



# **TURYSTYCZNE SAMOCHODOWE MISTRZOSTWA POLSKI**

oraz

# **TURYSTYCZNY PUCHAR POLSKI**

# **REGULAMIN**

**WARSZAWA, STYCZEŃ 2018**

# POSTANOWIENIA OGÓLNE

## 1. USTALENIA OGÓLNE

**1.1.** Turystyczne Samochodowe Mistrzostwa Polski (dalej: TSMP) oraz Turystyczny Puchar Polski (dalej: TPP ) są własnością Polskiego Związku Motorowego (dalej: PZM).

**1.2.** Nadzór nad przebiegiem TSMP i TPP sprawuje Główna Komisja Sportu Popularnego i Turystyki (dalej: GKSPiT), która posiada niezbywalne prawo interpretacji niniejszego regulaminu oraz rozpatrywania i rozstrzygnięcia wszelkich rozbieżności i wątpliwości, które mogą powstać przy stosowaniu i interpretacji niniejszego regulaminu i innych przepisów w oparciu o które rozgrywane są TSMP i TPP. Decyzje GKSPiT są wiążące.

**1.3.** Organizatorami poszczególnych rund TSMP i TPP są kluby zrzeszone w PZM, działające na zlecenie GKSPiT.

**1.4.** Organizator zgłasza do kalendarza TSMP i TPP imprezę bez określania jej rangi. Wszystkie rundy zaliczają się zarówno do klasyfikacji pucharowej (TPP) jak i mistrzowskiej (TSMP). Załogi indywidualnie wybierają rundy w których będą startować. W zależności od ilości odbytych rund, klasyfikowane są do Turystycznego Pucharu Polski lub do Turystycznych Samochodowych Mistrzostw Polski (pkt 1.5, 6.9).

**1.5.** Kalendarz imprez oraz ilość rund zaliczanych do klasyfikacji generalnej TSMP i TPP w danym sezonie, w poszczególnych konkurencjach, a także maksymalną wysokość startowego ustala GKSPiT i ogłasza komunikatem w terminie do końca stycznia aktualnego sezonu.

## 2. CEL IMPREZY

**2.1** Propagowanie Sportowych Imprez Popularnych, krzewienie zorganizowanych form Turystyki Motorowej oraz szerzenie i pogłębianie wiedzy historycznej i krajoznawczej o regionie, a także doskonalenie umiejętności prowadzenia pojazdu, aktualizację wiedzy dot. Przepisów Ruchu Drogowego, propagowanie kultury motoryzacyjnej i bezpieczeństwa ruchu drogowego.

**2.2.** Wyłonienie Mistrza Polski w Turystycznych Samochodowych Mistrzostwach Polski oraz I i II Wicemistrza Polski w klasyfikacji indywidualnej: oddzielnie kierowcy i pilota oraz zespołowej: klubowej, zespołów sponsorskich;

**2.3.** Wyłonienie zdobywcy Turystycznego Pucharu Polski oraz drugiego i trzeciego miejsca w TPP, w klasyfikacji indywidualnej: oddzielnie kierowcy i pilota oraz zespołowej: klubowej, zespołów sponsorskich;

**2.4.** Wyłonienie zdobywcy tytułu: „Najaktywniejszy Okręg w Turystyce Samochodowej PZM”.

## 3. OBOWIĄZKI ORGANIZATORA

**3.1.** Organizator imprezy, nie później niż na 30 dni przed datą imprezy, zobowiązany jest do przesłania GKSPiT, Zarządom Okręgowym PZM oraz zainteresowanym klubom, informacji o imprezie (dalej: Komunikat Organizatora oraz Regulamin Uzupełniający), z podaniem miejsca bazy rajdu, wysokości wpisowego w rozbiciu na startowe i pozostałe świadczenia, składu zespołu organizatorów (Komandor rajdu, autorzy i weryfikatorzy tras, kierownik prób sprawności oraz przewodniczący Komisji Obliczeń).

**3.2.** GKSPiT w przypadku naruszenia przez Organizatora obowiązków określonych w pkt. 3.1 zastrzega sobie prawo do:

a) odwołania rundy;

b) nałożenia na Organizatora kary finansowej w postaci wstrzymania drugiej raty dofinansowania;

c) zawieszenia prawa do organizacji imprez Turystycznych Samochodowych Mistrzostw Polski oraz/lub Turystycznego Pucharu Polski w następnych sezonach.

**3.3.** Organizator zastrzega sobie, za zgodą GKSPiT PZM, prawo zmiany programu, oraz w przypadku zaistnienia przeszkód od siebie niezależnych przesunięcia terminu lub odwołania rundy.

**3.4.** Organizator zastrzega sobie prawo odwołania rundy jeżeli, w klasyfikacjach indywidualnych, nie wpłynęła wymagana do ich przeprowadzenia liczba zgłoszeń.

**3.5.** W przypadku gdy impreza nie może się odbyć w terminie podanym w kalendarzu GKSPiT, Organizator zobowiązany jest powiadomić o tym GKSPiT oraz zgłoszonych zawodników nie później niż na 14 dni przed planowanym terminem imprezy.

**3.6.** Na Organizatora rundy nakłada się obowiązek ubezpieczenia imprezy w zakresie OC i NW. Organizator nie ponosi żadnej odpowiedzialności za szkody powstałe lub spowodowane zarówno przez uczestników jak i osoby trzecie w czasie trwania rundy.

Organizator zobowiązany jest przekazać komplet wyników rundy (klasyfikację mistrzowską/pucharową) w ciągu dwóch dni roboczych następujących po zakończeniu imprezy do GKSPiT PZM w Warszawie oraz bezpośrednio Obserwatorowi,

w przypadku jego obecności na imprezie. **Do wyników należy dołączyć min. 5 zdjęć z imprezy (ilustrujące Start, Metę, przebieg imprezy), ew. wskazać link do galerii zdjęć z imprezy umieszczona na stronie internetowej.**

#### **4. UCZESTNICTWO**

**4.1.** Uczestnikiem rundy (załogą) w rozumieniu przepisów niniejszego regulaminu są:

- a) w klasyfikacji indywidualnej: kierowca i pilot, lub w przypadku pojazdów jednośladowych i quadów: kierowca;
- b) w klasyfikacji zespołowej: reprezentacje klubów PZM, reprezentacje okręgów PZM, zespołów sponsorskich.

**4.2.** Prawo do udziału w rundzie mają załogi z klubów zrzeszonych w PZM w tym załogi z klubu organizatora rundy oraz załogi niezrzeszone. Skład osobowy zgłoszonych załóg nie może być zmieniony od chwili zamknięcia listy startowej.

**4.3.** Dopuszcza się do startu w rundzie załogi w których kierowca i pilot są członkami różnych klubów PZM. W takim przypadku w klasyfikacji zespołowej załoga zdobywa punkty dla klubu kierowcy.

**4.4.** W przypadku załóg niezrzeszonych w PZM załoga powinna wskazać swój okręg macierzysty (wg miejsca zamieszkania kierowcy).

**4.5.** Dopuszcza się obecność w samochodzie osób towarzyszących.

#### **5. ZGŁOSZENIA**

**5.1.** Udział w rundzie należy zgłosić Organizatorowi przysyłając wypełniony formularz zgłoszenia udostępniony przez Organizatora w terminie i w trybie przez niego ustalonym. Równocześnie ze zgłoszeniem udziału każdy uczestnik wpłaca, w określony przez Organizatora sposób, wpisowe - obejmujące wartość startowego i zamówionych dodatkowych świadczeń. Przyjęcie zgłoszeń nadesłanych w terminie późniejszym niż określony przez organizatora uzależnione jest od jego decyzji i podnosi wysokość opłat o 20%. Dokonane wpłaty podlegają zwrotowi jedynie wtedy gdy runda się nie odbędzie.

**5.2.** Zgłoszenie musi jednoznacznie zawierać:

- a) skład osobowy załogi (z wyszczególnieniem funkcji kierowcy i pilota);
- b) w przypadku załóg zrzeszonych: przynależność klubową i okręgową, w przypadku niezrzeszonych - województwo wg miejsca zamieszkania kierowcy.

**5.3.** W ramach startowego uczestnicy otrzymują prawo do uczestnictwa w rundzie i materiały rajdowe.

**5.4.** Organizator jest zobowiązany niezwłocznie potwierdzić fakt przyjęcia zgłoszenia zawodnika do uczestnictwa w rundzie, oraz ogłosić listę startową nie później niż na 7 dni przed datą rozpoczęcia imprezy.

**5.5.** Ze względu na posiadane warunki Organizator, za zgodą GKSPiT, może ograniczyć liczbę załóg oraz nie przyjmować osób towarzyszących.

**5.6.** Zgłoszenie się uczestnika do startu w rundzie jest równoznaczne z akceptacją zasad i przepisów niniejszego regulaminu.

#### **6. PRZEBIEG IMPREZY**

**6.1.** Wyróżnia się imprezy jednodniowe jednorundowe, jednodniowe dwurundowe lub dwudniowe dwurundowe.

Dla imprez dwurundowych:

- a) impreza jednodniowa - rozgrywana jest runda przedpołudniowa i popołudniowa, przy czym Organizator zobowiązany jest zapewnić minimum dwugodzinną przerwę regeneracyjną pomiędzy zamknięciem mety rundy przedpołudniowej a startem do rundy popołudniowej;
- b) impreza dwudniowa - rozgrywana jest runda nocna i dzienna, przy czym Organizator zobowiązany jest zapewnić minimum sześciogodzinną przerwę regeneracyjną pomiędzy zamknięciem mety rundy nocnej a startem do rundy dziennej.

**6.2.** Runda obejmuje od 2 do 4 odcinków opracowanych zgodnie z aktualnie obowiązującym dokumentem: „Zbiór zasad opisów tras wykorzystywanych w turystyczno-nawigacyjnych rajdach samochodowych” (kodyfikator), przygotowanym przez GKSPiT (załącznik nr 1 do Regulaminu). Łączny czas odcinków w rundzie nie może przekraczać 3 godz., a średnie prędkości odcinków nie mogą przekraczać 20 km/h na obszarze zabudowanym i 40 km/h poza obszarem zabudowanym.

Zabrania się używania następujących form opisu trasy: ślepe mapy, choinki mapowe, constans mapowe, mapowe: prawo i lewo, manewry mapowe opisane w pkt 6.2.1 kodyfikatora, manewry realne opisane w pkt 6.2.2 kodyfikatora. W materiałach rajdowych musi się znaleźć mapa podstawowa zawierająca min. 3 jawne punkty przejazdu występujące w itinererze.

- 6.3.** Organizator rundy zobowiązany jest przeprowadzić przed startem Odprawę Uczestników, na której między innymi:
- wskazuje lokalizację tablicy ogłoszeń, na której wywieszane będą prawidłowe przejazdy oraz odpowiedzi na pytania, wyniki prowizoryczne i ostateczne, odpowiedzi na wnioski o wyjaśnienia, rozstrzygnięcia protestów;
  - wskazuje lokalizację Biura Imprezy, do którego uczestnicy składać mogą wnioski o wyjaśnienia i protesty.
- Organizator może przeprowadzić uzupełniającą odprawę internetową, wyczerpując wszystkie powyżej wskazane postanowienia oraz przekazując w niej wszystkie informacje niezbędne zawodnikom. W przypadku przeprowadzenia jedynie internetowej Odprawy Uczestników, Organizator musi uzyskać potwierdzenie otrzymania informacji o odprawie internetowej przez zawodników zgłoszonych do rundy.
- 6.4.** Organizator wyznacza trasę rundy i czas przejazdu od startu do mety oraz czas na wykonanie opcjonalnych dodatkowych zadań regulaminowych określonych przez organizatora w materiałach startowych.
- 6.5.** Punt Kontroli Czasu (PKC) powinien być oznaczony i wyposażony zgodnie z regulaminem FIA oraz zlokalizowany w miejscu umożliwiającym bezkolizyjne zatrzymanie pojazdów, zgodnie z przepisami ruchu drogowego. O zastosowaniu innych sposobów oznakowania PKC Organizator musi poinformować uczestników na odprawie przed startem oraz na tablicy ogłoszeń. Lokalizacja PKC musi być podana jawnie w materiałach dostarczonych Uczestnikom. PKC czynne są do czasu upłynięcia limitu spóźnień w rundzie, liczony od regulaminowego czasu przyjazdu na metę ostatniego Uczestnika. Wpisy z PKC muszą być odnotowywane w karcie drogowej Uczestnika.
- 6.6.** Przejazd odcinka musi być potwierdzony wizjami w karcie drogowej. Punkty Kontroli Przejazdu (PKP) mogą występować w postaci:
- obsługiwane przez sędziego - oznaczone i wyposażone zgodnie z regulaminem FIA lub komunikatem organizatora i zlokalizowane bezkolizyjnie zgodnie z przepisami ruchu drogowego;
  - samoobsługowej - jako wizy turystyczno-krajoznawcze, występujące w postaci pytań z obiektów zlokalizowanych na trasie przejazdu, nie wymagające opuszczenia pojazdu. Pytania muszą posiadać jednoznaczne rozwiązanie;
  - samoobsługowej w postaci tablic organizatora, w liczbie nie więcej niż 10 na jednym odcinku;
  - samoobsługowej - elementy stałe występujące na trasie przejazdu – tylko tablice początku miejscowości (E 17a ).
- O stosowaniu takich PKP oraz sposobie zapisu ich w karcie drogowej Organizator musi poinformować uczestników na odprawie przed startem oraz na tablicy ogłoszeń. Samoobsługowe PKP muszą być odnotowywane samodzielnie w karcie drogowej Uczestnika.
- 6.7.** Uczestnik zobowiązany jest oddać na mecie wszystkie otrzymane od Organizatora dokumenty stanowiące podstawę do klasyfikacji, chyba że Organizator postanowi inaczej.
- 6.8.** Zawodnicy startujący w rundach sklasyfikowanych ostatecznie jako pucharowe (klasyfikacja TPP) muszą startować w co najmniej 1 rundzie organizowanej poza własnym okręgiem, zawodnicy startujący w rundach sklasyfikowanych ostatecznie jako mistrzowskie (klasyfikacja TSMP) w 2 rundach organizowanych poza własnym okręgiem. Zawodnicy nie spełniających tych warunków nie są klasyfikowani. Zawodnicy niezrzeszeni przydzielani są do okręgu zgodnego z miejscem zamieszkania kierowcy (pkt 4.4).
- 6.9.** Zawodnik startujący w imprezie może, zależnie od przyjętej przez siebie strategii startowej, zgłosić organizatorowi wyłączenie go z punktowania w rundzie zaliczanej do klasyfikacji w Turystycznych Samochodowych Mistrzostwach Polski, a klasyfikowania go jedynie w odbywanej imprezie. Nie odbiera on wtedy punktów zawodnikom zaliczanym do klasyfikacji generalnej w rundzie, a sam nie jest uwzględniany w danej rundzie do klasyfikacji generalnej.
- 6.10.** Podczas trwania imprezy, w szczególnych sytuacjach oraz w starcie do próby SZ, w ramach zgłoszonej załogi dopuszcza się zamianę miejsc (kierowca /pilot). Jeśli zamiana została zrobiona w trakcie trwania odcinka musi być ona zgłoszona (z uzasadnieniem) sędziemu na najbliższym PKC. Nie zmienia to klasyfikacji rundy w kategoriach kierowca/pilot podanej przed startem do rundy.

## **7. ZADANIA W RUNDACH**

Jako zadania w rundach dopuszcza się:

- test z bezpieczeństwa ruchu drogowego (BRD) oraz pomocy przedmedycznej;
- zadania turystyczne; w tym test ze zwiedzanego obiektu o istotnym znaczeniu turystycznym;
- zadania dodatkowe, między innymi takie jak : zadania sportowe, zręcznościowe, intelektualne i inne.
- próbę sprawności kierowania pojazdem (SZ);

## 8. PUNKTACJA W RUNDACH

Zgodnie z regulaminem uzupełniającym. Uczestnicy klasyfikowani będą punktami karnymi.

GKSPiT sugeruje i zaleca korzystanie z programu obliczeniowego GKSPiT (zasady punktacji - pkt.15, 16).

## 9. KLASYFIKACJA W RUNDACH

### KLASYFIKACJA INDYWIDUALNA

**9.1.** W rundzie klasyfikowane są wszystkie załogi dopuszczone do startu. Warunkiem klasyfikowania w rundzie jest minimum 8 zgłoszonych w niej załóg:

**9.2.** Zwycięża załoga, która uzyskała najmniejszą ilość punktów karnych. W przypadku równej ilości decyduje kolejno:

- a) suma punktów z pytań turystycznych;
- b) suma punktów za PKP;
- c) wynik z testów BRD i pomocy przedmedycznej;
- d) wynik zadań dodatkowych;
- e) suma punktów za PKC;
- f) lepsze miejsce na próbie sprawności kierowania pojazdem (SZ);

**9.3.** Miejsca w klasyfikacji indywidualnej zdobyte w rundzie przeliczane są na punkty mistrzowskie/pucharowe następująco:

- za 1 miejsce - 100 pkt.
- za 2 miejsce - 97 pkt.
- za 3 miejsce - 95 pkt.
- za 4 miejsce - 93 pkt.
- za 5 miejsce - 92 pkt.
- za kolejne miejsca o jeden punkt mniej.

### KLASYFIKACJA ZESPOŁOWA

**9.4. Nie przeprowadza się klasyfikacji zespołowej w rundach.** Załogi zdobywając punkty w klasyfikacji indywidualnej zdobywają jednocześnie punkty do zespołowej klasyfikacji generalnej.

Załoga, której kierowca i/lub pilot w trakcie sezonu zmienia barwy zespołu, który reprezentuje, nie jest w dalszej części sezonu klasyfikowana do punktacji zespołowej w klasyfikacji generalnej

**9.5. Nie przeprowadza się klasyfikacji okręgowej w rundach.**

## 10. NAGRODY I WYRÓŻNIENIA W RUNDACH

Nagrody przyznaje się w klasyfikacjach indywidualnych. Zgodnie z regulaminami uzupełniającymi.

## 11. KLASYFIKACJA GENERALNA

### KLASYFIKACJA INDYWIDUALNA

**11.1.** W klasyfikacji indywidualnej o zdobytym tytule Mistrza Polski, I i II Wicemistrza Polski w Turystycznych Samochodowych Mistrzostwach Polski, kierowców i pilotów, decyduje większa liczba punktów mistrzowskich uzyskanych w rundach zaliczanych do klasyfikacji generalnej TSMP, zgodnie z komunikatem GKSPiT (pkt 1.5) na dany rok. Analogicznie, w Turystycznym Pucharze Polski, o zdobytym tytule decyduje większa liczba punktów pucharowych uzyskanych w rundach zaliczanych do klasyfikacji generalnej TPP, zgodnie z komunikatem GKSPiT (pkt 1.5)

**11.2.** W przypadku równej liczby punktów o kolejności indywidualnych miejsc decyduje większa ilość lepszych miejsc uzyskanych w rundach zaliczanych do klasyfikacji generalnej (TSMP/TPP), większa ilość odbytych rund wyjazdowych, a jeżeli to kryterium okaże się niewystarczające wówczas ustala się miejsca ex aequo.

**11.3.** Warunki przyznawania tytułów w każdej z kategorii w klasyfikacji indywidualnej:

- a) Warunkiem uzyskania tytułu Mistrza Polski oraz I i II Wicemistrza Polski jest sklasyfikowanie co najmniej 15-tu uczestników w danej kategorii.
- b) Warunkiem uzyskania tytułu Mistrza Polski, I Wicemistrza Polski oraz III miejsca w TSMP jest sklasyfikowanie co najmniej 10-ciu uczestników w danej kategorii.

c) Warunkiem uzyskania tytułu Mistrza Polski, II i III miejsca w TSMP jest sklasyfikowanie co najmniej 7-miu uczestników w danej kategorii.

W przypadku nie spełnienia żadnego z powyższych warunków przyznawane będą miejsca pierwsze, drugie, trzecie.

#### **KLASYFIKACJA ZESPOŁOWA**

**11.4.** Warunki przyznawania tytułów w każdej z konkurencji w klasyfikacji zespołowej Turystycznych Samochodowych Mistrzostw Polski:

a) Warunkiem uzyskania tytułu Mistrza Polski oraz I i II Wicemistrza Polski jest sklasyfikowanie co najmniej 10-ciu uczestników w danej klasyfikacji.

b) Warunkiem uzyskania tytułu Mistrza Polski i Wicemistrza Polski oraz III miejsca w TSMP jest sklasyfikowanie co najmniej 7-miu uczestników w danej klasyfikacji.

c) Warunkiem uzyskania tytułu Mistrza Polski, II i III miejsca w TSMP jest sklasyfikowanie co najmniej 5-ciu uczestników w danej klasyfikacji.

W przypadku nie spełnienia żadnego z powyższych warunków przyznawane będą miejsca pierwsze, drugie, trzecie.

**11.5.** W klasyfikacji zespołowej o zdobytym tytule Mistrza Polski, I i II Wicemistrza Polski w poszczególnych kategoriach Turystycznych Samochodowych Mistrzostw Polski decyduje większa liczba punktów mistrzowskich uzyskanych w rundach zaliczanych do klasyfikacji generalnej TSMP, zgodnie z komunikatem GKSPiT (pkt 1.5) na dany rok. Punkty do klasyfikacji zespołowej TSMP zdobywają zawodnicy danego zespołu, zakwalifikowani do klasyfikacji indywidualnej Turystycznych Samochodowych Mistrzostw Polski.

**11.6.** W przypadku równej liczby punktów o kolejności zespołowych miejsc w klasyfikacji końcowej Turystycznych Samochodowych Mistrzostw Polski decyduje kolejno: większa ilość wyższych miejsc w rundach zaliczanych do klasyfikacji generalnej TSMP, lepszy wynik indywidualny zawodnika danego klubu, większa ilość odbytych rund wyjazdowych, a jeżeli to kryterium okaże się niewystarczające wówczas ustala się miejsca ex aequo.

**11.7.** W klasyfikacji zespołowej o zdobyciu Turystycznego Pucharu Polski oraz osiągnięciu II i III miejsca w TPP w poszczególnych kategoriach decyduje większa liczba punktów pucharowych uzyskanych w rundach zaliczanych do klasyfikacji generalnej TPP, zgodnie z komunikatem GKSPiT (pkt 1.5) na dany rok.

Punkty do klasyfikacji zespołowej TPP zdobywają zawodnicy danego zespołu nie będący zakwalifikowani do klasyfikacji indywidualnej Turystycznych Samochodowych Mistrzostw Polski.

**11.8.** W przypadku równej liczby punktów o kolejności zespołowych miejsc w klasyfikacji końcowej Turystycznego Pucharu Polski decyduje kolejno: większa ilość wyższych miejsc w rundach zaliczanych do klasyfikacji generalnej TPP, lepszy wynik zawodnika danego klubu, większa ilość odbytych rund wyjazdowych, a jeżeli to kryterium okaże się niewystarczające wówczas ustala się miejsca ex aequo.

**11.9.** W przypadku osiągnięcia w rundzie różnej liczby punktów przez kierowcę i pilota danej załogi, do klasyfikacji zespołowej TPP i TSMP przyjmuje się wynik kierowcy.

**11.10.** Załogi zespołów sponsorskich biorących udział w rundzie nie reprezentują klubów.

#### **KLASYFIKACJA OKRĘGOWA**

**11.11.** W klasyfikacji okręgowej o zdobytym tytule „Najaktywniejszy Okręg w Turystyce Samochodowej PZM” decyduje większa liczba punktów mistrzowskich uzyskanych przez zawodników danego okręgu (kierowców i pilotów) we wszystkich odbytych przez nich rundach.

**11.12.** W przypadku równej liczby punktów o kolejności okręgowych miejsc decyduje wyższa lokata w klasyfikacji zespołowej zespołu reprezentującego dany okręg, następnie wyższa lokata indywidualna zawodnika danego okręgu.

#### **12. NAGRODY I WYRÓŻNIENIA**

**12.1.** Nagrody i wyróżnienia w konkurencji Turystyczne Samochodowe Mistrzostwa Polski przyznawane są w następujący sposób:

a) w klasyfikacjach indywidualnych:

- Mistrz Polski, I i II Wicemistrz Polski - szarfy mistrzowskie, puchar;
- za miejsca od IV do VI - statuetki

b) w klasyfikacjach zespołowych:

- Mistrz Polski, I i II Wicemistrz Polski – puchary;
- za miejsca od IV do VI – statuetki

**12.2.** Nagrody i wyróżnienia w konkurencji Turystyczny Puchar Polski przyznawane są w następujący sposób:

a) w klasyfikacjach indywidualnych: za miejsce I, II, III – puchary;

b) w klasyfikacjach zespołowych: za miejsca I, II, III – puchary;

**12.3.** Dodatkowe nagrody (w przypadku ich występowania) dla zwycięzców TSMP i TPP, oraz warunki ich przyznawania, pozostają w gestii GKSPiT.

### **13. ROZSTRZYGANIE SPORÓW**

Zgodnie z regulaminem uzupełniającym. Załogi które zgłaszają protesty na imprezie (np. do zapisu trasy), a które nie zostały uwzględnione przez organizatora, mogą składać zażalenie do GKSPiT, z przesłaniem własnej interpretacji, po powiadomieniu organizatora, że to zrobią i z adnotacją organizatora, że został o tym powiadomiony. W takiej sytuacji organizator musi przekazać do GKSPiT komplet materiałów dotyczących spornej sytuacji.

### **14. POSTANOWIENIA KOŃCOWE**

**14.1.** Komunikaty i instrukcje Organizatora wręczone/udzielane uczestnikom rundy przed lub w trakcie przejazdu trasy stanowią obowiązujące uzupełnienie regulaminu. Materiały te nie mogą:

a) zmieniać zasad przedstawionych w niniejszym regulaminie i być wobec niego w sprzeczności;

b) wprowadzać elementów niezgodnych z obowiązującym dokumentem: „Zbiór zasad opisów tras wykorzystywanych w turystyczno-nawigacyjnych rajdach samochodowych”, przygotowanym przez GKSPiT (załącznik nr 1 do Regulaminu).

**14.2.** Karta drogowa i inne dokumenty wydane przez Organizatora rundy w punkcie startowym są obowiązujące. Wszelkie załączniki sporządzone przez uczestników nie będą uwzględniane. Uczestnik odpowiada za kompletność i czytelność materiałów przekazywanych sędziemu.

**14.3.** Samochody biorące udział w rundzie muszą mieć przymocowane numery startowe na przednich drzwiach, po obu stronach pojazdu (lub zgodnie z dyspozycją Organizatora) oraz być oznakowane dodatkowymi elementami (nalepki identyfikujące imprezę, nalepki sponsorskie) zgodnie z wytycznymi Organizatora. Niestosowanie się do niniejszego może skutkować ukaraniem punktami karnymi.

**14.4.** Zgłoszenie do udziału w rundzie, potwierdzone formularzem zgłoszenia podpisanym przez minimum jednego z członków załogi, jest zobowiązaniem załogi do przestrzegania regulaminu imprezy, a także instrukcji i decyzji jej organizatora, oraz o przyjęciu przez nią pełnej odpowiedzialności za szkody i straty w stosunku do załóg i ich sprzętu, jak również spowodowane w sposób pośredni lub bezpośredni w stosunku do osób trzecich i ich mienia, oraz zrzeczeniu się wszelkich późniejszych roszczeń w stosunku do organizatora. Załoga zobowiązuje się także do przestrzegania przepisów ruchu drogowego, zasad kultury motoryzacyjnej i koleżeństwa. Pojazd zgłoszony do startu musi posiadać ważny dowód rejestracyjny oraz aktualne ubezpieczenie OC.

### **15. PRZYKŁADOWA PUNKTACJA wg Programu Obliczeniowego GKSPiT**

Korzystając z programu obliczeniowego GKSPiT (<http://www.pzm.pl/turystyka/program-rally>), do obliczeń przyjmuje się następującą punktację:

#### **PRZEJAZD TRASY**

**15.1.** Za niewłaściwy przejazd trasy rajdu stwierdzony przez:

a) brak właściwej wizy PKP - 100 pkt.

b) pobranie niewłaściwej wizy PKP - 60 pkt.

**15.2.** Za każdą zakończoną minutę wcześniejszego lub późniejszego przyjazdu na PKC:

a) od 1 do 10 minut, za każdą minutę - 5 pkt.

b) od 11 do 45 minut, za każdą minutę - 10 pkt.

c) od 46 minut, za odcinek, na którym nastąpiło przekroczenie limitu spóźnień - 10.000 pkt.

**15.3.** Za przekroczenie limitu spóźnień na trasie rundy wynoszącego:

a) 45 minut - dla rundy składającej się z jednego odcinka;

b) 60 minut- dla rundy składającej się z dwóch odcinków;

c) 90 minut - dla rundy składającej się z co najmniej trzech odcinków;

za odcinek, na którym nastąpiło przekroczenie limitu spóźnień - 10.000 pkt. (z uwzględnieniem pkt.15.2c).

**15.4.** Za nie wystartowanie do odcinka, za każdy odcinek - 80.000 pkt.

**15.5.** Za przekroczenie na trasie przepisów Prawa o Ruchu Drogowym, stwierdzone przez Organizatora lub inne organy kontrolne, odnotowane w karcie drogowej lub protokole sędziowskim:

- a) przekroczenie prędkości o każdy 1km/h - 10 pkt.
- b) pozostałe wykroczenia za każde wykroczenie - 100 pkt.
- c) trzykrotne przekroczenie przepisów w rundzie - 10.000 pkt.

## **BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO**

**15.6.** Za każdą błędną odpowiedź, lub jej brak, w teście z BRD (6 pytań) i pomocy przedmedycznej (4 pytania medyczne) - 20 pkt.

## **KONKURENCJE TURYSTYCZNE**

**15.7.** Za błędną odpowiedź w teście ze zwiedzanego obiektu o istotnym znaczeniu turystycznym:

- a) za jedno pytanie - 50 pkt.
- b) za cały test niezależnie od ilości pytań maksymalnie - 750 pkt.

**15.8.** Za zadania dodatkowe – nie więcej jak 500 pkt. łącznie.

## **16. PRÓBA SPRAWNOŚCI KIEROWANIA POJAZDEM (SZ)**

W rundzie musi być przeprowadzona min. 1 próba sprawności kierowania samochodem (SZ). W zależności od możliwości organizacyjnych, podczas rundy może być rozegranych do 4 prób sprawności. Próby SZ powinny być przeprowadzone przed startem lub po mecie odcinka i muszą być usytuowane na terenach wyłączonych z ruchu drogowego i odpowiednio zabezpieczonych. Lokalizacja prób SZ, musi być podana jawnie w materiałach dostarczonych uczestnikowi. Kierownik Prób Sprawności musi mieć uprawnienia sędziego sportowego. Próba sprawności kierowania pojazdem (SZ) musi być wykonywana przez załogę (kierowca i pilot) pojazdem zgłoszonym do udziału w rundzie. Rysunek próby musi być udostępniony załodze w materiałach rajdowych. Zaleca się umożliwienie uczestnikom zapoznanie z trasą prób. Suma punktów wszystkich prób SZ określa zdobywcę pucharu „**Najlepszy kierowca na próbach sprawności**”

**16.1.** Załogi oraz inni uczestnicy imprezy obowiązani są do bezwzględnego podporządkowania się poleceniom kierownika próby, sędziów oraz służby porządkowej. Kierowcy są podporządkowani poleceniom Startera od momentu podniesienia flagi do momentu jej opuszczenia. Ruch flagi może być zastąpiony przez inny odpowiedni sygnał.

**16.2.** Samochód uczestniczący w imprezie musi być sprawny technicznie oraz musi spełniać wymagania wynikające z Prawa o Ruchu Drogowym dopuszczające go do ruchu na drogach publicznych Rzeczypospolitej Polskiej, a kierowca obowiązany jest posiadać wszystkie dokumenty uprawniające do prowadzenia pojazdu i dopuszczające do ruchu po drogach publicznych, oraz obowiązkowe ubezpieczenie OC.

**16.3.** Start do próby sprawności odbywa się z kołami przedniej osi na linii startu. Czas przejazdu liczony jest od momentu dania sygnału do startu przez sędziego aż do całkowitego zatrzymania pojazdu. Za prawidłowe zatrzymanie pojazdu uważa się zatrzymanie z linią „metry stop” między osiami. Zabrania się cofania pojazdu na mecie próby, pod rygorem wykluczenia z imprezy. FALSTART - jest to zarówno „start lotny” jak i wystartowanie przed sygnałem startera. Nie przewiduje się podziału samochodów na klasy.

**16.4.** Punktacja (oparta na przepisach KJS):

O zwycięstwie w próbie SZ decyduje najmniejsza liczba punktów karnych. Jeśli to nie wyłoni zwycięzcy, wyniki zaliczone będą ex aequo. Pomiar czasu na próbach dokonywany jest z dokładnością do 0,1 sekundy.

- a) za każde ukończone 0,1 sek. kierowca otrzyma 0, 1 punktu.
- b) za przewrócenie lub przesunięcie słupka poza jego obrys - 5 pkt.
- c) za niewystartowanie lub nieprawidłowe pokonanie próby - „TARYFA” = 150% czasu najlepszej załogi.
- d) za popełnienie FALSTARTU - 5 pkt.
- e) za przekroczenie linii „metry stop” – 5 pkt.
- f) za zmianę składu załogi (nie dotyczy zamiany miejscami), lub wystartowanie w niepełnym składzie załogi - 200 pkt.
- g) za zmianę samochodu wyłącznie na próbie sprawności - 200 pkt.

**16.4** W uzasadnionych organizacyjnie przypadkach dopuszcza się modyfikację pkt.16.3 odnośnie pozycji samochodu na starcie i na mecie a także pomiar czasu z dokładnością do 0,01 s. O takich modyfikacjach uczestnicy rundy muszą być dokładnie poinformowani przed startem do rundy pierwszego zawodnika.



**ZAŁĄCZNIKI:**

**Załącznik nr 1:** Zbiór zasad opisów tras wykorzystywanych w turystyczno-nawigacyjnych rajdach samochodowych

<https://www.pzm.pl/turystyka/kodyfikacja>

**Załącznik nr 2:** Pytania testowe z BRD (Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego)

<https://www.pzm.pl/pliki/zg/turystyka/2013/regulaminy/pytania - brd v2.doc>

**Załącznik nr 3:** Pytania testowe z pomocy przedmedycznej

<https://www.pzm.pl/pliki/zg/turystyka/2013/regulaminy/pytania - pomoc przedmedyczna 130413.doc>