polski;
- przy 5 - 7 sklasyfikowanych - Mistrz Polski i Wicemistrz Polski;
- przy 8 i więcej sklasyfikowanych - Mistrz Polski, Wicemistrz Polski oraz Drugi Wicemistrz Polski.

Jeżeli w którymkolwiek z rajdów nie zostanie ogłoszona klasyfikacja w którejkolwiek klasie, rundę taką traktuje się jako nierozegraną dla danej klasy.

UWAGA: Na sezon 2010 tworzy się klasy promocyjne grupy T2.

W zależności od ilości sklasyfikowanych załóg w klasyfikacji każdej z klas przyznane zostaną następujące tytuły:

- przy min 3 sklasyfikowanych - Mistrz Polski;
- przy min 4 - 5 sklasyfikowanych - Mistrz Polski i Wicemistrz Polski;
- przy min 6 i więcej sklasyfikowanych - Mistrz Polski, Wicemistrz Polski oraz Drugi Wicemistrz Polski.

Klasyfikacja Zespołów Sponsorskich.

Pod warunkiem ogłoszenia klasyfikacji w minimum trzech rajdach (niezależnie od ilości rozegranych), tytuły mistrzowskie nadane zostaną w zależności od ilości sklasyfikowanych zespołów:

- 3 zespoły - tytuł Mistrza Polski;
- 4 - 5 zespołów - tytuły Mistrza Polski i Wicemistrza Polski;
- powyżej 5 zespołów - tytuły Mistrza Polski, Wicemistrza Polski oraz Drugiego Wicemistrza Polski;

Jeżeli w którymkolwiek z rajdów nie zostanie ogłoszona klasyfikacja zespołów sponsorskich, rundę taką traktuje się, jako nierozegraną.

25. Inne postanowienia

25.1. Przepisy ruchu drogowego

25.2. Organizator i wszyscy uczestnicy zawodów są zobowiązani do ścisłego przestrzegania ustawy „O wychowaniu w trzeźwości.” i rozporządzeń wykonawczych.

Organizatora (lekarza zawodów) zobowiązuje się do szczególnego obowiązku dokonania zgodnego z przepisami badania uczestników zawodów podejrzanych o stosowanie środków odurzających. Zobowiązuje się Organizatora do bezwzględnego przeprowadzania badań załóg startujących w rajdzie za pomocą urządzenia „Alcomat”, lub równorzędnego.

Sankcje, w postaci wykluczenia z zawodów podejmuje Zespół Sędziów Sportowych.

25.3. W zakresie przynależności klubowej, uczestnik nie może jej zmienić

w trakcie sezonu sportowego. Wszystkie zmiany w oparciu o obowiązujące przepisy muszą, za pisemną zgodą zainteresowanych klubów, być dokonane w terminie do I rundy RMPST. Odstępstwa od powyższego ustalenia spowodują zaliczenie do klasyfikacji rocznej punktów wyłącznie za rundy, w których zawodnik był zgłoszony w barwach tego samego klubu, co na pierwszej rundzie w sezonie.

25.4 Organizator i Kierownictwo rundy nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za szkody spowodowane przez uczestników jak i przez osoby trzecie w trakcie trwania imprezy.

Zatwierdzono na posiedzeniu GKSS w dniu 16 grudnia 2009 r.

Przepisy specjalne dla pojazdów Grupy T2

W pojazdach tej kategorii nie mogą być zamieniane i / lub demontowane na przeglądzie następujące elementy:

- skrzynia biegów,
- skrzynia rozdzielcza,
- most przedni,
- most tylny,

oraz zespół blok silnika / skrzynia korbową nie mogą być rozłączane.

Zawodnik musi przygotować otwory o średnicy minimum 1,5 mm umożliwiające przecięnięcie drutu do plomb, które uniemożliwią:

- zmianę kompletnych zespołów;
- demontaż remontu tych elementów (przewiercanie ucha obudowy, łbów śrub głównych obudów, etc.).

Otwory muszą być łatwo dostępne dla sędziów technicznych aby mogli oni plombować części bez żadnych trudności.

Zawodnik przedstawiający do badania kontrolnego pojazd, w którym otwory na plomby przewidziane w niniejszym regulaminie nie zostały wcześniej wykonane może być nie dopuszczony do tej kategorii. Wszystkie wcześniejsze zabezpieczenia muszą być usunięte przed badaniem kontrolnym w celu ułatwienia dostępu.

Części, które nie mogą być wymieniane i / lub naprawiane:

- kompletne mosty tylni i przedni (obudowy, obudowa przekładni głównej, most pędny i każdy wewnętrzny element mechaniczny etc.);
- prócz wału koła, kardany;
- Kompletna skrzynia biegów (obudowy główne, wszelkie elementy mechaniczne wewnętrzne etc.);
- Kompletne rozdzielcze skrzynie biegów (obudowy główne, wszelkie elementy mechaniczne wewnętrzne etc.);
- blok silnika, kompletny zespół korbowodów i dolna obudowa silnika;
- głowica.

Możą być rozłączone (pod warunkiem, że można to wykonać bez zerwania plomb) by dokonać naprawy:

- głowica(-e) i blok silnika (uszczelka(-i) głowic(-y) i zaworów);
- blok i obudowa oraz obudowa sprzęgła (kompletnego sprzęgła).

Brak, sygnalizowany lub nie, znaku identyfikacyjnego dotyczący elementów plombowanych, powoduje wykluczenie pojazdu z kategorii T2, ale po decyzji Zespołu Sędziów Sportowych zawodnik może kontynuować w grupie T1.

Aby nie być karany za ewentualne zgubienie plomb, zawodnik może prosić sędziów technicznych o dodanie plomb w miejscach, które uzna za podane na uszkodzenia.

Przepisy specjalne dla pojazdów Grupy T1

WYMIANA SILNIKA

W Grupie T1, dozwolony jest jeden zapasowy blok silnika na zawody i na zawodnika (zespół).

W przypadku wymiany bloku silnika, kara 6 godzin jest nakładana na samochód w którym wymieniono blok silnika.



REGULAMIN UZUPEŁNIAJĄCY

- Logo Klubu -

- Nazwa Zawodów -

Organizator:

Nazwa Automobilklubu

adres

tel./fax.

e.mail:

www.....



...Runda Rajdowych Mistrzostw Polski Samochodów Terenowych

1. NAZWA RAJDU.

Data:

Nazwa mistrzostw, do których Rajd jest zaliczany:

Rajdowe Mistrzostwa Polski Samochodów Terenowych.

Rajd zostanie przeprowadzony zgodnie z postanowieniami Międzynarodowego Kodeksu Sportowego (wraz z Załącznikami), Przepisów Ogólnych na rok 2010 stosowanych w zawodach Pucharu Świata i Pucharu Terenowego Rajdów Baja FIA, Regulaminu Sportowego Mistrzostw FIA, Regulaminu RMPST oraz niniejszego Regulaminu Uzupełniającego.

Nazwa ASN:

Polski Związek Motorowy (PZM)

Wiza ASN nr:

Wydana dnia:

Organizator:

Adres biura rajdu:

Władze rajdu:

Zespół Sędziów Sportowych:

- Przewodniczący:

- Członkowie:

.....

.....

Obserwator GKSS

Delegat Techniczny GKSS

Dyrektor Rajdu

Asystent Dyrektora ds. Organizacyjnych

Asystent Dyrektora ds. Sportowych

Asystent Dyrektora ds. Bezpieczeństwa

Kierownik Trasy

Odpowiedzialny za kontakty z zawodnikami

Sekretarz

Kierownik komisji obliczeń

Kierownik BK

2. POSTANOWIENIA OGÓLNE.

Charakterystyka rajdu:

1. Długość całkowita rajdu: ... km
2. Liczba odcinków specjalnych (OS):
3. Długość całkowita odcinków specjalnych (OS): ... km
4. Liczba sekcji:

5. Liczba etapów:

6. Za niewłaściwe wykonanie próby: Kara Ryczałtowa

Dopuszczone samochody:

1. „T1” dla samochodów udoskonalonych (Załącznik „J” art.285)
2. „T2” dla samochodów seryjnych (Załącznik „J” art. 284”)
3. „TH”

Zgłoszenia:

Procedura zgłoszeń.

Zawodnik zamierzający wziąć udział w Rajdzie musi przesłać wypełniony formularz zgłoszenia pocztą na adres lub e-mail na adres: przed upływem terminu zgłoszeń, tj. do dnia (I termin) lub (II termin). Formularz zgłoszenia zgodnie z załącznikiem nr 9 do Regulaminu RMPST. Potwierdzeniem zgłoszenia przez klub, jest pieczętka na druku zgłoszenia lub, na wniosek zawodnika, pismo potwierdzające to zgłoszenie lub jednorazowa zgoda klubu na starty w całym cyklu RMPST, przesłane faksem lub e-mail do Organizatora przed upływem terminu zgłoszeń, tj. do dnia (I termin) lub do dnia (II termin).

Oryginał zgłoszenia wraz ze skanami:

1. licencji zawodnika i licencjami kierowców,
2. praw jazdy kierowców,
3. dowodu rejestracyjnego pojazdu,
4. ubezpieczenia pojazdu,
5. potwierdzenia wpłaty wpisowego.

Wpisowe:

Wpłata wpisowego na konto bankowe:

Ustanawia się dwa terminy wpisowego:

1. I termin rozpoczyna się w czasie od otwarcia listy zgłoszeń tj.
i trwa do Wysokość wpisowego w I terminie wynosi:

- za zgłoszenie samochodu rajdowego RMPST:
- za zgłoszenie do klasyfikacji zespołów sponsorskich: 200 PLN

2. II termin rozpoczyna się od i trwa do

Wpisowe w II terminie wynosi 150% wpisowego z I terminu.

Zgłoszenie Zespołu Sponsorskiego musi nastąpić nie później niż przed czasem startu pierwszej załogi do rajdu.

Każdy uczestnik, który nadesłanie zgłoszenie, a następnie nie będzie mógł wziąć udziału w rajdzie, zobowiązany jest nadesłać do organizatora w terminie 1 dnia przed rozpoczęciem BK-1 przekonującego uzasadnienia z podaniem przyczyn rezygnacji z uczestnictwa. W przypadku braku uzasadnienia nieobecności na imprezie, organizator wystąpi do GKSS o nałożenie kary na zawodnika.

Wpisowe będzie zwrócone w pełnej wysokości w przypadku nie przyjęcia zgłoszenia przez Organizatora oraz w przypadku odwołania Rajdu.

Organizator może zwrócić do 50% kwoty wpisowego tym zawodnikom, którzy złożą na piśmie usprawiedliwienie potwierdzone przez władze macierzystego klubu, że na

skutek działania siły wyższej nie będą mogli wystartować w Rajdzie.

3. ODBIÓR ADMINISTRACYJNY.

Lokalizacja:

Data:

Czas otwarcia:

Czas zamknięcia:

Dokumenty do okazania w Biurze Rajdu:

1. certyfikat i licencje zawodnika oraz członków załogi,
2. sportowe książki zdrowia,
3. prawa jazdy,
4. karta odbioru administracyjnego.

4. BADANIE KONTROLNE BK 1.

Lokalizacja:

Data:

Czas otwarcia:

Czas zamknięcia:

Dokumenty do okazania na Badanie Kontrolne BK 1:

1. homologacja FIA uzyskana z PZM (dotyczy klas „T1”, „T2”),
2. ubezpieczenia OC i NNW,
3. dowód rejestracyjny samochodu,
4. dowód ubezpieczenia samochodu,
5. książka sportowa samochodu,
6. karta identyfikacyjna,
7. karta Badania Kontrolnego.
8. karta wyposażenia osobistego

Harmonogram czasowy Badania Kontrolnego BK 1:

Każda załoga powinna zgłosić się na Badanie Kontrolne BK 1 w wyznaczonym dla niej czasie, który będzie podany komunikatem na oficjalnej tablicy ogłoszeń w dniu Za stwierdzone spóźnienie w punkcie kontroli wjazdu na Badanie Kontrolne BK 1 w stosunku do harmonogramu czasowego, na załogę nałożona będzie kara pieniężna w wysokości 50% wpisowego. W przypadkach szczególnie uzasadnionych na wniosek zawodnika, Organizator może wyznaczyć nowy czas Badania Kontrolnego poza wyznaczonym limitem czasowym po uiszczeniu dodatkowej opłaty w wysokości 25% wpłaconego wpisowego.

5. BADANIE KONTROLNE BK 2.

Lokalizacja:

Badanie Kontrolne BK 2 zostanie przeprowadzone bezpośrednio po przyjeździe załogi na Metę Rajdu.

6. UBEZPIECZENIE.

Każdy zawodnik i/lub kierowca bierze udział w rajdzie na własną odpowiedzialność. Kierowca musi posiadać dokument stwierdzający zawarcie umowy OC właściciela

lub użytkownika pojazdu zgodnie z przepisami RP. Organizator nie ponosi żadnej odpowiedzialności za straty zawodników powstałe podczas rajdu. Przez fakt podpisania zgłoszenia zawodnik i / lub kierowca zrzeka się wszelkich praw do odszkodowań mogących wyniknąć w związku z wypadkami, które mogą się zdarzyć podczas rajdu. Zrzeczenie to dotyczy PZM, organizatora, osób oficjalnych oraz innych zawodników i/lub kierowców.

7. START HONOROWY I PRZEBIEG RAJDU.

Uroczyste otwarcie Rajdu (Start Honorowy):

Lokalizacja:

Data:

Czas:

Start do Rajdu:

Lokalizacja:

Data:

Czas:

Park Zamknięty Przedstartowy od godziny

Wydanie i wymiana kart drogowych w czasie Rajdu:

Wręczenie kart drogowych podczas Rajdu będzie odbywa się:

1. sekcja I
2. sekcja II

System startu do Odcinka Specjalnego (OS) będzie następujący:

Ustala się następującą procedurę startu do Odcinka Specjalnego (OS):

1. Samochód jest ustawiony przed linią startu na tzw. „obrys”
2. Zapytanie o gotowość do startu,
3. informacja słowna w kolejności:
 - „1 minuta do startu”,
 - „30 sekund do startu”,
 - „15 sekund do startu”,
 - „10 sekund do startu”,
4. po potwierdzeniu przez załogę gotowości do startu, odliczanie, co sekundę w kolejności: 5, 4, 3, 2, 1, START, z jednoczesnym pokazywaniem na palcach. Sygnałem startu jest cofnięcie ręki.

Czas startu musi odbywać się w pełnej minucie czasu radiowego. Na Odcinku Specjalnym (OS) może znajdować się równocześnie kilka samochodów.

Park Serwisowy:

W czasie trwania Rajdu obowiązywać będą Strefy Serwisowe zlokalizowane w Do Stref Serwisowych będą wjeżdżały samochody w celu serwisowania. Dojazd i wjazd do Stref Serwisowych zgodnie z Książką Drogową i Harmonogramem czasowym. Wjazd pojazdów serwisowych należących do danej załogi będzie możliwym najpóźniej ... minut przed wjazdem pierwszej załogi do Strefy Serwisowej „A”, zgodnie z Harmonogramem czasowym. W Strefie Serwisowej może znajdować się tylko 1 samochód serwisowy dla jednej załogi.

Numer startowe:

Muszą znajdować się po obu stronach samochodu przez cały czas trwania Rajdu. Jeżeli w dowolnym momencie Rajdu zostanie stwierdzony brak numeru startowego, pociągnie to za sobą karę pieniężną do uznania przez ZSS. Brak numerów startowych może spowodować wykluczenie samochodu z Rajdu przez ZSS. Podczas całego rajdu numery startowe muszą być czytelne.

Karta identyfikacyjna:

Karta identyfikacyjna, zawierająca aktualne informacje o członkach załogi i ich fotografie oraz podpisy, musi znajdować się w czasie trwania Rajdu w miejscu widocznym. Brak tej karty może spowodować nałożenie kary decyzją ZSS aż do wykluczenia załogi z Rajdu.

8. Protesty - odwołania:

Stosownie do zapisów w Regulaminie RMPST na 2010r, wszystkie protesty muszą być składane zgodnie z postanowieniami Międzynarodowego Kodeksu Sportowego (art. 171 i następane).

Protesty muszą być składane na piśmie i muszą być wręczone dyrektorowi rajdu wraz z kaucją w wysokości 100% wpisowego, która nie będzie zwrócona, jeżeli protest nie zostanie uznany.

Jeżeli protest wymaga demontażu i ponownego montażu części lub zespołów samochodu, składający protest musi wnieść opłatę w wysokości: 200% wpisowego. Jeżeli protest dotyczy określonych części lub zespołów samochodu (silnik, układ przeniesienia napędu, układ kierowniczy, układ hamulcowy, instalacja elektryczna, nadwozie itp.) 500% wpisowego, jeżeli protest dotyczy całego samochodu.

Decyzja Komisji Technicznej o zakwalifikowaniu konkurenta do klasy kierowcy odwołującego się - może nastąpić najpóźniej w ciągu 30 minut od wywieszenia listy startowej.

Protesty techniczne na sprzęt konkurenta załoga może składać w czasie nie dłuższym niż 60 minut od chwili przyjazdu na metę.

Po zakończeniu rajdu, nie później jednak niż 60 minut po swoim przyjeździe na Metę, załoga jest uprawniona do złożenia protestu dotyczącego wykroczeń regulaminowych lub nie sportowego zachowania się innych uczestników rajdu.

Od nałożonych kar i innych decyzji ZSS, zawodnikowi przysługuje prawo do pisemnego odwołania się do GKSS PZM w terminie 48 godzin od zakończenia zawodów.

Kaucja przy odwołaniu:

Każde odwołanie do GKSS PZM musi być poprzedzone pisemną zapowiedzią odwołania wniesioną do ZSS, w ciągu 60 minut od ogłoszenia decyzji.

Kaucja za krajowe odwołania ustalona jest w wysokości 2500 PLN i powinna być wpłacona bezpośrednio u organizatora lub na konto ZG PZM - natychmiast. Protesty będą uwzględnione wyłącznie w odniesieniu do tych załóg, które zostały sklasyfikowane w rajdzie.

Stosownie do zapisów w Regulaminie RMPST na 2010r. niezwłocznie po zakończeniu Rajdu załoga lub upoważniony pisemnie przedstawiciel zobowiązany jest do odbioru wszystkich dokumentów zdeponowanych w Biurze Rajdu. Zwrot dokumentów w innym terminie nastąpi po otrzymaniu przez organizatora, potwierdzonego przelewem w wysokości 200 PLN na jego rzecz.

Klasyfikacja:

W KLASACH - w kolejności zajętych miejsc wynikających z sumy punktów karnych, liczbowo od najniższych do najwyższych, obejmującej zawodników danej klasy.

GENERALNA - w kolejności zajętych miejsc wynikających z sumy ilości punktów karnych, liczbowo od najniższych do najwyższych.

KLASYFIKACJA ZESPOŁÓW SPONSORSKICH - z sumy punktów zdobytych w poszczególnych klasach przez max. 2 najlepsze załogi danego zespołu sponsorskiego.

Postanowienia końcowe:

Organizator zastrzega sobie prawo do interpretacji oraz zmian i uzupełnienie niniejszego regulaminu, jak również całkowitego odwołania zawodów.

Organizator nie przyjmuje na siebie żadnej odpowiedzialności za szkody i straty tak w stosunku do załóg i ich sprzętu, jak też za spowodowane przez nich straty w stosunku do osób trzecich i ich mienia przez cały czas trwania imprezy.

Przez podpisanie zgłoszenia, załoga i jej serwis zobowiązuje się do bezwzględnego przestrzegania niniejszego regulaminu, przepisów Prawa o Ruchu Drogowym, przepisów ppoż. i porządkowych obowiązujących na trasie rajdu jak i w miejscu zakwaterowania.

Organizator przypomina o konieczności ubezpieczenia członków załogi oraz posiadania ważnych badań lekarskich i książek samochodu.

WTÓRNIK podlega opłacie w wysokości 350 zł na rzecz ZG PZM (uiszczaną u Organizatora Rundy).

9. PROGRAM RAJDU:**Otwarcie listy zgłoszeń:**

data:

Zamknięcie listy zgłoszeń:

data:

Biuro ... Rundy RMPST 2009:

lokalizacja

czas otwarcia:

czas zamknięcia:.

Biuro prasowe:

lokalizacja:

czas otwarcia:

czas zamknięcia:

Oficjalna tablica ogłoszeń:

lokalizacja:

czas otwarcia:

czas zamknięcia:

Odbiór Administracyjny:

lokalizacja:

data:

czas otwarcia:

czas zamknięcia:

Zapoznanie z trasą:

lokalizacja: Odcinki Specjalne (OS).

data:

czas otwarcia:

czas zamknięcia:

Badanie Kontrolne BK 1:

lokalizacja:

data:

czas otwarcia:

czas zamknięcia:

Park Zamknięty Przedstartowy (piątek):

od godz.

I posiedzenie ZSS:

lokalizacja:

data:

czas:

Opublikowanie listy startowej:

lokalizacja:

data:

czas:

Odprawa zawodników:

miejsce:

data:

czas:

Start Honorowy:

lokalizacja:

data:

czas:

Park Zamknięty Przedstartowy:

Lokalizacja

data:

czas otwarcia:

czas zamknięcia:

Start do Rajdu I-wszego zawodnika:

lokalizacja:

data:

czas:

Meta Rajdu I-wszego zawodnika:

lokalizacja:

data:

czas:

Badanie Kontrolne BK 2:

lokalizacja:

data:

czas:

II posiedzenie Zespołu Sędziów Sportowych (ZSS):

lokalizacja:

data:

czas

Opublikowania prowizorycznych wyników końcowych rajdu:

lokalizacja:

data:

czas:

Rozdanie nagród:

lokalizacja:

data:

czas:

Podpis Dyrektora

Załączniki:

1. wykaz sędziów
2. harmonogram czasowy

Wykaz osób oficjalnych w RMPST

Lp	Funkcja	Imię	Nazwisko	Licencja stopnia/numer	Klub / ZO PZM
I Władze i Kierownictwo Zawodów:					
1	Zespół Sędziów Sportowych				
2	Przewodniczący ZSS				
3	Członek ZSS				
4	Członek ZSS				
5	Sekretarz				
6	Obserwator GKSS				
7	Delegat Techniczny GKSS				
1	Dyrektor				
2	Z-ca Dyrektora ds. Sportowych				
3	Z-ca Dyrektora ds. Bezpieczeństwa				
4	Odpowiedzialny za kontakty z zawodnikami				
5	Kierownik BK				
II Osoby Funkcyjne					
	Sędzia Startu				
	Kierownicy OS				
	Kierownik zabezpieczenia OS				
	Sędzia Mety				
	Kierownik Chronometrażu				
	Kierownik Komisji Obliczeń				
	Sędziowie PO				
	Sędziowie Parku Zamkniętego				
	Sędziowie Parku Serwisowego				
	Sędziowie PKC				
	Sędziowie PKP				

Wymienione osoby mogą posiadać asystentów za ich wiedzę i licencje odpowiadają kierownicy.

REGULAMIN USTALANIA LISTY PRIORYTETOWEJ NA POSZCZEGÓLNE RUNDY

1. Lista priorytetowa, tworzona w oparciu o wyniki klasyfikacji generalnej, ustalana jest na każdą z kolejnych rund według następujących reguł:

1.1. Na rundę rozpoczynającą dany sezon lista ustalana jest poprzez odwzorowanie klasyfikacji generalnej z poprzedniego sezonu

1.2. Lista priorytetowa na II rundę stanowi odwzorowanie klasyfikacji obliczonej jako wynikowej z klasyfikacji generalnej:

- z poprzedniego sezonu
- z I rundy z danego sezonu

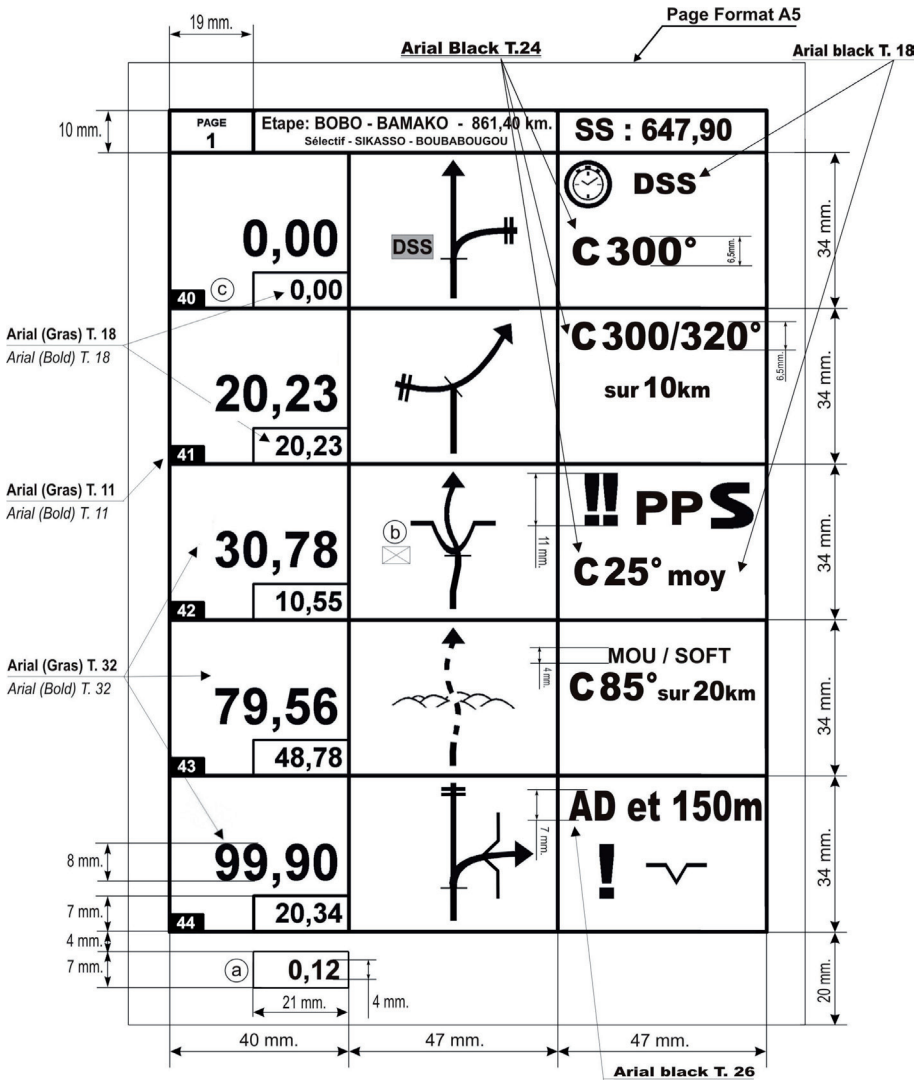
1.3. Lista priorytetowa na III rundę i każdą dalszą obliczona jest na zasadach pkt. 1.2, tj. zawsze przy uwzględnieniu klasyfikacji generalnej za ubiegły sezon oraz wszystkich dotychczas rozegranych rund w bieżącym sezonie.

Zawodnicy startują w kolejności zgodnej z miejscem na Liście Priorytetowej, jednak ostateczną kolejność startu ustala ZSS.

2. Ze względu na konieczność bardzo szybkiego opracowania wyników dotyczących Listy priorytetowej na każdą z następnych rund, Organizator danej rundy ma obowiązek przesłania fax - u do ZG PZM w ciągu 24 godzin od chwili zakończenia rundy, lub najdalej w ciągu najbliższego dnia roboczego, tj. w poniedziałek. Oficjalne wyniki należy wysłać do ZG PZM oraz do zainteresowanych klubów.

KSIĄŻKA DROGOWA

Strona 1



KSIĄŻKA DROGOWA

Strona 2

Zat. 5

Arial (Bold) T. 7
Arial (Gras) T. 7

Arial (Bold) T. 10
Arial (Gras) T. 10

Page Format A5

Arial black T. 18

Książka Drogową

PAGE 2		Etape: BOBO - BAMAKO - 861,40 km. Sélectif - SIKASSO - BOUBABOUGOU		SS : 647,90	
128,29	28,39	(b)		11 mm.	S E3
137,86	9,57	PP			CP1 C 230° moy
300,55	162,69				(d) TDSPP
555,77	255,22	(b)			! TIGHT R.
647,90	92,13	(b)	ASS		

Arial black T. 11



FORMULARZ REZYGNACJI Z UDZIAŁU W RAJDZIE

FORMULARZ REZYGNACJI Z UDZIAŁU W RAJDZIE

Załoga Nr

Zgłoszono na: PKC

Start

Meta

PRZYCZYNA: (Odpowiednie zaznacz)

Przyczyna techniczna

Wypadnięcie z trasy

OS

Wypadek komunikacyjny

Inna

Opisz:

.....

.....

.....

Kierowca

II kierowca

.....
podpis.....
podpis

Upoważniamy Panią / Pana.....

UWAGA: Formularz jest integralną częścią Książki Drogowej.

KARTA DROGOWA

Zat. 6

Karta Drogow

Logo Organizatora	NUMER	KARTA DROGOWA ETAP 1 SEKCJA 2 Szczecin 26.09.2009 r.		STR. 1
-------------------	-------	---	---	---------------

PKC 2D km 0,25 km/h 3	PKC 2D PKC 3	Prowizoryczny start PKC 2D H M			
		Aktualny start PKC 2D H M	Czas przejazdu H M 00 03	Czas wyjazdu H M	PKC 3 Podpis
PKC 3			PKC 3 H M		





















PKC 3 km 6,70 km/h 39	OS 1 Poligon 1 - Poligon 2 6,70 km	Czas Mety H M S 1/10	Max. Czas 00:15		
		Prowizoryczny start OS 1 (+3) H M	Aktualny start OS 1 H M	Czas przejazdu H M (00 10)	Czas wyjazdu H M
PKC STOP OS 1		H M S 1/10 Zmierzony czas przejazdu OS	H M PKC STOP OS 1		

PKC STOP OS 1 km 5,60 km/h 17	TC STOP OS 1 PKC 4	Aktualny wyjazd PKC STOP OS 1 H M	Czas przejazdu H M 00 20	Czas wyjazdu H M	
		PKC 4	H M PKC 4	H M Podpis	

PKC 4 km 33,10 km/h 49	SS 2 Wołczkowo - Łęgi 33,10 km	Czas Mety H M S 1/10	Max. Czas 01:10		
		Prowizoryczny start OS 2 (+3) H M	Aktualny start SS 2 H M	Czas przejazdu H M (00 40)	Czas wyjazdu H M
PKC STOP OS 2		H M S 1/10 Zmierzony czas przejazdu OS	H M PKC STOP OS 2		

Pierwsze wykroczenie 10% wpisowego	Drugie wykroczenie 50% wpisowego	Trzecie wykroczenie wykluczenie
---------------------------------------	-------------------------------------	------------------------------------



Kierunek jazdy	STANDARDOWE ZNAKI FIA			Kierunek jazdy
	2 Znaki ŻÓLTE	2 Znaki CZERWONE	2 Znaki BEŻOWE	
→	PUNKT KONTROLI PRZEJAZDU			→
		<p data-bbox="546 252 574 276">PKP</p>  <div style="display: flex; justify-content: space-around; width: 100%;"> <div data-bbox="378 347 473 379" style="text-align: center;">100 m</div> <div data-bbox="675 347 770 379" style="text-align: center;">100 m</div> </div>		
→	PUNKT KONTROLI CZASU			→
		<p data-bbox="546 459 574 483">PKC</p>  <div style="display: flex; justify-content: space-around; width: 100%;"> <div data-bbox="378 555 473 587" style="text-align: center;">100 m</div> <div data-bbox="675 555 770 587" style="text-align: center;">100 m</div> </div>		
→	PKC + START DO OS			→
		<p data-bbox="428 683 456 707">PKC</p>  <p data-bbox="608 683 692 707">START do OS</p>  <div style="display: flex; justify-content: space-around; width: 100%;"> <div data-bbox="311 802 406 834" style="text-align: center;">100 m</div> <div data-bbox="501 802 596 834" style="text-align: center;">50 - 200m</div> <div data-bbox="708 802 804 834" style="text-align: center;">100 m</div> </div>		
→	START DO ODCINKA SPECJALNEGO + START DO ETAPU			→
		 		
→	KONIEC ODCINKA SPECJALNEGO			→
		<p data-bbox="406 1145 501 1169">META Lotna</p>  <p data-bbox="613 1145 708 1169">META Stop</p>  <div style="display: flex; justify-content: space-around; width: 100%;"> <div data-bbox="311 1281 406 1313" style="text-align: center;">100m</div> <div data-bbox="512 1281 608 1313" style="text-align: center;">150 - 300m</div> <div data-bbox="624 1249 692 1313" style="text-align: center;">STOP</div> <div data-bbox="720 1281 815 1313" style="text-align: center;">100 m</div> </div>		
→	STREFA SERWISOWANIA			→
	<p data-bbox="204 1385 333 1409">Początek Strefy</p> 	<p data-bbox="608 1385 714 1409">Koniec Strefy</p> 		


KARTA ODBIORU ADMINISTRACYJNEGO
THE CARD OF THE ADMINISTRATIVE RECEPTION

Numer startowy Competition No.	Grupa / Klasa Group / Class	Czas odbioru administracyjnego Time of reception	Wyznaczony czas BK Appointed scrutineering time	
			Rzeczywisty czas BK Real scrutineering time	

Zgłaszający / Entrant

	Zespół Team	Nr licencji Licence No.	Osoba do kontaktów Person to contact	ASN ASN
Zawodnik Entrant				

Załoga / Crew

	Imię First name	Nazwisko Family name	Nr licencji Licence No.	Narodowość Nationality	ASN ASN
I Kierowca 1st Driver					
II Kierowca 2nd Driver					

Samochód / Car

Marka Make		Nr podwozia Chassis No.	
Typ Model		Nr rejestracyjny Registration No.	
Pojemność skokowa Nominal capacity		Rok produkcji Year of manufacture	
Nr homologacji Homologation No.			

* Powyższe wypełnia zawodnik / Above is filled by the entrant

ODBIÓR ADMINISTRACYJNY
 ADMINISTRATIVE CHECK
Dokumenty / Papers

		P N X *	Uwagi / Annotations
Zawodnik / Entrant	Licencja / Licence		
I Kierowca / 1st Driver	Licencja / Licence		
	Prawo jazdy / Driving licence		
	Książka sportowo-lekarska / Health sports-card		
II Kierowca / 2nd Driver	Licencja / Licence		
	Prawo jazdy / Driving licence		
	Książka sportowo-lekarska / Health sports-card		
Samochód / Car	Dowód rejestracyjny / Technical passport		
	Polisa ubezpieczeniowa ważna na terenie Polski Insurance policy valid in Poland		
Karta zapoznania z trasą / Reconnaissance card			
Karta wykroczeń zapoznania z trasą / Reconnaissance penalty card			
Kara / Penalty			

* P – Pozytywny / Positive; N – Negatywny / Negative; X – Nie dotyczy / Does not apply

Podpis zawodnika Entrant signature

Podpis przyjmującego dokumenty Signature of accepting documents
--



LOGO
ORGANIZATORA

ZGŁOSZENIE / ENTRY FORM
KARTA ODBIORU ADMINISTRACYJNEGO

Nazwa 1
Nazwa 2
Data

Nr startowy / Start No.

ZGŁOSZENIE INDYWIDUALNE / INDIVIDUAL ENTRY FORM

	ZGŁASZAJĄCY / ENTRANT	KIEROWCA / 1 ST DRIVER	PILOT / CO-DRIVER
Zgłaszający / Entrant			
Osoba do kontaktów / Person to contact			
Nazwisko / Family Name			
Imię / First (given) Name			
Data urodzenia / Date of birth			
Narodowość / Nationality (as passport)			
Nr paszportu / ID – passport number			
Adres do korespondencji: 1 lub 2 lub 3 Address for correspondence: 1 or 2 or 3	1	2	3
Telefon służbowy / Telephone – business			
Telefon prywatny / Telephone – private			
Telefon komórkowy / Mobile No.			
Fax / Fax No.			
E-mail / E-mail address			
Przynależność klubowa / Club membership			
Nr licencji zawodnika / Competition Licence No.			
Wydana przez / Issued by ASN			
Nr prawa jazdy / Driving Licence No.			
Kraj wydania / Country of Issue			
Częstotliwość radiowa / Radio frequency			

W razie nieprzewidzianej sytuacji, proszę powiadomić:
In case of unexpected situation please inform:

Nazwisko / Name

Telefon / Phone

SZCZEGÓŁY DOTYCZĄCE SAMOCHODU / DETAILS OF THE CAR

Marka / Marke		Nr rejestracyjny / Registration No.					
Typ / Model		Nr podwozia / Chassis No.					
Rok produkcji / Year of Manufacture		Pojemność skokowa / Cubic Capacity					
Grupa – Klasa / Group – Class		Turbo / Turbo	<table border="1"> <tr> <td>Tak Yes</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td>Nie No</td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> </table>	Tak Yes	<input type="checkbox"/>	Nie No	<input type="checkbox"/>
Tak Yes	<input type="checkbox"/>	Nie No	<input type="checkbox"/>				
Nr homologacji / FIA Homologation No.		Dominujący kolor / Predominant Colour					
Kraj rejestracji / Country of Registration		Nr książki pojazdu (jeżeli dotyczy) / Technical Paszport No. (if it refers)					



Typ zgłoszenia / Type of entry	Osoba prawna / Trade / Legal, etc.	<input type="checkbox"/>	Osoba fizyczna / Private / Amateur	<input type="checkbox"/>
Reklama organizatora / Organiser's proposed advertising accepted	Tak / Yes	<input type="checkbox"/>	Nie / No	<input type="checkbox"/>

WPISOWE / ENTRY FEES

Aby zgłoszenie było ważne należy do niego dołączyć potwierdzenie wpłaty właściwej kwoty na konto organizatora, tj. przekaz bankowy, potwierdzenie przelewu bankowego, itp. / For his entry form to be valid it must be accompanied by the appropriate entry fees, a receipt for the full amount paid to the entrants ASN, a bankers draft of details.

Zat. 9

Z REKLAMĄ DODATKOWĄ ORGANIZATORA / WITH OPTIONAL ADVERTISING

Wysokość wpisowego w terminie: / Sum of entry fees in the time-limit:	1. termin / 1 st time-limit od/from do/to	2. termin / 2 nd time-limit od/from do/to
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

BEZ REKLAMY DODATKOWEJ ORGANIZATORA / WITHOUT OPTIONAL ADVERTISING

Wysokość wpisowego w terminie: / Sum of entry fees in the time-limit:	1. termin / 1 st time-limit od/from do/to	2. termin / 2 nd time-limit od/from do/to
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Przelew bankowy (obowiązkowo dowód nadania)
Swift Bank Transfer (receipt compulsory)

Czeki nie są akceptowane.
Cheque is not accepted.

INFORMACJE DO USTALENIA KOLEJNOŚCI STARTU / SEEDING INFORMATION

Kierowca / First Driver	Samochód / Car	Grupa / Group	Klasa / Class
FIA Priorytet A / FIA Priority A	Tak / Yes <input type="checkbox"/> Nie / No <input type="checkbox"/>	Poprzedni priorytet FIA A / Previous FIA Priority A	Rok / Year
FIA Priorytet B / FIA Priority B	Tak / Yes <input type="checkbox"/> Nie / No <input type="checkbox"/>	Poprzedni priorytet FIA B / Previous FIA Priority B	Rok / Year
Priorytet krajowy / National Priority	Tak / Yes <input type="checkbox"/> Nie / No <input type="checkbox"/>	Poprzedni priorytet FIA A / Previous National Priority	Rok / Year

WAŻNE INFORMACJE / VERY IMPORTANT

Deklaruję, że nie mam żadnych wątpliwości dotyczących ryzyka i niebezpieczeństwa związanego z imprezami rajdowymi i w razie wypadku lub innych temu podobnych okoliczności wynikających z mojego udziału w tym rajdzie akceptuję pełną i absolutną odpowiedzialność, a także zobowiązuję się nie pociągać Organizatora do odpowiedzialności. Deklaruję także pełną znajomość przepisów FIA i krajowych przepisów sportowych odnoszących się do rajdów samochodowych oraz gwarantuję podporządkowanie się wszystkim tym przepisom bez wyjątku.

Wyrażam zgodę na gromadzenie i przetwarzanie moich danych osobowych przez Organizatora na potrzeby rajdu, zgodnie z Ustawą z dnia 29.08.1997r. o ochronie danych osobowych (Dz. U. 2002 r. Nr 101 poz. 926 z późn. zm.).

I declare to have no doubts about the risks and dangers of Racing Events, and for such contingences and any others resulting from my participation in this event, I accept full and absolute responsibility and renounce to ask any posterior responsibility to the Organisation. I also declare to have full knowledge of the Rules and Regulations issued by the FIA and the National Sporting Regulations covering and governing Motor racing in all aspects, and I guarantee all such Rules and Regulations without exception.

I agree to collection and processing of my personal data by Organizer of the rally.

POTWIERDZENIE / ACKNOWLEDGEMENT AND AGREEMENT

Moim podpisem poświadczam, że informacje zawarte w zgłoszeniu są prawdziwe i akceptuję powyższe gwarancje oraz wszystkie warunki związane z moim udziałem w rajdzie. Podpisanie zgłoszenia stanowi zawarcie umowy z organizatorem, zgodnie z art. 68 MKS.

By my signature I declare that all the information contained on the entry form is correct and that I acknowledge and agree in full to the terms and conditions of the above indemnity and that I accept all the terms and conditions relating to my participation in this event. The signature of the notification is a contract in compliance with an article 68 International Sporting Code.

Pieczętka(*) PZM lub klubu Zawodnika / ASN Stamp(*)	Podpis Zgłaszającego / Signature of Entrant	Podpis Kierowcy / Signature of 1st Driver	Podpis Pilotą / Signature of Co-Driver
--	--	---	---

(*) **Lub pisemne/elektroniczne potwierdzenie zgody Automobilklubu / Or Lester/email from entrant's ASN authorising and approving the entry.**



<p>Aktualna Fotografia</p> <p>35 x 45</p> <p>KIEROWCA</p>	<table border="1"> <tr> <td style="text-align: center;">NAZWISKO</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">IMIE</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">PODPIS</td> </tr> </table>	NAZWISKO	IMIE	PODPIS
NAZWISKO				
IMIE				
PODPIS				

<p>Aktualna Fotografia</p> <p>35 x 45</p> <p>PILOT</p>	<table border="1"> <tr> <td style="text-align: center;">NAZWISKO</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">IMIE</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">PODPIS</td> </tr> </table>	NAZWISKO	IMIE	PODPIS
NAZWISKO				
IMIE				
PODPIS				

<p>LOGO IMPREZY</p>	
<p>LOGO KLUBU</p>	

<p>NAZWA IMPREZY</p>	<p>NUMER ZAŁOŻY</p>
-----------------------------	--------------------------------

TABELA KAR

Wykroczenie	Artykuł	Sankcje ASN	Odmowa startu	Wykluczenie	Kara czasowa	Kara pieniężna	Kary nakładane przez sędziów
Spóźnienie na Odbiór Administracyjny	Pkt. 7.6.1		X				
Spóźnienie na BK	Pkt. 7.6.3					50% wpisowego	
Nieobecność członka załogi lub przyjęcie osoby trzeciej do samochodu	Pkt. 7.3			X			
Oszustwa lub niesportowe zachowanie zawodnika lub jego załogi	Pkt. 7.5	X		X			Do wykluczenia włącznie
Odstępstwa samochodu od deklarowanej klasy	Pkt 7.6.3		X				X
Brak lub niewłaściwe umieszczenie pola z numerem startowym i/lub tablicy rajdowej	Pkt. 7.8.5					10% wpisowego (za każdą nieprawidłowość)	
Brak lub niewłaściwe umieszczenie 2 pól z numerem startowym i/lub tablicy rajdowej	Pkt. 7.8.5					20% wpisowego (za każdą nieprawidłowość)	
Brak nazwisk załogi i/lub flag narodowych	Pkt. 7.8.6					10% wpisowego (za każdą nieprawidłowość)	
Brak identyfikatora	Pkt.7.8.7					10% wpisowego	
Brak lub złe umieszczenie reklamy obowiązkowej lub nieobowiązkowej, jeśli ma miejsce, powoduje nałożenie kary: 1-sze wykroczenie 2-gie wykroczenie	Pkt 13.5					10% wpisowego 100% wpisowego	
Każde spóźnienie na starcie do etapu jest karane jedną minutą za każdą minutę spóźnienia. Przy spóźnieniach powyżej 30 minut odmawia się startu i załoga jest natychmiast wykluczana z rajdu	Pkt. 17.3.9		X	X	+ 1 min.		
Jazda niezgodna z Książką Drogową	Pkt. 9.3			X	Minimum 2 godz. za ominięty PKP, POI		Do wykluczenia włącznie
Nieprzestrzeganie Przepisów Drogowych 1-sze wykroczenie 2-gie wykroczenie 3- cie wykroczenie	Pkt. 16.1			X		10% wpisowego 100% wpisowego	

Wykroczenie	Artykuł	Sankcje ASN	Odmowa startu	Wykluczenie	Kara czasowa	Kara pieniężna	Kary nakładane przez sędziów
Celowe blokowanie, lub utrudnianie wyprzedzania	Pkt. 16.2			X	X	X	Do wykluczenia włącznie
Nie zapięte pasy bezpieczeństwa i kaski	Pkt. 17.1			X			
Holowanie: a) strefa PKP b) w strefie PKC f) Park Zamknięty	Pkt. 3.10.6 Pkt. 16.7				5 minut 15 minut 15 minut		
Brak wpisu w Karcie Drogowej	Pkt. 10.4			X			Do wykluczenia włącznie
Wpisy w Kartę Drogową przez załogę	Pkt. 10.2			X			
Utrata Karty Drogowej	Pkt. 10.5			X			Do wykluczenia włącznie
Wjazd lub wyjazd ze strefy kontrolnej w kierunku innym niż przewidzianym dla trasy zawodów, a także ponowny wjazd do strefy kontrolnej gdy karta drogową została już ostemplowana na tym punkcie kontroli: - 1-sze wykroczenie - 2-je: kara 1 godziny, - następne:	PKT3.10.2			X	10 minut 1 godzina		Lub kara ryczałtowa
Nieprzestrzeganie poleceń Kierownika punktu kontrolnego	Pkt 3.10.5			X			Do wykluczenia włącznie
Poruszanie się bez własnego napędu a) strefa startu do etapu i/lub strefa startu do odcinka specjalnego: b) strefa punktu kontroli przejazdu: c) strefa punktu kontroli czasu:	Pkt 3.10.6.		X		5 minut 15 minut		
PKC - za każdą minutę: Wcześniejszego wjazdu Późniejszego wjazdu	Pkt. 3.11.8				2 minuty 1 minuta		
Nieuziwanie homologowanych przez FIA pasów bezpieczeństwa, kasku ochronnego, kombinezonu, rękawic, kominiarki długiej białizny, skarpet i butów	Pkt 7.4			X			

Wykroczenie	Artykuł	Sankcje ASN	Odmowa startu	Wykluczenie	Kara czasowa	Kara pieniężna	Kary nakładane przez sędziów
Jazda w kierunku przeciwnym do kierunku rozgrywania odcinka specjalnego	Pkt. 3.13.2			X			
Postój trwający ponad 20 sekund na linii startu po sygnale startu	Pkt. 3.13.3 17.5				2 minuty		Decyzja ZSS
Falstart	Pkt. 3.12.5				Minimum 1 minuta		Decyzja ZSS
Zatrzymanie się pomiędzy żółtym znakiem zapowiadającym i znakiem STOP	Pkt. 3.13.6			X			
Nie zatrzymanie się w punkcie Stop w celu wpisania uzyskanych czasów	Pkt. 3.13.6				1 godzina		
Wypredzanie lub cofanie pomiędzy metą lotną a odwołaniem strefy mety	Pkt. 3.13.6			X			
Odmowa startu do odcinka specjalnego	Pkt. 3.13.9				15 minut		
Uruchamianie poprzez holowanie lub pchanie przez innego zawodnika startującego w zawodach wewnątrz Parku Zamkniętego	Pkt. 19.b				1 minuta		
Wykroczenie przeciwko przepisom Parku Zamkniętego	Pkt. 19.f				1 godzina		Do wykluczenia włącznie
Samochód nie odpowiada przepisom bezpieczeństwa	Pkt. 7.6.4		X				
Brak znaków identyfikacyjnych samochodu	Pkt. 7.6.6			X			
Braki w wyposażeniu samochodu	Pkt. 7.7					X	Decyzja ZSS
- Za brak płachty serwisowej na trasie rajdu lub podczas BK-2 - Za niestosowanie płachty serwisowej	Załącznik 12					10% wpisanego 50% wpisanego	

REGULAMIN TECHNICZNY I BEZPIECZEŃSTWA**w Rajdowych Mistrzostwach Polski Samochodów Terenowych
dla Klasy „O” i „TH”****Przepisy dla pojazdów Klasy „O” „Otwartej”****1. Kaski**

Używane kaski muszą posiadać aktualną samochodową homologację rajdową FIA. Kaski muszą się znajdować w samochodzie rajdowym zarówno podczas BK jak też w czasie trwania całego rajdu. Ponadto każdy z członków załogi musi dysponować opuszczaną szybą kasku (może być luzem) lub parą okularów ochronnych.

2. Kombinezony

Załoga musi być ubrana w samochodowe niepalne kombinezony homologowane przez FIA. Jeszcze w roku 2010 dopuszcza się kombinezony z wygasłą homologacją FIA.

3. Pasy bezpieczeństwa

Szelkowe pasy bezpieczeństwa minimum 4 - punktowe, obowiązują kierowcę i II kierowcę. Jeszcze w roku 2010 dopuszcza się pasy z wygasłą homologacją FIA. Pasy muszą być mocowane zgodnie z wymogami Załącznika J. Punkty mocowania do nadwozia muszą być wzmocnione "płytką" - zgodnie z wytycznymi Załącznika „J”.

Zaleca się mocowanie pasów do poprzeczki klatki bezpieczeństwa.

Minimalna szerokość pasów 3”.

4. Klatka bezpieczeństwa

4.1. Każdy samochód biorący udział w rundzie musi być wyposażony w klatkę bezpieczeństwa.

4.2. Do konstrukcji klatki bezpieczeństwa winny być stosowane rury ciągnione bez szwu $\varnothing 45 \times 2,5$ mm lub $\varnothing 50 \times 2,0$ mm, ewentualnie o przekroju większym.

4.3. Konstrukcja klatki bezpieczeństwa winna odzwierciedlać zalecenia zawarte w załączniku „J” FIA art. 283.

4.4. Rury klatki bezpieczeństwa w miejscach, w których może zaistnieć kontakt z ciałem któregoś z członków załogi, muszą być pokryte trudno palną otuliną zabezpieczającą.

5. Gaśnice

5.1. Każdy samochód rajdowy musi być wyposażony w przynajmniej dwie gaśnice o masie 2,0 kg środka gaśniczego każda, z wyjątkiem BCF i NAF.

5.2. Gaśnice muszą być trwale zamocowane, mocowanie musi być wykonane z metalowej taśmy (minimum dwa mocowania) z metalową szybkozłączką, w zasięgu rąk siedzącej w samochodzie załogi, z możliwością ich szybkiego wyjęcia.

5.3. Gaśnice muszą posiadać atest stwierdzający ich sprawność oraz termin ważności nieprzekraczający 1 roku dla gaśnic po konserwacji.

5.4. Zaleca się, aby każdy samochód był wyposażony w system gaśniczy wg art. 283 pkt 7 zał. „J” dla samochodów terenowych.

6. Fotele

Muszą być stosowane fotele kubełkowe (sportowe) zamiast foteli fabrycznych. Mocowanie wsporników foteli załogi do podłogi musi być wykonane, co najmniej w 4 punktach, przy pomocy śrub wytrzymałościowych (8,8) o średnicy min. 10 mm bezpośrednio do nadwozia, gdzie muszą być zastosowane płytki wzmacniające.

Stosowanie szyn z regulacją położenia fotela jest dopuszczalne jedynie dla oryginalnych, fabrycznych rozwiązań, ale fotele muszą być trwale zablokowane zgodnie z Załącznikiem „J”.

7. Uszy holownicze

7.1. Każdy samochód rajdowy powinien mieć trwale zamocowane zaczepy holownicze, przynajmniej po jednym z przodu i z tyłu pojazdu.

7.2. Miejsca zaczepów i zaczepy muszą być widoczne i oznakowane (kolor żółty, czerwony lub pomarańczowy).

8. Szyby

8.1. We wszystkich samochodach biorących udział w rajdzie szyba przednia musi być warstwowa i odpowiednio oznakowana. O ile brak jest oznaczenia laminacji, szyba musi być bezpieczna (hartowana), mieć dodatkowo od wnętrza samochodu naklejoną bezbarwną folię.

8.2. W odniesieniu do samochodów z nadwoziem otwartym szyba przednia musi być podniesiona i trwale zamocowana, oprawiona w ramkę o odpowiednio sztywnej konstrukcji.

8.3. Szyby boczne mogą być wykonane z poliwęglanu, lub ze szkła bezpiecznego.

9. Odłącznik prądu

9.1. Każdy samochód musi być wyposażony, w co najmniej jeden główny odłącznik prądu – sterowany od wewnątrz i z zewnątrz samochodu. Usytuowany na zewnątrz musi być w pobliżu dołu słupka przedniej szyby, po stronie kierowcy oraz wyraźnie oznaczony: czerwoną błyskawicą na niebieskim trójkącie z białą obwódką (długość podstawy trójkąta, co najmniej 12 cm).

9.2. Wyłącznik musi odcinać wszystkie źródła i odbiorniki prądu i unieruchomić silnik.

10. Zabezpieczenie pokrywy silnika przed otwarciem

10.1. Samochody rajdowe muszą być wyposażone w dodatkowe zabezpieczenie pokrywy silnika przed jej otwarciem, za pomocą dwóch metalowych kołków o \varnothing 10 mm i zawleczek o \varnothing min. 3 mm, lub metalowym zabezpieczeniem równoważnym.

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

11. Układ paliwowy

11.1. Zgodnie z przepisami FIA w sporcie samochodowym paliwem zasilającym silniki jest benzyna, lub olej napędowy.

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

11.3. Układ odpowietrzania zbiornika paliwa musi być wyposażony w mechanizm samoczynnie zabezpieczający przed wyciekami paliwa w przypadku przewrócenia się samochodu - patrz Załącznik „J”.

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

11.5. Każdy samochód musi być wyposażony w „standardowe złącze” umożliwiające pobranie paliwa do kontroli (np. lista techniczna nr 5 FIA). Musi ono być umieszczone przed listwą wtryskową.

12. Pozostałe wyposażenie

Wszystkie samochody muszą być wyposażone w:

- Awaryjny trójkąt odblaskowy
- Apteczkę medyczną z obowiązującym zestawem środków opatrunkowych
- Układ świateł awaryjnych
- Linę holowniczą o długości minimum 6 m.

13. “Płachta serwisowa”

Samochód rajdowy musi być wyposażony w “płachtę serwisową” tak aby w czasie serwisu lub napraw samochód był ekologicznie obsługiwany. Za brak płachty serwisowej na trasie rajdu, lub podczas BK-2 organizator nakłada karę 10% wpisowego, a za niestosowanie płachty serwisowej, karę pieniężną w wysokości 50% wpisowego.

W czasie serwisu płachta musi być rozłożona pod całym podwoziem.

14. Zastrzeżenia ogólne

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 załoga nie uległa poparzeniom. Przewody układu chłodzenia w przedziale załogi muszą być metalowe, a ewentualne połączenia elastyczne – poza przedziałem załogi. W przypadku akumulatora patrz Zał. „J” Art. 255 pkt. 5.8.3.

Pozostałe wymagania techniczne dotyczące osprzętu wprowadzane mogą być: KOMUNIKATAMI Głównej Komisji Sportu Samochodowego, w terminach późniejszych.

15. Przepisy dodatkowe dla pojazdów Klasy TH

Zgodnie z przepisami FIA CEZ samochody klasy TH, 2 lub 4 napędowe muszą mieć zamknięte nadwozie. Załoga musi dostarczyć dla każdego samochodu paszport techniczny lub książkę pojazdu sportowego.

Wszystkie samochody muszą odpowiadać przepisom bezpieczeństwa FIA. Samochody powinny odpowiadać przepisom ruchu drogowego.

W klasie TH obowiązują ograniczniki wlotu powietrza i minimalne wagi, zgodnie z załącznikiem „J”

Informacje na temat ograniczników wlotu powietrza znajdują się w art. 285 pkt 4.1.1.

Informacje na temat minimalnych mas znajdują się w art. 285 pkt 3.1.



Nazwa Imprezy

PROTOKÓŁ KONTROLI

NR STARTOWY

KLASA

MARKA I TYP

MIEJSCE KONTROLI

POWÓD KONTROLI:

 Z URZĘDU Z PROTESTU

IMIĘ I NAZWISKO KIEROWCY :

DATA :

Lp.	Wielkość kontrolowana pkt. Regulaminu	Wymiar homologowany Wymóg Regulaminu	Wymiar rzeczywisty Zgodność z Regulaminem	OCENA*
1				
2				
3				
4				
5				
6				

ORZECZENIE KOMISJI TECHNICZNEJ

.....

.....

podpis Kierownika Komisji Technicznej

.....

podpis kierowcy/zawodnika

* **P** – Pozytywny / Positive; **N** – Negatywny / Negative; **X** – Nie dotyczy / Does not apply



Nazwa Imprezy

PROTOKÓŁ KONTROLI

NR STARTOWY

KLASA

MARKA I TYP

MIEJSCE KONTROLI

POWÓD KONTROLI:

 Z URZĘDU Z PROTESTU

IMIĘ I NAZWISKO KIEROWCY :

DATA :

Lp.	Wielkość kontrolowana pkt. Regulaminu	Wymiar homologowany Wymóg Regulaminu	Wymiar rzeczywisty Zgodność z Regulaminem	OCENA*
1				
2				
3				
4				
5				
6				

ORZECZENIE KOMISJI TECHNICZNEJ

.....

.....
podpis Kierownika Komisji Technicznej.....
podpis kierowcy/zawodnika

* P – Pozytywny / Positive; N – Negatywny / Negative; X – Nie dotyczy / Does not apply





PROTOKÓŁ KONTROLI TECHNICZNEJ
REPORT OF THE TECHNICAL CHECKING

Zawody <i>Event</i>	Data i miejsce zawodów <i>Date and place of the event</i>	Organizator <i>Organizer</i>		
Zawodnik/Nr telefonu zawodnika <i>Competitor/ Competitor phone number</i>	Numer startowy <i>Starting number</i>	Klasa <i>Group and Class</i>		
Samochód – marka, model, typ <i>Car – manufacture, model, type</i>	Numer nadwozia <i>Bodywork number</i>	Numer homologacji FIA <i>FIA Homologation number</i>		
Kontrola samochodu na podstawie: <i>Car's check on the basis of the:</i>				
a) Polecenie Komisji Technicznej <i>a) Order of the Stewards</i>		b) protestu <i>b) protest</i>		
Przedmiot kontroli <i>Parts to check</i>	Punkt w homologacji lub w Regulaminie <i>Homologation point</i>	Wielkość homologacyjna <i>Specified value</i>	Wielkość zmierzona <i>Measured value</i>	Poz/Neg
Samochód zgodny <i>Car is according</i>	Tak / Nie <i>Yes / No</i>	Data: <i>Date:</i>	Godz.: <i>Time:</i>	
Podpis i ewentualne oświadczenie zawodnika <i>Signature and statement of the competitor (if necessary)</i>				
Imię, nazwisko, numer licencji i podpis Delegata / Kierownika Komisji Technicznej <i>Name, licence number and signature of Delegate / Chief of the Scrutineers</i>				



Nazwa Imprezy



WYKAZ IMIENNY SĘDZIÓW/KONTROLERÓW KOMISJI TECHNICZNEJ I WZORY PODPISÓW

Zobowiązuję się:

„(...) nie przekazywać wyników swej działalności nikomu, poza ASN, Komitetem Organizacyjnym, Zespołem Sędziów Sportowych i Dyrektorem Zawodów z wyłączeniem wszystkich innych osób (...)”¹

Imię i Nazwisko	Nr licencji	Podpis

.....
Data

.....
Podpis Kierownika Komisji Technicznej

¹ Pkt. 145 i 146 MKS



Punkt Obserwacyjno - Identyfikacyjny (POI)

- definicja i działanie (waypoint)

1. Punkt Obserwacyjno - Identyfikacyjny (POI) należy umieszczać wszędzie tam gdzie istnieje możliwość zjazdu z trasy (skrót lub „wydłużacze”), w celu uzyskania krótszego czasu przejazdu. Za właściwe rozmieszczenie POI odpowiada przed ZSS Dyrektor Rajdu. Ich rozmieszczenie musi wykluczyć jakąkolwiek możliwość uzyskania krótszego czasu przejazdu przez załogi, poprzez samowolną zmianę trasy w stosunku do zaplanowanej
2. Wszystkie POI muszą być wyszczególnione w Księżce Drogowej.

Zasady wydawania i obiegu „Książki Samochodu Sportowego”

1. Książka Samochodu Sportowego (dalej zwana KSS) jest dokumentem ścisłej ewidencji pojazdów sportowych. Jest dowodem „rejestracyjnym” samochodu sportowego oraz zapisem jego historii startów w zawodach.
2. KSS - wydaje Zawodnikowi (właścicielowi samochodu) tylko Delegat Techniczny Konkurencji lub Kierownik Komisji Technicznej Zawodów.
3. Obowiązek wypełnienia KSS i wklejenia aktualnych zdjęć samochodu spoczywa na Zawodniku lub Kierowcy.
4. W czasie BK1 Kontrolerzy Techniczni ustalają zgodność wpisów z rzeczywistym stanem. Uwagi i ewentualne zalecenia wpisują na stronie 18.
5. Po BK1 i sprawdzeniu zgodności wpisów do KSS Delegat Techniczny nadaje Stały Nr z zaznaczeniem Konkurencji i roku wydania, np.: XXX/04/RS, YYY/04/WG. Składa pieczęć okrągłą PZM i imienną Delegata Technicznego, następnie dane wprowadza do Rejestru Konkurencji.
6. Po BK2 upoważniony Członek Komisji Technicznej wpisuje do KSS efekt udziału w zawodach a na stronie 18 uwagi techniczne do spełnienia na następne zawody.
7. Po zawodach zawodnik odbiera KSS wraz z Książką Lekarską w biurze zawodów.
8. W przypadku utraty KSS - wystawienie nowej z zaznaczeniem WTÓRNIK podlega opłacie w wysokości 350 PLN na rzecz ZG PZM (wnoszoną u Organizatora Rundy).

