

**REGULAMIN
RAJDOWYCH MISTRZOSTW POLSKI
SAMOCHODÓW TERENOWYCH**

NA ROK 2011



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 zawodami 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 Cross Country FIA, MKS i Prawa o Ruchu Drogowym w oparciu, o które rozgrywane są RMPST oraz do podejmowania decyzji.

Główna Komisja Sportu Samochodowego zatwierdza Regulamin Uzupełniający Rundy i osoby funkcyjne zgodnie z Wykazem osób oficjalnych w Rajdzie umieszczoną w Załączniku nr 2, oraz wyznacza Zespół Sędziów Sportowych (ZSS) i jego Przewodniczącego, Obserwatora GKSS i Delegata Technicznego. Wszystkie osoby funkcyjne rajdu muszą posiadać aktualną 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.

Podczas Rajdowych Mistrzostw Polski Samochodów Terenowych dopuszcza się utworzenie klasy „Q” „Quad” i „M” „Motocykle”.

Uczestników rajdu zgłoszonych w klasach „Q” i „M” obowiązuje Regulamin Rajdowych Mistrzostw Polski Samochodów Terenowych (wraz z załącznikami) z zastrzeżeniem punktów dotyczących przepisów technicznych dla samochodów.

Uczestnicy rajdu zgłoszeni w klasach „Q” i „M” będą klasyfikowani w oddzielnej klasyfikacji tj. w Rajdowym Pucharze Polski Samochodów Terenowych.

1.4 Rajdowe Mistrzostwa Polski Samochodów Terenowych

rozgrywane są w oparciu o następujące przepisy:

- Międzynarodowy Kodeks Sportowy FIA (zwanym dalej MKS) wraz z załącznikami,
- Przepisy Ogólne stosowane w zawodach Pucharu Świata Rajdów Terenowych na 2011;

- Regulamin Uzupełniający. Każda zmiana musi być podana drogą komunikatu.
- Ustawa „Prawo o Ruchu Drogowym”;
- Inne przepisy
- Niniejszy Regulamin Rajdowych Mistrzostw Polski Samochodów Terenowych, który uzupełnia i miejscami precyzuje postanowienia zawarte w MKS FIA Przepisach Ogólnych oraz wymagania PZM.

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 Bezpieczeństwa

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

imię i nazwisko: - dyrektora rajdu

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

adresy i numery telefonów służb bezpieczeństwa ogólnego:

- policja
- szpitale
- pogotowie ratunkowe
- straż pożarna
- pomoc drogowa

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

Plan ratunkowy (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 Badania na stosowanie środków odurzających.

Organizator ma obowiązek przeprowadzenia dwukrotnych, w toku trwania rajdu, badań wylosowanych uczestników (kierowcy i II kierowcy) na okoliczność ewentualnego stosowania środków odurzających (użytki, 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.

Każdy z kierowników danej próby (Start, PKC, PKP, OS, POI, Meta) musi mieć w posiadaniu na próbie Regulamin RMPST.

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 przedstawia 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.

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

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 2011, 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 (PKC, start OS-u, PKP, punkty POI, meta lotna, meta Stop OS-u) dostrzeżone podczas zapoznania muszą znajdować się w 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 Każda forma rekonesansu lub otwarcia trasy przez jakąkolwiek osobę zewnętrzną w stosunku do organizatora jest zabroniona.

3.5 Trasa w całości musi być skontrolowana przez samochód otwierający.

3.6 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 ujęta w Książce Drogowej

Pod rygorem kar do wykluczenia z zawodów włącznie, 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 Książce 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.).

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; Komasaacja 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. 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.

HANS®-System jest rekomendowany wszystkim uczestnikom zawodów.

Zawodnicy klas „Q” i „M” startują w odzieży zgodnej z przepisami technicznymi dla motocykli i Quadów.

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.

3.7 Punkty Drogowe:

Wszystkie punkty kontrolne i drogowe

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

muszą być oznaczone przy pomocy standardowych znaków FIA.

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

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.

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

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.

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.

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.

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.

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.

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

Postój trwający ponad 20 sekund na linii startu po sygnale startu będzie karany 2 minutami.

Załoga, która odmówi startu do odcinka specjalnego w czasie i pozycji dla niej ustalonej, musi pozostać w dyspozycji kierownika punktu, który poda jej nową godzinę startu i nałożona zostanie kara 15 minut.

Na załogę poruszającą się na start do Odcinka Specjalnego w sposób powolny, wskazujący na celowe wymuszenie nowego (późniejszego) czasu startu, nałożona zostanie kara 15 minut.

W razie niemożności opuszczenia przez zawodnika strefy kontrolnej własnymi siłami, zostaną zastosowane kary przewidziane w regulaminie.

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

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.

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.

Zatrzymanie się pomiędzy żółtym znakiem zapowiadającym i znakiem STOP jest zabronione pod karą wykluczenia z rajdu.

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.

3.8 Odcinek Super Specjalny (PROLOG):

a) Organizacja odcinka super specjalnego stanowi nierozdzielny 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 kolejności 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.

3.9 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 pojazdy - 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:

- T1.1 T1 4x4 Benzyna
- T1.2 T1 4x4 Diesel
- T1.3 T1 4x2 Benzyna
- T1.4 T1 4x2 Diesel
- T1.5 T1 4x2 Benzyna - lekki
- T2.1 T2 Benzyna
- T2.2 T2 Diesel

- T3. pojazdy typu „Buggy”

Podczas Rajdowych Mistrzostw Polski Samochodów Terenowych dopuszcza się utworzenie klasy T4 - terenowe samochody ciężarowe.

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 3.

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 3.

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.

4.7 Podczas Rajdowych Mistrzostw Polski Samochodów Terenowych dopuszcza się utworzenie klasy „Q” „Quad” i „M” „Motocykle”.

Każdy motocykl i quad musi posiadać aktualny dowód rejestracyjny stanowiący o dopuszczeniu do ruchu na drogach. Pojazdy muszą odpowiadać aktualnym ustaleniom

regulaminowym, w zakresie deklarowanej w zgłoszeniu klasy, pod rygorem nie przyjęcia do zawodów. Wszystkie pojazdy biorące udział w rajdzie muszą odpowiadać wymogom Regulaminu Technicznego. Dla quadów obowiązuje Regulamin Techniczny Quad Baja, a dla motocykli Regulamin Techniczny Enduro.

4.8 Podział na klasy:

-Klasa 2K dla czterokołowców z napędem na tylną oś;

-Klasa 4K dla czterokołowców z napędem na dwie osie;

-Klasa E1 motocykle dwusuwowe o pojemności silnika do 125ccm i czterosuwowe o pojemności silnika do 250 ccm.

-Klasa E2/E3 motocykle dwusuwowe o pojemności silnika pow. 125ccm do 500ccm i czterosuwowe o pojemności silnika pow.250 ccm.

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.

Do Rajdu będzie dopuszczona każda osoba fizyczna posiadająca certyfikat i ważną na dany sezon licencję A lub B Motocross lub Enduro.

Zawodnik musi posiadać ważne prawo jazdy odpowiedniej kategorii, ważną książkę zdrowia z aktualnym wpisem upoważnionego lekarza. Ustala się, że ważność badań lekarskich wynosi 6 miesięcy o ile lekarz nie określi krótszego terminu.

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 MKS FIA.

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.

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 odbiór 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.

Obowiązującym dokumentem w zakresie aktualnych badań lekarskich jest międzynarodowa karta zdrowia "International Medical Form" (żółta książeczka).

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 złotych na jego rzecz.

7.6.3 Badanie kontrolne - 1 (BK - 1)

Wszystkie **pojazdy** muszą przybyć na BK zgodnie z wyznaczonym czasem. **Pojazd** może być dopuszczony do rajdu, jeżeli będzie podstawiony na BK - 1 w godzinach działania Komisji Regulaminowej. Za spóźnienie na BK1, Zespół Sędziów Sportowych może nałożyć kary finansowe w wysokości 50% wpisowego.

Obecność załogi nie jest konieczna. BK są prowadzone w celu przede wszystkim:

- sprawdzenia stanu i kompletności wyposażenia **pojazdów** 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
- zgodności **pojazdu** z zadeklarowaną klasą

Na BK-1 i BK-2 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 Badania Kontrolnego (Załączniki nr 11)

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

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 **pojazdu**, ogólnej zgodności z grupą, w której jest zgłoszony, niezbędnych urządzeń bezpieczeństwa, zgodności **pojazdu** 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 Pojazd, który nie będzie odpowiadał przepisom bezpieczeństwa FIA/FIM

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 **pojazdu** z przepisami technicznymi przez cały czas trwania rajdu.

7.6.6 Jeżeli na **pojeździe** 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 zainteresowanemu zawodnikowi.

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 (**pojazd**) do Parku Zamkniętego.

Braki w wyposażeniu **pojazdu** 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 **pojazdu**

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

Organizator dostarcza każdej załodze zestaw tablic identyfikacyjnych zawierający: 1 tablicę rajdową i 2 tablice zawierające numer startowy zwane polami numerowymi.

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.

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.

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 bransolecie, lub identyfikatorze.

[Umieszczenie numerów startowych dla motocykli i quadów zgodne z Regulaminem Technicznym Quad Baja i Regulaminem technicznym ENDURO \(patrz Regulamin Sportu Motorowego rozdział 4\)](#)

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:

- Międzynarodowym Kodeksie Sportowym;
- 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 i Marketingu ZG 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 i Marketingu ZG PZM informuje organizatora o przyznaniu wizy.

Regulamin Uzupełniający w brzmieniu ostatecznym musi być przesłany do:

- Biura Sportu i Marketingu ZG PZM,
- Członków ZSS,
- Obserwatora PZM,
- Delegata Technicznego,
- Delegata ds. Bezpieczeństwa

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 opublikowany 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 MKS FIA.

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/lub 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 MKS FIA).

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

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 (waypoint)

Kara za ominięcie POI, lub PKP - 2 godziny.

9.4 Mogą być również nakładane dodatkowe kary, do wykluczenia włącznie.

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

Imienia lista osób urzędowych musi być dostarczona do Biura Sportu i Marketingu ZG PZM co najmniej 4 tygodnie przed Zawodami.

Lista proponowanych osób urzędowych na każde zawody musi być zatwierdzona przez PZM, a w szczególności:

- Zespół Sędziów Sportowych składający się z 3 sędziów
- Delegat techniczny GKSS,

- Obserwator GKSS,
- Dyrektor Rajdu,
- Zastępca Dyrektora Rajdu,
- Sekretarz zawodów,
- Kierownik zabezpieczenia,
- Lekarz zawodów,
- Odpowiedzialny za kontakty z zawodnikami,
- Kierownik BK,
- Kierowników punktów kontroli,
- Sędziowie faktu.

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.

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

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, wpisowe,

12.1. Procedura składania zgłoszeń:

Obowiązek przesłania zgłoszenia wraz z załącznikami spoczywa na zawodniku.

Potwierdzeniem zgłoszenia przez klub, jest pieczętka na druku zgłoszenia, lub na wniosek zawodnika, jednorazowa lub stała na cały sezon zgoda jego macierzystego klubu na starty w cyklu RMPST. Na zawodniku spoczywa obowiązek dostarczenia tej zgody do Organizatora jako załącznika do zgłoszenia.

12.2. Wypełniony formularz zgłoszenia oraz potwierdzenie wpłaty wpisowego musi być przesłany pocztą e-mail (nie faksem!) do Organizatora przed upływem terminu zgłoszeń bez kolorowych kopii dokumentów.

12.3. Oryginał zgłoszenia oraz fotografię kierowcy i fotografię pilota z kopiami:

- licencji zawodnika i licencjami kierowców,

(Jeżeli zawodnikiem jest osoba prawna, musi posiadać ważną licencję zawodnika/sponsorską. Licencje zawodnika/sponsorska - osoby prawnej, wydawane są przez Biuro Sportu i Marketingu ZG PZM wraz z licencjami kierowców, po przedstawieniu pisma od sponsora i uiszczeniu opłaty 700 PLN).

- praw jazdy kierowców
- dowodu rejestracyjnego pojazdu,
- ubezpieczenia pojazdu,
- potwierdzenia wpłaty wpisowego

muszą dotrzeć do Organizatora w terminie zgłoszeń lub najpóźniej 2 dni po jego upływie. Formularz zgłoszenia podany jest w Załączniku nr 8 do niniejszego regulaminu.

12.4 Każdy zawodnik, który chce otrzymać Fakturę VAT z tytułu opłaty wpisowego oraz opłaty za dodatkową powierzchnię w Parku Serwisowym musi dołączyć do oryginału zgłoszenia dane do faktury. Po spełnieniu tego warunku, zawodnik otrzyma FV podczas Odbioru Administracyjnego.

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

12.6 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.

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

12.8 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.

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

12.10 Dla każdego zawodów RMPST na 2011r. ustanawia się dwa terminy zgłoszeń, których dokładne daty określał 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: 1200zł. (300,00 € - rajd o współczynniku 1)

- za zgłoszenie samochodu rajdowego max: 2350zł. (600,00 € - rajd o współczynniku 2)

W/w wysokości wpisowego obowiązuje we wszystkich rundach RMPST (również zagranicznych).

Organizator rajdu **Baja Puiglia** w ramach wpisowego, oferuje dla każdej załogi 6 dobowy pobyt w dwuosobowym pokoju w 3 gwiazdkowym hotelu.

- 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.

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 przekonywującego uzasadnienia z podaniem przyczyn rezygnacji z uczestnictwa.

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

12.11 Wpisowe jest całkowicie zwracane:

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

12.12 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.

12.13 Każda odmowa przyjęcia zgłoszenia musi być dokonana zgodnie artykułem 74 MKS FIA.

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 pojazdu ([wystawiony w kraju rejestracji pojazdu](#)) zgodnie z przepisami [UE \(Pierwsza Dyrektywa – 72/166/EWG\)](#). 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.

[- organizator zobowiązany jest wykupić ubezpieczenie transportu rannej osoby - strony trzeciej - \(repatriacja zawodnika zagranicznego\).](#)

15.3 Przez fakt podpisania zgłoszenia zawodnik i / lub kierowca zrzeka się wszelkich praw do odszkodowań mogących wynikać 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 najwyżej 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:

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

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

od długości Odcinków Specjalnych, czas wystartowania samochodów otwierających może być wydłużony.

Pod karą wykluczenia, 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 będzie ukarana do wykluczeniem 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 umożliwi bezpieczną jazdę, może znajdować się równocześnie kilka samochodów.

17.7 Do sklasyfikowania w rajdzie (otrzymania punktów za zdobyte miejsce) obowiązuje 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

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 przewożone 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 40 m² (opłata za powierzchnię stanowiska serwisowego w ramach wpisowego). Wysokość opłat za dodatkową powierzchnię w Parku Serwisowym zostanie ogłoszona w Regulaminie Uzupełniającym zawodów.

Za zgodą GKSS, w uzasadnionych przypadkach dopuszczalne może być odstępstwo 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.

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 Parku Zamkniętym od przyjazdu na metę ostatniego etapu (co najmniej aż do czasu upłynięcia terminu składania protestów - 1 godzina).
- d) Każde wykroczenie przeciwko przepisom Parku Zamkniętego spowoduje nałożenie kary 1 godziny
- e) W drodze wyjątku od przepisów Parku Zamkniętego i pod nadzorem upoważnionej osoby oficjalnej, zezwala się załodze w Parku Zamkniętym na starcie, przegrupowania lub mecie 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.

20. 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.

21. 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”, „Q” i „M”.

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.

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

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

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

Regulamin Ramowy RMPST

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

21.1 W klasyfikacji generalnej stosowana będzie następująca punktacja:

Miejsce	1	2	3	4	5	6	7	8
Punkty	10	8	6	5	4	3	2	1

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

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

Frekwencja w klasie

	≥8	7	6	5	4	3	2	1
I	10	8	6	5	4	3	2	1
II	8	6	5	4	3	2	1	
III	6	5	4	3	2	1		
IV	5	4	3	2	1			
V	4	3	2	1				
VI	3	2	1					
VII	2	1						
VIII	1							

Zajęte miejsce

22. 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.).

23. Warunki klasyfikacji rocznej

- W klasyfikacji końcowej mistrzostw Polski znajdują się wszyscy zawodnicy, którzy zostali sklasyfikowani minimum w 1 rundzie na terenie Polski.

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

- We wszystkich klasyfikacjach rocznych RMPST i Pucharów Polski, załogi będą klasyfikowane 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 punkty będą zaliczone wg klucza:

• Przy 8 rozegranych rundach - minus 2 rundy

• Przy 7 rozegranych rundach - minus 1 runda

• Przy 6 i mniej rozegranych rundach - bez odliczenia

Odliczeniu podlegają rundy z najmniejszą ilością punktów w klasyfikacji

generalnej. Odliczona runda obowiązuje we wszystkich pozostałych klasyfikacjach.

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 aequo, 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 RMPST

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.

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 i Drugiego Wicemistrza Polski;

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

Klasyfikacje roczne Rajdowego Pucharu Polski Samochodów Terenowych.

W PP prowadzone będą następujące klasyfikacje roczne:

- indywidualna w poszczególnych klasach,
- klasyfikacja sponsorska.

W poszczególnych klasyfikacjach miejsca będą przyznawane dla zwycięzców analogicznie jak w RMPST oraz w klasyfikacji sponsorskiej za 1,2 i 3 miejsce.

24. Inne postanowienia

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

24.2. Przepisy ruchu drogowego

24.3. 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.

24.4. 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.

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

24.6. Każdy zawodnik jest materialnie odpowiedzialny za zamontowane w jego samochodzie urządzenie GPS. W przypadku uszkodzenia urządzenia z winy zawodnika jest on zobowiązany do wyrównania szkody przed odbiorem dokumentów po zakończeniu rajdu. Niedopełnienie powyższego będzie skutkowało karą nałożoną przez GKSS.

Zatwierdzono na posiedzeniu GKSS w dniu 23 listopada 2010 r.