

REGULAMIN PUCHARU PODKARPACIA OFF-ROAD

2015



Polski Związek Motorowy
Okręgowa Komisja Sportu Samochodowego PZM w Rzeszowie
www.rzeszow.pzm.pl

1. Puchar Podkarpacia Off-Road

1.1. Właściciel i charakter Imprezy

Puchar Podkarpacia Off-Road (zwany dalej PP) jest to Impreza turystyczno-nawigacyjna dla użytkowników samochodów terenowych. Puchar Podkarpacia Off-Road jest własnością Polskiego Związku Motorowego (zwanego dalej PZM). W sezonie 2015 PP przyjmuje nazwę: Puchar Podkarpacia Off-Road.

PZM 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.

1.2. Organizatorzy

Organizatorem może być każdy dowolny podmiot wskazany przez PZM.

Obowiązki organizatora:

- wytyczenie i wyznaczenie tras imprezy o stopniu trudności adekwatnym dla każdej z klas,
- uzyskanie wszystkich koniecznych zezwoleń od właścicieli terenu oraz innych instytucji, których zaangażowanie podczas organizacji imprezy jest wymagane prawem, w szczególności zarządców gruntów i rzek,
- zapewnienie obsługi technicznej, administracyjnej i sędziowskiej,
- przygotowanie Książek Drogowych oraz wszelkiej dokumentacji, koniecznej do sprawnego i rzetelnego przeprowadzenia imprezy,
- realizacja wytycznych ZOŚ ZG PZM odnośnie ochrony środowiska podczas imprezy.

1.3. Kalendarz Pucharu Podkarpacia Off-Road 2015:

RUNDA	TERMIN	NAZWA/MIEJSCE	ORGANIZATOR
1	17.05.2015	Off-Road Bojanów	Automobilklub Doliny Sanu
2	5-6.06.2015	Zmagania Off-Roadowe	Przeworska Grupa Rajdowa
3	18.07.2015	Off-Road Tarnobrzeg	Automobilklub Nowa Dęba
4	16.08.2015	Off-Road Mielec	Automobilklub Mielecki
5	4.10.2015	Off-Road Przemyśl	Auto Sport Klub w Przemyślu

2. Uczestnicy Pucharu Podkarpacia Off-Road

2.1. Załogi

Załogi w rundach PP muszą składać się z dwóch uczestników, tj. kierowcy i pilota.

Do udziału w rundach PP, jako kierowca lub pilot, będzie dopuszczona każda osoba pełnoletnia posiadająca odpowiednie uprawnienia do prowadzenia pojazdu.

Zabrania się, pod rygorem wykluczenia z zawodów zabierania do startującego samochodu i przewożenia osób postronnych.

Organizator zastrzega sobie prawo do kontroli stanu załóg w kierunku alkoholu, narkotyków i innych podobnie działających środków.

2.2. Zgłoszenia, wpisowe, kaucje

Każda załoga, która zamierza uczestniczyć w rundzie PP obowiązana jest nadesłać do organizatora zgłoszenie. Zgłoszenie zgodne z załącznikiem nr 1 Regulaminu.

Dla każdej Rundy PP ustanawia się dwa terminy wpisowego, których dokładne daty określa Regulamin Uzupełniający Rundy.

Wpisowe dla II terminu wynosi 150% wpisowego I terminu.

Każdy uczestnik, który nadesłał zgłoszenie, a następnie nie będzie mógł wziąć udziału w rundzie, zobowiązany jest nadesłać do organizatora w terminie do 1 dnia przed rozpoczęciem BK przekonywującego uzasadnienia, z podaniem przyczyn rezygnacji z uczestnictwa. Do końca I terminu organizator zwraca całość wpisowego, po I terminie, ale do 1 dnia przed BK (II termin) zostanie potrącone 30% wpisowego. W przypadku braku uzasadnienia nieobecności na imprezie, organizator nie zwraca wpisowego.

Wysokość wpisowego w I terminie dla rundy 1-dniowej wynosi 200 zł, dla rundy 2-dniowej 300 zł.

Organizator może wprowadzić kaucję związaną z dbałością o środowisko oraz infrastrukturę terenów leżących na trasie, bądź w okolicy trasy rundy. Wprowadzenie kaucji, jej wysokość oraz termin wpłaty określone są w Regulaminie Uzupełniającym rundy.

Organizator zastrzega sobie możliwość nie przyjęcia zgłoszenia bez podania przyczyny. W przypadku nieprzyjęcia zgłoszenia przez Organizatora lub odwołania Imprezy zwracane jest wpisowe w pełnej wysokości.

2.3. Czas trwania rundy

Ustala się, że runda PP trwa począwszy od dnia, w którym odbywa się odbiór administracyjny, do dnia wręczenia nagród.

2.4. Osoby oficjalne

- Dyrektor Imprezy
- Zespół Sędziów Sportowych (ZSS)
- Kierownik Trasy
- Zespół Sędziów Technicznych

2.5. Regulamin Uzupełniający

Wszelkie dodatkowe ustalenia odnośnie organizacji rundy określa Regulamin Uzupełniający Rundy przedstawiony do zatwierdzenia przez OKSS PZM w Rzeszowie na 30 dni przed terminem imprezy. Wzór Regulaminu uzupełniającego stanowi załącznik nr 2 do niniejszego regulaminu.

3. Samochody

3.1. Zasady dotyczące wszystkich samochodów zgłoszonych do startu

3.1.1. Dokumenty pojazdu

Każdy pojazd musi posiadać aktualny dowód rejestracyjny (w tym pojazdy z rejestracją czasową; załącznikiem do rejestracji „czasowej” jest szczegółowa karta badania technicznego ze Stacji Diagnostycznej) stanowiący o dopuszczeniu do ruchu na drogach oraz dokument stwierdzający zawarcie umowy OC właściciela lub użytkownika pojazdu zgodnie z przepisami RP oraz polisy ubezpieczeniowej NNW.

Pojazdy muszą odpowiadać aktualnym ustaleniom regulaminowym, w zakresie deklarowanej w zgłoszeniu klasy.

3.1.2. Oznakowanie pojazdów

Załogi zobowiązane są do udostępnienia powierzchni karoserii pojazdu na naklejki dostarczone przez organizatora. Organizator zastrzega sobie prawo do wskazania miejsca umieszczenia naklejek na pojeździe, a w szczególności:

- numerów startowych na bokach pojazdu,
- naklejki identyfikacyjnej załogi (tylko nazwiska kierowcy i pilota oraz flaga narodowa)
- naklejki sponsorskiej na pokrywie silnika lub przedniej ścianie nadwozia,
- naklejki sponsorskiej o wysokości ok. 10 cm na górnej części szyby czołowej (na całej szerokości szyby).

Regulamin PP

Każdy pojazd otrzyma dwie naklejki z numerami startowymi, które muszą być umieszczone na dwóch przednich drzwiach, a w przypadku braku drzwi lub zbyt małej ich powierzchni, muszą być umieszczone w innych uzgodnionych z organizatorem miejscach na burtach pojazdu.

Na pojeździe dopuszczone mogą być dowolne reklamy i napisy zgodne z polskim prawem.

3.2. Podział na klasy

Organizator wprowadza dwie klasy regulaminowe PP. Organizator może określić w Regulaminie Uzupełniającym rundy minimalną liczbę pojazdów stanowiących klasę. Organizator może zlikwidować klasę w rundzie PP, gdy liczba pojazdów zgłoszonych do rundy lub zakwalifikowanych do startu w rundzie na podstawie Odbioru Administracyjnego lub Badania Kontrolnego jest mniejsza niż określona dla rundy minimalna liczba pojazdów stanowiących klasę.

Ustala się następujące klasy regulaminowe.

3.2.1. Klasa „Adventure”.

Samochody klasy „Adventure” muszą spełniać następujące wymagania: DMC do 3500 kg, koła o rzeczywistej średnicy nie przekraczającej 35” z homologacją samochodową „E”; zamontowana na stałe wyciągarka elektryczna lub hydrauliczna o uciążu właściwym do masy samochodu. Nie dopuszcza się zwolnic portalowych w piastach kół (chyba, że stanowiły wyposażenie fabryczne pojazdu). Nie dopuszcza się wyciągarek korzystających z układu napędowego samochodu.

Klasa „Adventure” nie obejmuje pojazdów UTV i ATV.

3.2.2. Klasa „Extreme”

Samochody klasy „Extreme” muszą spełniać następujące wymagania: DMC do 3500 kg, koła z homologacją samochodową „E” zamontowana na stałe wyciągarka mechaniczna, elektryczna lub hydrauliczna o uciążu właściwym do masy samochodu oraz muszą posiadać klatkę bezpieczeństwa.

Klasa „Extreme” nie obejmuje pojazdów UTV i ATV.

3.3. Bezpieczeństwo

3.3.1. Dobrowolne uczestnictwo i odpowiedzialność

Każdy Uczestnik bierze udział w imprezie na własną odpowiedzialność. Organizatorzy nie przyjmują na siebie żadnej odpowiedzialności za problemy wynikłe ze złego stanu zdrowia uczestników. Każdy uczestnik ponosi wyłączną odpowiedzialność cywilną i karną za wszelkie straty, jakie spowoduje sam lub używany przez niego pojazd, a w szczególności za straty w:

- drzewostanie na trasie i poza trasą,
- zniszczenia wszelkiej infrastruktury drogowej, leśnej, rolniczej, hydrotechnicznej i innej powstałej w wyniku zjazdu z trasy.

Składając swój podpis uczestnicy zrzekają się wszelkich i wszystkich praw do wszczęcia kroków sądowych lub występowania z regresem przeciwko organizatorom, ich agentom, sponsorom, uczestnikom i pomocnikom, organom władzy, właścicielom terenu, a także wszelkim i wszystkim innym osobom powiązanym z organizacją imprezy, w związku z wszelkimi i wszystkimi wypadkami lub stratami związanymi z imprezą, chyba, że wypadek lub strata wyniknęły z rażącego zaniedbania. Niniejsza umowa wchodzi w życie wobec wszystkich zainteresowanych stron przy oddaniu formularza rejestracyjnego oraz złożeniu podpisu potwierdzającego znajomość i akceptację regulaminu.

3.3.2. Bezpieczeństwo i odpowiedzialność w czasie imprezy

Uczestnicy są obowiązani do:

- przystępowania do uczestnictwa w imprezie w stanie zdrowia nie stanowiącym przeciwwskazania do prowadzenia pojazdów samochodowych oraz podejmowania wysiłku fizycznego,
- zapewnienia sobie specjalnych leków, jeśli uczestnicy potrzebują je i zażywają je stale,
- unikania i zapobiegania sytuacjom mogącym spowodować niebezpieczeństwo na siebie, innych uczestników Imprezy, organizatorów lub osoby trzecie, jak również ich mienie (w szczególności zabrania się: stania poniżej samochodu podczas pokonywania stromizn, przemieszczania się bezpośrednio przed nadjeżdżającym pojazdem, znajdowania się na pojeździe bądź w jego pobliżu, gdy grozi to utrata zdrowia lub życia, przekraczania napiętych lin wyciągarek, krzyżowania lin wyciągarek, używania wyciągarki w sposób grożącym zerwaniem liny i zranieniem Uczestników lub innych osób, bądź też grożącym zwaleniem drzewa, niezabezpieczenia pojazdu przed niekontrolowanym stoczeniem się, jazdy z prędkościami grożącymi utratą kontroli nad pojazdem, etc.),
- udzielania wzajemnej pomocy w razie wypadków lub wystąpienia innych niebezpiecznych sytuacji, oraz powiadomienia o zaistniałych zdarzeniach organizatorów oraz służby ratownicze/medyczne,
- dbałości o środowisko i mienie, w szczególności: na trasie etapu, prologu i miejscach serwisowania,
- przestrzegania przepisów ruchu drogowego lub innych przepisów regulaminowych na trasie etapu, poza Próbami Przejazdu,
- przestrzegania ogólnych zasad bezpieczeństwa na Próbach Przejazdu,
- przebywania w samochodzie będącym na trasie etapu w zapiętych pasach bezpieczeństwa i założonych oraz zapiętych kaskach, z wyłączeniem Prób Przejazdu, dla których, w związku z zapewnieniem bezpieczeństwa uczestnikom, Organizator zarządza rozpięcie pasów uczestnikom przebywającym w samochodzie (wykaz takich Prób Przejazdu musi być zamieszczony w Książce Drogowej etapu),
- jak najszybszego powiadomienia organizatorów imprezy przy wykorzystaniu wszystkich dostępnych im środków o rezygnacji z kontynuowania udziału w etapie,
- stosowania się do regulaminów Imprezy, poleceń organizatorów, sędziów, kierowników odcinków i innych osób wskazanych i upoważnionych przez organizatora, podczas trwania Imprezy.

Wszelkie naruszenia wydanych rozporządzeń mogą spowodować dyskwalifikację z rundy.

Każdy sędzia Imprezy ma obowiązek osobistej interwencji w przypadku jakichkolwiek sytuacji związanych bezpośrednio z bezpieczeństwem podczas Imprezy.

Organizatorzy zastrzegają sobie prawo dokonywania wszelkich i wszystkich koniecznych zmian w imprezie, wynikających z działania siły wyższej, wystąpienia powodów związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa lub nakazanych przez władze, a także do całkowitego odwołania imprezy, jeżeli będzie to konieczne ze względu na niezwykle okoliczności, bez przyjmowania żadnej odpowiedzialności za straty.

Do obowiązków Organizatora należy w szczególności zapewnienie:

- systemu łączności umożliwiającego kontrolę przebiegu imprezy (system radiowy lub telefoniczny),
- medycznych służb ratunkowych – karetek z ratownikami medycznymi lub ratownikiem i lekarzem. Ilość i lokalizacja karetek musi być ustalona w sposób umożliwiający udzielenie skutecznej pomocy w nagłych wypadkach,
- technicznych służb ratunkowych – samochodów p.poż i SRD.

3.3.3. Szczególne działania zabronione objęte karami regulaminowymi

Zabrania się:

- zakładania liny wyciągarki bezpośrednio na drzewa pod rygorem kary 500 PLN,
- uszkodzania drzew w wyniku celowego najechania pod rygorem kary 500 PLN,
- doprowadzania do zniszczenia drzew (zwalenie, złamanie, wyrwanie, przechylenie) pod rygorem kary 2000 PLN,
- doprowadzania do zniszczeń w wyniku zjechania z trasy: dróg, zasiewów i upraw, urządzeń hydrotechnicznych i wojskowych, infrastruktury drogowej, etc.) pod rygorem kary do 5000 PLN,

Przy czym nałożenie kary regulaminowej nie zwalnia od odpowiedzialności cywilnej i karnej.

4. Przebieg imprezy

4.1. Przydział numerów startowych na sezon

Numery startowe przydzielane będą na czas trwania rundy. Za zasadę przyjmuje się, że numery startowe dla kierowców sklasyfikowanych po ubiegłorocznym sezonie w klasyfikacji generalnej na pierwszych 3 miejscach odpowiadają zajętemu miejscu w tej klasyfikacji. Pozostali kierowcy, będą mieli przydzielone następne kolejne numery startowe.

4.2. Odbiór Administracyjny

Uczestnicy, których zgłoszenia zostały przyjęte, zobowiązani są do okazania w Biurze Rundy PP następujących dokumentów: praw jazdy, dowodów rejestracyjnych, polis ubezpieczeniowych OC i NNW.

Po pozytywnym odbiorze administracyjnym załogi otrzymują: kartę BK (patrz zał. 3 do niniejszego regulaminu), termin zgłoszenia na BK (jeśli obowiązuje na rundzie), Regulamin Uzupełniający, program czasowy, komunikaty, oraz inne dokumenty przewidziane przez Organizatora PP oraz rundy.

4.3. Badania kontrolne

Wszystkie samochody muszą przybyć na BK w czasie trwania BK, zgodnie z wyznaczonym terminem (jeśli obowiązuje). Obecność załogi nie jest konieczna, jednak w przypadku wątpliwości odnośnie wyposażenia samochodu i załóg, sędzia techniczny może zażądać stawienia się załogi na BK w zadanym terminie.

W przypadku ustalonego terminu BK, za spóźnienie się na BK bez względu na jego wielkość, ustala się karę pieniężną w wysokości 50 zł.

BK są prowadzone w celu:

- sprawdzenia stanu i kompletności wyposażenia samochodu i załóg na zgodność z regulaminami,
- zgodności samochodu z zadeklarowaną klasą.

W przypadku niezgodności samochodu z deklarowaną klasą, złego stanu bądź niekompletności wyposażenia, sędzia techniczny może zezwolić na powtórzenie/uzupełnienie badania w wyznaczonym przez siebie terminie, o ile stwierdzi zasadność takiego działania.

W przypadku niezgodności samochodu z deklarowaną klasą „Adventure” i zgodnością z klasą „Extreme”, załoga ma prawo na rundzie do zmiany klasy „Adventure” na „Extreme”.

Wszelkie odstępstwa po BK w stosunku do deklarowanej podczas BK klasy uznane będą za oszustwo i karane wykluczeniem załogi z rundy PP.

Nie przewiduje się badania kontrolnego ostatecznego ani Parku Zamkniętego.

W każdej chwili trwania Imprezy, od BK do zamknięcia mety ostatniego etapu, może zostać przeprowadzona przez Zespół Sędziów Technicznych kontrola na zgodność z regulaminami.

Każdy sędzia Imprezy jest upoważniony i zobowiązany do protokołowania podczas trwania etapu wszelkich niezgodności regulaminowych samochodów i uczestników oraz powiadamiania o tym ZSS bądź Dyrektora Imprezy.

4.4. Runda

Runda składa się z co najmniej jednego etapu. W skład rundy może wchodzić Prolog.

Na trasę etapu składają się:

- Punkty Kontroli (Start, Meta, PKP, PKPPs, PKPPm, PKC),
- Próby Przejazdu,
- Objazdy Prób Przejazdu,
- Odcinki łączące Próby Przejazdu,
- Odcinki Dojazdowe.

Prolog ma charakter Próby Przejazdu i dotyczą go wszystkie zasady i przepisy dotyczące Prób Przejazdu (PKPPs, PKPPm, jazda między taśmami, etc.), z wyłączeniem obowiązku stawienia się załogi na PKPPs Prologu (Start Prologu), w przypadku, gdy załoga z jakiegokolwiek powodu nie bierze udziału w Prologu.

4.5. Kolejność startu

Jeśli organizator nie przewiduje startu równoległego, o kolejności startu do pierwszego etapu decyduje Prolog. O kolejności startu w Prologu decyduje losowanie lub inna zasada ustalona przez organizatora. Prolog nie jest obowiązkowy. Załogi, które nie ukończą prologu lub nie przystąpią do prologu będą startować do pierwszego etapu rundy z ostatnich miejsc zgodnie z wylosowaną kolejnością lub innymi zasadami określonymi przez organizatora.

Załogi, które nie stawiają się na starcie do Prologu zgodnie z wylosowaną kolejnością startu do Prologu, mogą przystąpić do Prologu po zakończeniu przejazdu Prologu ostatniej załogi startującej zgodnie z kolejnością, o ile jednak nie zakłóci to harmonogramu Imprezy. O zezwoleniu na start do Prologu poza kolejnością decydują sędziowie Prologu lub ZSS.

4.6. Serwisowanie na trasie

Serwisowanie w startującym samochodzie na trasie etapu oraz na Prologu może być wykonywane wyłącznie przez załogę, wykorzystującą wyłącznie wyposażenie i części znajdujące się w samochodzie i bez zewnętrznej pomocy fizycznej.

Zabrania się, pod karą dyskwalifikacji: użycia przez załogę na trasie etapu lub Prologu, jakiegokolwiek materiału stałego lub płynnego, części zamiennych, narzędzi lub innego wyposażenia, nie przewożonego w startującym samochodzie, jak również otrzymania takowego, z wyłączeniem wzajemnej pomocy pomiędzy uczestnikami przebywającymi na trasie etapu bądź Prologu, w czasie trwania etapu i właściwym dla załogi czasie pomiędzy godziną startu i godziną zamknięcia mety.

4.7. Książka Drogowa

Książka Drogowa zawiera wskazówki nawigacyjne dotyczące poruszania się na trasie etapu.

Książki Drogowe są wręczane załogom w trakcie odprawy przed etapem, bądź przed startem do etapu.

Informacje w Książce dotyczą:

- przebiegu trasy,
- lokalizacji Punktów Kontroli (Start, Meta, PKP, PKPPs, PKPPm, PKC),
- lokalizacji Prób Przejazdu oraz Objazdów Prób Przejazdu,
- dodatkowych aspektów trasy.

Odległości podane w Książce Drogowej są określone z dokładnością do 10 m.

Wszystkie zmiany w stosunku do wręczonych już załogom Książek Drogowych, Organizator umieszcza w Komunikacie i wręcza załogom.

4.8. Karta drogowa

Karta Drogowa jest dokumentem, jaki załoga otrzymuje podczas odprawy bądź na starcie do etapu i służy do odnotowywania w niej potwierdzeń przejazdu załogi przez kolejne PK. Karta Drogowa jest dokumentem, na podstawie którego Organizator dokonuje klasyfikacji załogi. Utrata Karty Drogowej, jej zniszczenie bądź uszkodzenie w stopniu uniemożliwiającym odczyt zawartych informacji jest równoznaczna z nieklasyfikowaniem załogi w etapie.

4.9. Jazda na trasie

Jazda na trasie etapu odbywa się wg Książki Drogowej. Organizator rundy może wprowadzić dodatkowe formy nawigacji (np. koordynaty GPS).

Wprowadza się dwa rodzaje wyznaczników trasy jazdy opisanych w Książce Drogowej jako „jazda według taśm” i „jazda między taśmami”.

4.10. Jazda według taśm

Pojęcie „jazda według taśm” oznacza trasę jazdy od taśmy do kolejnej taśmy drogą obraną przez załogę.

4.11. Jazda między taśmami

Pojęcie „jazda między taśmami” oznacza konieczność jazdy torem wyznaczonym przez taśmy biegnące z lewej i prawej strony toru jazdy. Zerwanie taśmy na Prologu bądź na Próbie Przejazdu jest jednoznaczne z niezaliczeniem Prologu bądź Próby Przejazdu.

4.12. Punkty kontroli (PK)

Na każdym etapie znajdują się Punkty Kontroli (PK):

- Startu i Mety,
- Prób Przejazdu: PKPPs (startowy próby) i PKPPm (mety próby), które są oznaczone w notatkach nawigacyjnych.

Ponadto, na trasie mogą występować PK:

- Przejazdu: PKP,
- Czasu: PKC.

Załogi zobowiązane są do zaliczania wszystkich kolejnych PKP, PKC i PKPPs, począwszy od Startu. Jako zaliczenie uznaje się przybicie pieczęci w karcie drogowej lub inne potwierdzenie wprowadzone przez organizatora rundy. Za przybicie na PK uznaje się obecność startującego samochodu oraz załogi w bliskości PK.

Kolejność zaliczeń PK musi być zgodna z przebiegiem trasy. W szczególności nie dopuszcza się, pod groźbą dyskwalifikacji, zaliczania jakiegokolwiek PK ominiętego wcześniej, jak również jazda pod prąd trasy.

4.13. Próby Przejazdu

Próby Przejazdu to części trasy o zwiększonych trudnościach terenowych. Początkiem Próby Przejazdu jest PKPPs, a końcem – PKPPm. Próby Przejazdu zaliczane są pod kontrolą sędziego i odbywają się wg wyznacznika trasy „jazda między taśmami”. Załogi mogą zrezygnować z zaliczenia próby przejazdu, jednak zobowiązane są do zgłoszenia tego faktu sędziemu na starcie próby, jak również do potwierdzenia przejazdu w punkcie PKPPs na Karcie Drogowej. Mają też obowiązek kontynuowania jazdy na trasie zgodnie z Objazdem Próby Przejazdu.

W przypadku zablokowania Próby Przejazdu lub innego odcinka trasy, sędzia ma prawo zażądać usunięcia z trasy pojazdu blokującego; ma także prawo zażądać od kolejno przybywających uczestników pomocy w udroźnieniu przejazdu. Zawodnicy mają obowiązek podporządkowania się poleceniom sędziego i pomóc w udroźnieniu trasy pod groźbą kary nie zaliczenia Próby Przejazdu lub nieklasyfikowania w etapie. Po odblokowaniu trasy jazda jest kontynuowana z zachowaniem kolejności przybycia poszczególnych załóg.

4.14. Objazdy Prób Przejazdu

Objazd Próby Przejazdu jest częścią trasy pozwalającą załodze nie przystępować do Próby Przejazdu, i jednocześnie kontynuować jazdę po trasie etapu. Objazdy Prób Przejazdu są opisane w Książce drogowej właściwymi notatkami lub wyznaczone taśmami („jazda według taśm”); w przypadkach ewidentnych nawigacyjnie, Objazdy Prób Przejazdu nie są zaznaczane odrębnymi notatkami ani wyznaczone taśmami. W takich przypadkach Objazd Próby Przejazdu wskazuje i potwierdza załodze sędzia startu próby (PKPPs).

4.15. Odcinki łączące Próby Przejazdu oraz Odcinki Dojazdowe

Odcinki łączące Próby Przejazdu to fragmenty trasy pomiędzy Próbami Przejazdu, jak również pomiędzy Startem i pierwszą Próbą Przejazdu i ostatnią Próbą Przejazdu i Metą.

Odcinki dojazdowe, to dowolne fragmenty pomiędzy PK wyjęte z pomiaru czasu, bądź z ustanowionym limitem czasu przejazdu. Limit czasu przejazdu ograniczony jest „z dołu” i określony w Książce Drogowej. Przejazd Odcinka Dojazdowego w czasie krótszym niż wskazany limit jest karany poprzez naliczenie 5 min za każdą minutę wcześniejszego niż wskazany limit przejechania Odcinka Dojazdowego.

4.16. Start do etapu

Start do etapu jest równoznaczny z rozpoczęciem etapu. Godzina startu zostaje odnotowana w karcie drogowej i protokole sędziowskim. Godzinę Startu określa organizator. W przypadku gdy załoga nie stawi się na Starcie zgodnie z harmonogramem ogłoszonym przez organizatora (spóźni się na Start), za godzinę Startu uznawany jest czas wyznaczony w harmonogramie (z uwzględnieniem ewentualnego opóźnienia całej procedury startowej w stosunku do harmonogramu), pod warunkiem, że możliwe jest wystartowanie załogi bez zakłócania ustalonego harmonogramu startu. Jeżeli harmonogram byłby zakłócony, załoga startuje na końcu – w takim przypadku odnotowana w karcie godzina startu jest rzeczywistą godziną startu.

Procedura startowa prowadzona jest w czasie określonym harmonogramem startowym. Spóźnienie załogi na Start wykraczające poza czas trwania procedury powoduje, iż załoga nie startuje w etapie i jest niesklasyfikowana w etapie.

Godzina startu załogi jest godziną początkową do wyznaczenia godziny zamknięcia mety (etapu) dla załogi; różnica między godziną zamknięcia mety i godziną startu to czas otwarcia mety; każda załoga ma taki sam czas otwarcia mety.

4.17. Meta

Wjazd na Metę etapu równoznaczny jest z zakończeniem etapu.

4.18. Pomiar czasu na PK

Czas wjazdu na PK (Start, Meta, PKC) jest zanotowany i wpisywany do Karty Drogowej tylko w przypadku, gdy obydwaj członkowie załogi oraz samochód znajdują się w bezpośrednim sąsiedztwie PK. Jako Czas przyjazdu załogi na PK liczy się moment podania Karty Drogowej sędziemu. Czas przyjazdu wpisywany jest z dokładnością do 1 minuty, (poprzez odrzucenie sekund po pełnej minucie) tj. z uwzględnieniem pełnej minuty (np., gdy karta zostanie podana o godz. 10 min 35 i 58 sekund – zaliczony i wpisany zostanie termin godz. 10 min 35). Obowiązuje kategoriycznie, pod rygorem wykluczenia z etapu, wjazd na PK zgodnie z kierunkiem trasy etapu wyznaczonym Książką Drogową.

5. Klasyfikacja i punktacja

5.1. Klasyfikacja etapu

Załogi są klasyfikowane oddzielnie w każdym etapie rundy wg sumy czasów przejazdu etapu od startu do mety, oraz kar; im mniejsza suma tym wyższa pozycja w klasyfikacji. Czas liczony jest z dokładnością do 1 sekundy według oficjalnego czasu zegara rundy.

Kary dotyczą niezaliczenia Prób Przejazdu. Wartości kar dla wszystkich Prób Przejazdu etapu muszą znajdować się w Księżce Drogowej etapu.

Jeżeli załogi osiągną ten sam wynik etapu (suma czasów: od startu do mety i kar), rozstrzygająca jest wartość kar – im mniejsza, tym wyższe miejsce w klasyfikacji. W pozostałych przypadkach załogi są klasyfikowane ex aequo, a załogom tym przyznawana jest średnia arytmetyczna liczby punktów za kolejne pozycje w klasyfikacji etapu.

W związku z tym, że załogi zobowiązane są do jazdy po trasie i do zaliczania wszystkich PKP, PKC oraz PKPPs zgodnie z ich kolejnością, załogom zaliczone są tylko te z wymienionych PK, które następują bezpośrednio po sobie w porządku ustalonym przez Organizatora w Księżce Drogowej.

5.2. Warunek klasyfikacji w etapie

Klasyfikowane zostają tylko te załogi, które pomiędzy właściwym dla siebie terminem startu i terminem zamknięcia mety zdają Kartę Drogową (lub inny obowiązujący rejestr prawidłowego przejazdu trasy) na Mecie, u sędziego na trasie, u Sędziego Głównego, u kierownika trasy bądź w Biurze Imprezy, a stan Karty Drogowej umożliwia odczyt wszystkich zawartych na niej informacji.

5.3. Taryfa

Taryfa jest formą klasyfikacji w przypadku, gdy załoga nie osiąga Mety lub nie posiada wszystkich wymaganych potwierdzeń PK, ale spełnia warunek klasyfikacji w etapie.

Taryfa to 130% najdłuższego odnotowanego czasu prawidłowego przejazdu etapu od Startu do Mety wraz z karami dla tego przejazdu.

Do tak ustalonego czasu przejazdu załogi doliczane są właściwe dla załogi kary za brak potwierdzeń PKPPm.

5.4. Punktacja

Wprowadza się następujące punktacje etapów oraz rundy:

Miejsce	Punkty	Miejsce	Punkty
1	100	16	19
2	88	17	18
3	77	18	17
4	67	19	16
5	58	20	15
6	50	21	14
7	43	22	13
8	37	23	12
9	32	24	11
10	28	25	10
11	25	26	9
12	23	27	8
13	22	28	7
14	21	29	6
15	20	30 i dalsze	5

5.5. Protesty

Załogom przysługuje prawo do złożenia protestu. Protesty wszelkiego rodzaju muszą być złożone do Dyrektora Imprezy lub upoważnionego przez niego zastępcy, najpóźniej do 30 min po ogłoszeniu wyników nieoficjalnych (za wyjątkiem oceny badania kontrolnego, którą należy wyjaśnić natychmiast po jej uzyskaniu).

Protest musi być złożony na piśmie wraz z potwierdzoną opłatą 200 zł.

Protest zostaje rozstrzygnięty przez ZSZ, po wysłuchaniu zainteresowanych stron. Jeżeli protest okaże się nieuzasadniony, powyższa opłata nie zostanie zwrócona. W przypadku nieuznania protestu lub wydania nie satysfakcjonującej decyzji, załodze przysługuje prawo złożenia zapowiedzi odwołania do OKSS PZM (z opłatą w wysokości 600 zł złożoną do ZO PZM w przeciągu 24 godzin).

5.6. Klasyfikacja rundy

Klasyfikacja końcowa rundy dokonywana jest na podstawie sumy punktów z klasyfikacji etapów danej rundy. W przypadku uzyskania przez załogi tej samej liczby punktów o miejscu w rundzie rozstrzyga suma czasów etapów rundy wraz z karami. Jeżeli to nie powoduje rozstrzygnięcia, decyduje czasowa wartość kar załogi – im mniejsza, tym lepsze miejsce w klasyfikacji. W pozostałych przypadkach załogi są klasyfikowane ex-equo. Na podstawie klasyfikacji końcowej rundy przyznawane są punkty do klasyfikacji generalnej PP w danym sezonie zgodnie z systemem punktów opisanym powyżej. W przypadku załóg klasyfikowanych ex-equo, przyznawana jest średnia arytmetyczna liczby punktów za kolejne pozycje w klasyfikacji.

5.7. Warunki klasyfikacji rocznej PP

5.7.1 W klasyfikacji rocznej PP załogi będą klasyfikowane w całości jeżeli przez cały sezon załoga startowała w tym samym składzie. W innym przypadku klasyfikowany będzie sam kierowca.

5.7.2 W klasyfikacji rocznej klasyfikowane będą załogi, które ukończyły co najmniej jedną rundę.

5.7.3 Załogom naliczone będą najlepsze wyniki (punkty) zdobyte w maksimum 4 z 5 rozegranych rund. Przy liczbie rozegranych rund $n \leq 4$, zaliczone będą punkty ze wszystkich rozegranych rund.

5.7.4 Klasyfikacja generalna PP w sezonie dokonywana jest na podstawie sumy punktów z klasyfikacji rund, zgodnie z mechanizmem klasyfikacji rundy - kryteria decydujące w kolejności ważności to:

- suma punktów z klasyfikacji rund,
- suma punktów z klasyfikacji etapów wszystkich rund,
- suma czasów wraz z karami we wszystkich rundach,
- sumaryczna wartość kar wszystkich rund.

5.7.5 Nagrodami za zdobycie pierwszych trzech miejsc w klasyfikacji generalnej PP w każdej z klas są puchary ufundowane przez Zarząd Okręgowy PZM.

6. Przepisy końcowe

Organizator ma prawo do właściwej interpretacji niniejszego regulaminu, wydania instrukcji dodatkowych i uzupełniających, jak również do całkowitego odwołania imprezy.

W sprawach, które nie zostały ujęte niniejszym regulaminem obowiązuje:

- a. Międzynarodowy Kodeks Sportowy wraz z załącznikami (w części nie dotyczącej sportu kwalifikowanego)
- b. Ustawa „Prawo o Ruchu Drogowym”
- c. Ogólne założenia organizacyjne i regulaminowe dotyczące rozgrywania prób sprawnościowych w imprezach samochodowych.

Wyniki imprezy należy dostarczyć do ZO PZM w ciągu 3 dni roboczych od zakończenia imprezy.