

REGULAMIN RAJDOWYCH SAMOCHODOWYCH MISTRZOSTW POLSKI

2026



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

SPIS TREŚCI:

1. Ustalenia ogólne	3
2. Kalendarz imprez.....	3
3. Ogólne warunki organizacyjne dotyczące trasy i przebiegu rajdu	3
4. Dopuszczone samochody - podział na grupy i klasy oraz warunki techniczne	4
5. Dopuszczeni zawodnicy, dokumenty, uprawnienia	6
6. Regulamin uzupełniający	7
7. Osoby oficjalne - obsady personalne władz rajdu	7
8. Zgłoszenia, wpisy, reklama	7
9. Ubezpieczenia	9
10. Ruch drogowy	9
11. Zapoznanie z trasą rajdu	10
12. Przebieg rajdu - postanowienia ogólne	11
13. Badanie Kontrolne 1 (BK1) i Serwisowanie	13
14. Opony	15
15. Park zamknięty	15
16. Protesty - odwołania	15
17. Nagrody w rajdach RSMP	15
18. Punktacja w rajdach RSMP	16
19. Warunki klasyfikacji rocznej	16
20. Klasyfikacje roczne RSMP	16
21. Inne postanowienia	18

W - Warianty i przepisy dodatkowe:

W1 - PUCHAR POLSKI RallyN (PPRN)

Załączniki do niniejszego regulaminu:

- Załącznik nr 1 - Kryteria do Listy priorytetowej PZM
- Załącznik nr 2 - Rozmieszczenie reklamy organizatora
- Załącznik nr 3 - Schemat szykany

1. Ustalenia ogólne

1.1. Rajdowe Samochodowe Mistrzostwa Polski (RSMP) są własnością Polskiego Związku Motorowego (PZM).

1.2. Nadzór nad przebiegiem RSMP sprawuje Główna Komisja Sportu Samochodowego PZM (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

1.3. Rajdy RSMP organizowane są przez stowarzyszenia i fundacje sfederowane w PZM i rozgrywane są w oparciu o obowiązujące w danym roku następujące przepisy:

- Międzynarodowy Kodeks Sportowy FIA (MKS) wraz z załącznikami,
- Regulamin Sportowy Rajdów Regionalnych FIA (Regulamin Sportowy) wraz z załącznikami,
- niniejszy Regulamin Ramowy RSMP wraz z załącznikami,
- Regulamin Ochrony Środowiska w Sportach Motorowych,
- Ustawę „Prawo o ruchu drogowym”,
- inne przepisy.

1.4. Niniejszy regulamin uzupełnia, a także miejscami zmienia i/lub precyzuje postanowienia zawarte w MKS i Regulaminie Sportowym o wymagania PZM.

2. Kalendarz imprez

2.1. Do RSMP będą zaliczane rajdy określone w oficjalnym kalendarzu sportowym PZM na dany rok.

2.2. Niniejszy regulamin obowiązuje we wszystkich rajdach RSMP.

3. Ogólne warunki organizacyjne dotyczące trasy i przebiegu rajdu

3.1. Łączna zaplanowana długość OS dla rajdów znajdujących się w kalendarzu RSMP będzie mieścić się w przedziale 100-120 km (nie dotyczy rajdów wchodzących w skład międzynarodowych cykli - FIA ERC, FIA ERT, FIA CEZ, dla których minimalna suma kilometrów OS w rajdzie wynika z regulaminu międzynarodowego cyklu). Warunkiem przyznania odpowiedniej ilości punktów jest spełnienie wymogów zawartych w art. 3.1.2 Regulaminu Sportowego.

3.1.1. Droga wykorzystywana jako OS będzie wyłączona z ruchu publicznego na minimum 90 minut przed czasem startu pierwszej załogi. Start pierwszej załogi do OS będzie poprzedzony przejazdem samochodów funkcyjnych organizatora w następującej kolejności: S2, S1, 000, 00, 0s, 0. Czasy wjazdu samochodów funkcyjnych na trasę każdego OS zostaną podane w Planie Bezpieczeństwa rajdu, a następnie przekazane zainteresowanym podczas odprawy przed rajdem. W czasie rajdu Kierownik Centrum Kierowania Rajdem (CKR) będzie mógł dokonywać stosownych poprawek przekazując informacje o ich wprowadzeniu za pośrednictwem dostępnych środków łączności. Dodatkowo pomiędzy ww. samochodami funkcyjnymi po OS mogą poruszać się pojazdy: ZSS-u, Obserwatora PZM oraz Delegata ds. Bezpieczeństwa (zał. IX, art. 11.3 Regulaminu Sportowego).

3.1.2. Rajd składa się z jednego lub dwóch etapów. Jako ostatni odcinek rajdu będzie rozgrywany dodatkowo punktowany OS, tzw. Power Stage (PS).

3.1.3 Przy zachowaniu postanowień art. 2 Regulaminu Sportowego, dotyczących rozpoczęcia i zakończenia rajdu, ustala się, że trasa rajdu musi zawierać co najmniej **4** OS w różnych lokalizacjach, w tym OS medialny: prolog lub odcinek miejski. Organizator ma całkowitą dowolność w sposobie dzielenia ilości km OS przypadających na poszczególne Etapy Rajdu. Rozdanie nagród musi odbyć się w dniu przyjazdu na metę rajdu.

3.2. Istnieje możliwość organizacji tzw. zapętlonych odcinków specjalnych jednak pod następującymi warunkami:

- układ zapętlonego OS musi być przemyślany, tak aby przeprowadzenie procedury startowej było maksymalnie bezpieczne. Miejsce startu zapętlonego odcinka specjalnego należy tak zorganizować, aby starter miał możliwość obserwacji jak najdłuższego fragmentu drogi bezpośrednio przed zamknięciem pętli. Jeżeli starter ma ograniczoną widoczność, a szerokość drogi na to pozwala, konieczne jest zastosowanie kieszeni startowych rozgradzających tor jazdy zawodnika startującego do OS i zawodnika kończącego pętlę,
- należy wprowadzić dodatkowy punkt z łącznością radiową bezpośrednio ze starterem, ustawiony co najmniej 500m przed zakończeniem pętli, którego zadaniem będzie informowanie, że dana załoga przejechała obok i nie jest możliwe uruchomienie procedury startowej do czasu przejazdu ww. załogi obok linii startu,
- jeżeli organizator będzie chciał zastosować zapętlenie na innym OS niż miejski/medialny to może to zrobić tylko na jednym OS w czasie danego Etapu rajdu. OS ten może być maksymalnie powtórzony dwukrotnie (dwie sekcje rajdu),
- w czasie pojedynczego przejazdu ww. OS zapętlenie nie może wystąpić więcej niż jeden raz - maksymalnie jedno pełne okrążenie pętli (nie dotyczy OS miejskiego/medialnego),
- zapętłony OS powinien być zaplanowany jedynie jako ostatni OS sekcji (OS bezpośrednio przed przegrupowaniem),

3.3. Wszystkie OS podczas rajdu muszą mieć jednolitą nawierzchnię. Dopuszcza się wprowadzenie krótkich łączników o odmiennej nawierzchni, jednak suma ich długości na żadnym z OS nie może przekraczać 10% jego długości. Trasy poszczególnych OS mogą być przejeżdżane podczas rajdu nie więcej, niż 3 razy w każdym z kierunków.

3.4. Każdy rajd musi mieścić się maksymalnie w trzech dniach, zawierając w swoim programie wszystkie niżej wymienione elementy:

- odbiór administracyjny (OA), wydawanie dokumentów do zapoznania z trasą rajdu oraz montaż GPS na czas

- zapoznania z trasą rajdu (opcjonalnie),
- zapoznanie z trasą rajdu,
- badanie kontrolne 1 (BK1) oraz montaż GPS na czas trwania rajdu,
- powtórne badanie kontrolne 1 (BK1)
- odcinek testowy,
- ceremonia startu i/lub prolog (opcjonalnie),
- rajd,
- ceremonia mety,
- końcowe badanie kontrolne,
- publikacja wyników.

Powyższe ustalenia nie dotyczą rajdów wchodzących w skład międzynarodowych cykli - FIA ERC, FIA ERT, FIA CEZ, dla których maksymalna długość trwania rajdu to 4,5 dnia. Rajd powinien kończyć się w niedzielę, jednakże dopuszcza się zakończenie rajdu w sobotę. Poza stosowaniem się do powyższych zasad, organizatorzy są zachęceni do rozwijania własnych, unikalnych cech rajdu oraz tworzenia ich odmiennych programów i harmonogramów.

3.5. Trasa rajdu powinna spełniać następujące wymagania:

- Przyjmuje się, że maksymalna średnia prędkość na odcinkach drogowych nie może być wyższa niż 45 km/h. Ponadto czasy przejazdów odcinków drogowych muszą być zwiększone o okoliczności, które mogą mieć wpływ na rzeczywisty czas przejazdu (strefy tankowania i/lub znakowania opon, przejazdy kolejowe, itp.),
- Odległość pomiędzy punktem kontroli czasu (PKC), a startem do odcinka musi wynosić minimum 50 m,
- Odległość pomiędzy metą lotną i metą stop musi być większa niż 200 m, aby zapewnić możliwość bezpiecznego wytracenia prędkości przez samochód rajdowy. Przy ustalaniu lokalizacji mety lotnej i mety stop należy bezwzględnie wziąć pod uwagę możliwość bezpiecznego zaparkowania samochodów organizatora, specyficzne lokalne warunki, a zwłaszcza ukształtowanie drogi, terenu oraz szybkość samochodów,
- Co 3-5 OS-ów musi być zaplanowane przegrupowanie zlokalizowane przed parkiem serwisowym, natomiast przed metą rajdu zalecane jest przegrupowanie, które umożliwi trzem pierwszym załogom wjazd na metę w kolejności zaplanowanej przez organizatora.

3.6. Każdy organizator jest zobowiązany do zapewnienia przynajmniej jednego samochodu funkcyjnego oznaczonego kolejnym numerem startowym zgodnym z oznaczeniem stosowanym dla zawodników rajdu. Samochód funkcyjny (zwany dalej samochodem „K”) jest pojazdem bezpieczeństwa. Załoga tego samochodu musi wjechać na każdy OS nie później niż 2 minuty po ostatnim zawodniku. Załoga ta musi znać „Procedurę Bezpieczeństwa” i zobowiązana jest do jej stosowania w razie zdarzenia.

3.7. Wszelkie odstępstwa od ustaleń zawartych w art. 3.1-3.6 niniejszego regulaminu będą rozpatrywane przez GKSS na wniosek organizatora, jednakże w przypadku organizacji rajdu RSMP w ramach Rajdowych Mistrzostw/Trofeum Europy ww. ustalenia będą podporządkowane wymaganiom FIA i Promotora Rajdowych Mistrzostw/Trofeum Europy.

3.8. Dla wszystkich organizatorów obowiązuje jeden numer telefonu alarmowego SOS (+48 XXX XXX XXX), udostępniany tylko zawodnikom i służbom organizatora, pod który należy składać informacje o wypadkach. Nie zwalnia to zawodników z obowiązku wynikającego z art. 12.7.2 niniejszego regulaminu. We wszystkich wydawnictwach organizatora musi być opublikowany drugi, ogólnodostępny numer telefonu (+48 601 100 777) służący pozostałym osobom do kontaktów z organizatorem.

3.9. Wszystkie samochody funkcyjne organizatora (nie dotyczy samochodu „K”) muszą posiadać na przednich drzwiach pole z oznaczeniem o wymiarach 52 cm x 50 cm oraz pas (w kolorze pomarańczowym) o szerokości 10 cm w górnej części szyby przedniej z napisem „Centrum Kierowania Rajdem” (w kolorze czarnym).

4. Dopuszczone samochody - podział na grupy i klasy oraz warunki techniczne

4.1. Do rajdów RSMP dopuszczone będą niżej wymienione samochody odpowiadające postanowieniom Załącznika J do MKS (zwanego dalej Zał. J):

- samochody Grupy Rally2 zgodne z art. 261, Zał. J [2026](#),
- samochody Grupy Rally2 Kit (VR4K) zgodne z art. 260E, Zał. J [2026](#),
- samochody Grupy NR4 zgodne z art. 254, Zał. J 2019,
- samochody RGT zgodne z art. 256, Zał. J 2019 lub [2026](#),
- samochody Grupy Rally3 zgodne z art. 260, Zał. J [2026](#), homologowane od 01/01/2021,
- samochody Grupy Rally4 zgodne z art. 260, Zał. J [2026](#), homologowane od 01/01/2019,
- samochody Grupy R2 zgodne z art. 260, Zał. J 2018, homologowane przed 31/12/2018,
- samochody Grupy R3 zgodne z art. 260, Zał. J 2019, homologowane przed 31/12/2019,
- samochody Grupy R3T zgodne z art. 260D, Zał. J 2019, homologowane przed 31/12/2019,
- samochody Grupy Rally5 zgodne z art. 260, Zał. J [2026](#), homologowane od 01/01/2019,
- samochody Grupy Rally5-Kit zgodne z art. 260B, Zał. J [2026](#), homologowane od 01/01/2024,
- samochody Grupy R1 zgodne z art. 260, Zał. J 2018, homologowane przed 31/12/2018,
- [samochody Grupy Rally6, homologowane od 01/01/2026, \(przepisy techniczne w opracowaniu\).](#)

4.2. Do rajdów RSMP dopuszczone będą również samochody narodowe (National) odpowiadające postanowieniom regulaminów PZM:

- samochody Grupy [PZM OPEN](#) zgodne z [Przepisami Szczegółowymi dla Samochodów Grupy PZM OPEN](#),
- samochody Grupy [PZM HR](#) zgodne z [Przepisami Szczegółowymi dla Samochodów Grupy PZM HR](#),
- samochody [Grupy PZM RallyN](#) zgodne z Przepisami Szczegółowymi dla samochodów Grupy [PZM RN](#),
- samochody Grupy PZM R4N zgodne z Przepisami Szczegółowymi dla samochodów Grupy PZM R4N.

4.3. Warunki techniczne:

- Wszystkie samochody zgłoszone do rajdu muszą posiadać dopuszczenie do ruchu drogowego i muszą spełniać wymagania art. 253 Zał. J lub przepisy danej grupy w zakresie obowiązkowego wyposażenia bezpieczeństwa [określone w ww. Przepisach Szczegółowych dla samochodów narodowych](#).
- Ważne badanie techniczne uznaje się za dowód, że samochód spełnia wszystkie wymogi Ustawy „Prawo o ruchu drogowym”, w tym przepisy w zakresie bezpieczeństwa i ochrony środowiska, i jest dopuszczony do ruchu drogowego na terytorium RP.
- Tablice rejestracyjne - tablice rejestracyjne muszą być oryginalne i muszą być zamontowane w widocznym miejscu z przodu i z tyłu pojazdu.
- Folie przyciemniane i posrebrzane - dopuszcza się stosowanie folii przyciemnianej na szybach zgodnie z art. 253.11.1.1 Zał. J. Folia przyciemniana na szybach przednich drzwi musi być dopuszczona do ruchu drogowego (przepuszczalność światła co najmniej 70%). W RSMP zabronione jest stosowanie folii posrebrzanych.

4.3.1. Książka Samochodu Sportowego (KSS) PZM:

- Uwaga! W związku z wdrażaniem nowych przepisów dotyczących *samochodów osobowych przeznaczonych do zawodów sportowych* wymienionych w Oddziale 7 art. 65 (art. 65o-art. 65q) ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o Ruchu Drogowym, które weszły w życie z dniem 01.06.2024 r. (Dz. U. z 2023 r. poz. 1720) zostaje wprowadzona nowa, dwuczęściowa Książka Samochodu Sportowego (KSS) PZM w konkurencjach Rajdy Samochodowe i Rajdy [Cross-Country](#).
- Szczegóły dotyczące uzyskania lub wymiany KSS PZM na dwuczęściowy KSS PZM są opublikowane na stronie [www.pzm.pl](#) w Zasadach wydawania Książki Samochodu Sportowego KSS PZM.
- Aby uzyskać dwuczęściowy KSS PZM dla konkurencji Rajdy Samochodowe, albo Rajdy [Cross-Country](#), który spełnia definicję *książki samochodu sportowego* wydanej przez *właściwy polski związek sportowy*, o której mowa w art. 38 ust.1 pkt 4e ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym oraz potwierdza wpis do rejestru prowadzonego przez *właściwy polski związek sportowy* w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 25 czerwca 2010 r. o sporcie zgodnie z art. 65o ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o Ruchu Drogowym, konieczne będzie uzyskanie pozytywnego wyniku Sezonowego Badania Kontrolnego PZM.
- Wyłącznie dwuczęściowy KSS PZM dla konkurencji Rajdy Samochodowe lub Rajdy [Cross-Country](#) będzie uprawniać do przystąpienia do badania co do zgodności z warunkami technicznymi określonego w przepisach wydanych na podstawie art. 81 ust. 17 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o Ruchu Drogowym.
- KSS innego ASN zostanie uznana wyłącznie w przypadku, gdy samochód jest zarejestrowany w tym samym kraju, którego ASN wydał dany KSS.

4.3.2. Sezonowe Badanie Kontrolne (SBK) PZM:

- Sezonowe Badanie Kontrolne (SBK) PZM nie uprawnia do uczestnictwa w rajdzie bez konieczności udziału samochodu w Badaniu Kontrolnym przed rajdem (BK1). Wszystkie samochody będą musiały zostać obowiązkowo przedstawione na BK1.
- Pozytywny wynik Sezonowego Badania Kontrolnego (SBK) PZM jest konieczny, aby uzyskać dwuczęściowy KSS PZM lub przedłużyć jego ważność na dany sezon.
- Organizacja i uznawanie innych Sezonowych Badań Kontrolnych niż określonych w Zasadach wydawania Książki Samochodu Sportowego KSS PZM są zabronione.

Każdy samochód, który będzie niezgodny z powyższymi przepisami nie zostanie dopuszczony do startu w rajdzie.

4.3.3. W przypadku nieukończenia zawodów (wycofania się z powodu: rezygnacji, awarii, wypadku), zgodnie z Zasadami Wydawania KSS PZM, należy jeszcze w trakcie trwania zawodów przedstawić samochód do oględzin Delegata Technicznego lub wskazanego przez niego Sędziego Technicznego.

4.4. Podział na klasy:**4.4.1. Samochody posiadające aktualną homologację FIA lub będące w okresie do 8 lat od daty jej wygaśnięcia:**

Klasy	Grupy samochodów	Pojemność
2	Grupa Rally2	
	Grupa Rally2 Kit (VR4K)	
	Grupa NR4	powyżej 2000 cm ³
	RGT	
3	Rally3 (art. 260, Zał. J 2026)	wolnossące powyżej 1390 cm ³ i do 2000 cm ³ turbo powyżej 927 cm ³ i do 1620 cm ³
4	Rally4 (art. 260, Zał. J 2026)	wolnossące powyżej 1390 cm ³ i do 2000 cm ³ turbo powyżej 927 cm ³ i do 1333 cm ³
	R3 (art. 260, Zał. J 2019)	wolnossące powyżej 1600 cm ³ i do 2000 cm ³ turbo powyżej 1067 cm ³ i do 1333 cm ³
	R3T (art. 260D, Zał. J 2019)	turbo / do 1620 cm ³ / nominalna
	Rally4/R2 (art. 260, Zał. J. 2018)	wolnossące powyżej 1390 cm ³ i do 2000 cm ³ turbo powyżej 927 cm ³ i do 1333 cm ³
5	Rally5 (art. 260, Zał. J 2026)	wolnossące do 1600 cm ³ turbo do 1333 cm ³
	Rally5-Kit (art. 260B, Zał. J 2026)	wolnossące lub turbo do 1600 cm ³
	Rally5/R1 (art. 260, Zał. J 2018)	wolnossące do 1600 cm ³ turbo do 1067 cm ³
6	Rally6 (art. 260, Zał. J 2026)	wolnossące do 2000 cm³ turbo do 1620 cm³

4.4.2. Samochody klas narodowych - homologowane od 01.01.2001 r., lub które nie posiadają homologacji sportowej FIA lub PZM i zostały wprowadzone do sprzedaży od 01.01.2001 r.:

Klasa	Grupy Samochodów	Wymagania
NAT2	PZM OPEN 4WD¹	Przepisy Szczegółowe dla Samochodów Grupy PZM OPEN
	PZM OPEN+	
	PZM R4N	Przepisy Szczegółowe dla Samochodów Grupy PZM R4N
NAT3 ²	Grupa A powyżej 2000 cm ³	Przepisy Szczegółowe dla Samochodów Grupy PZM HR
	PZM OPEN 2WD powyżej 2000 cm³ do 3000 cm³	Przepisy Szczegółowe dla Samochodów Grupy PZM OPEN
NAT4	PZM OPEN 2WD do 2000 cm³	Przepisy Szczegółowe dla Samochodów Grupy PZM OPEN
NAT5 ²	Grupa A do 2000 cm ³	Przepisy Szczegółowe dla Samochodów Grupy PZM HR
	Grupa N do 2000 cm ³	

- [Samochody Grupy PZM HR homologowane jako WRC \(z pierwszą liczbą rozszerzenia WRC nie większą niż 300\), S2000 Rally będą przydzielone do klasy NAT2,](#)
- Samochody [Grupy PZM HR](#) homologowane jako Kit Car, [S1600](#) będą przydzielone do klasy NAT4.
- Samochody [Grupy PZM HR](#) z napędem na jedną oś, wyposażone w turbodoładowany silnik Diesla o pojemności nominalnej do 2000 cm³ (grupa A i/lub N), będą przydzielone do klasy NAT5.
- Samochody Grupy [PZM RallyN](#) są dopuszczone wyłącznie w Pucharze Polski RallyN (PPRN).

4.5. GKSS, na pisemny wniosek zainteresowanych zawodników, może utworzyć w trakcie sezonu dodatkową, nową klasę.**5. Dopuszczeni zawodnicy, dokumenty, uprawnienia**

5.1. Do udziału w rajdzie, jako zawodnik/członek załogi (kierowcy) będzie dopuszczona każda osoba, która posiada ważną licencję stopnia „ITC-R”, „ITD-R” lub „ND-R”.

5.2. Obydwaj członkowie załogi muszą posiadać uprawnienia do prowadzenia pojazdu (ważne, przez cały czas trwania rajdu, prawa jazdy odpowiedniej kategorii).

5.3. Członkowie załogi, którzy ulegli wypadkowi podczas rajdu i udzielona została im pomoc medyczna (konieczność wypełnienia przez naczelnego lekarza zawodów karty wypadkowej, dostępnej na stronie www.pzm.pl), chcąc

¹ Od 01.01.2024 r. dla samochodów grupy OPEN 4WD zbudowanych przy użyciu nadwozia innego niż Mitsubishi i Subaru nie są wydawane nowe KSS w konkurencji rajdy samochodowe.

² [W przypadku gdy średnia frekwencja w klasie w sezonie 2026 będzie niższa niż 3 załogi, to w sezonie 2027 klasa zostanie połączona z klasą wyższą.](#)

uczestniczyć w kolejnych zawodach sportu samochodowego muszą poddać się kontrolnemu badaniu lekarskiemu u lekarza medycyny sportowej.

5.4. W przypadku kiedy którykolwiek z członków załogi uległ wypadkowi i konieczna była interwencja medyczna lub został hospitalizowany, jego udział w kolejnym etapie rajdu jest możliwy wyłącznie po uzyskaniu pisemnej zgody naczelnego lekarza zawodów. Zgoda wydawana jest po przeprowadzeniu badania na koniec etapu, w którym nastąpił wypadek.

5.5. Kolejność startu do rajdu będzie określona przez GKSS, która przydzieli startującym numery startowe według następujących kryteriów:

- seria 1: kierowcy z listy priorytetowej FIA,
- seria 2: kierowcy z listy priorytetowej PZM - zał. nr 1 do niniejszego regulaminu,
- seria 3: pozostali kierowcy.

W każdym rajdzie obowiązuje przydział numerów startowych według następującej kolejności klas: 2, 3, NAT2, pięciu najwyżej sklasyfikowanych kierowców w klasyfikacji generalnej 2WD, 4, NAT3, NAT4, 5, NAT5, 6. W wyjątkowych i uzasadnionych przypadkach GKSS lub ZSS będzie mógł ustalić miejsce danego zawodnika na liście biorąc pod uwagę klasę samochodu i/lub kierowcy.

Kolejność numerów startowych będzie następująca:

- w pierwszym rajdzie sezonu - zgodnie z klasyfikacją generalną ubiegłego sezonu;
- w kolejnych rajdach - kierowcy z list priorytetowych zgodnie z aktualną klasyfikacją generalną po poprzednim rajdzie, a następnie kierowcy z kolejnych klas wg kolejności opisanej w art. 5.5 uszeregowani wg aktualnej klasyfikacji.

5.5. Nazwiska kierowców poprzedzone pierwszą literą imienia wraz z flagami narodowymi muszą być umieszczone na samochodzie zgodnie z zał. nr 2 do niniejszego regulaminu.

6. Regulamin uzupełniający

6.1. Wstępna wersja regulaminu uzupełniającego oraz mapa rajdu musi być przesłana do GKSS najpóźniej na 3 miesiące przed terminem BK1.

6.2. Regulamin uzupełniający, po nadaniu wizy PZM, harmonogram czasowy oraz mapy rajdu muszą być umieszczone na stronie internetowej rajdu nie później, niż 30 dni przed terminem BK1. Organizator, w celu prawidłowego zaplanowania logistyki rajdowej przez zgłoszone załogi, poinformuje w Regulaminie Uzupełniającym o lokalizacji (koordynaty GPS) wszystkich zaplanowanych elementów rajdu, tj.: Biura Rajdu, Ceremonii Startu i Mety Rajdu, Przegrupowania, Parku Serwisowego, Oddalonych Stref Tankowania, itp. Plan parku serwisowego musi być umieszczony na stronie internetowej rajdu nie później niż 7 dni przed terminem BK1.

7. Osoby oficjalne - obsady personalne władz rajdu

7.1. Zespół Sędziów Sportowych (ZSS) będzie się składał z trzech osób wyznaczonych przez GKSS.

7.2. Na każdy rajd GKSS powoła Obserwatora PZM, który będzie oceniał poziom organizacyjny rajdu w oparciu o kryteria określone w formularzu. Uprawnienia i obowiązki Obserwatora, analogiczne jak Obserwatora FIA, podaje Regulamin Sportowy.

7.3. Na każdy rajd GKSS powoła Delegata ds. Bezpieczeństwa wraz z asystentem, który będzie monitorował stan bezpieczeństwa na trasie rajdu w oparciu o kryteria określone w formularzu. Szczegółowe ustalenia dotyczące uprawnień i obowiązków Delegata ds. Bezpieczeństwa podaje Regulamin Sportowy.

7.3.1. W przypadku istotnych uchybień w zabezpieczeniu lub przygotowaniu OS, Dyrektor zawodów, na podstawie ustnego (telefon, łączność radiowa) wniosku Delegata ds. Bezpieczeństwa, podejmuje decyzję o przerwaniu lub odwołaniu OS. Wniosek ten musi być następnie niezwłocznie sporządzony w formie pisemnej. Dyrektor zawodów może również podjąć decyzję o przerwaniu lub odwołaniu OS na podstawie własnej wiedzy lub informacji uzyskanych z innych wiarygodnych źródeł w tym m.in. od policji, straży pożarnej, służb medyczno-ratunkowych, sędziów, personelu organizatora czy zawodników.

7.4. Na każdy rajd GKSS powoła Delegata Technicznego wraz z Zastępcą, którego zadaniem jest kontrola, pomoc i nadzór nad zespołem sędziów i kontrolerów technicznych. W sprawach technicznych oraz bezpieczeństwa samochodów sportowych jego zdanie jest wiążące. Za organizację badań kontrolnych odpowiedzialny jest organizator rajdu, który wyznacza kierownika badania kontrolnego.

7.5. Na każdy rajd GKSS powoła Kierownika Centrum Kierowania Rajdem wraz z jego zespołem.

8. Zgłoszenia, wpisowe, reklama

8.1. Zgłoszenie, które zostało przyjęte, jest zawarciem umowy cywilnoprawnej zawodnika z organizatorem. Obowiązek prawidłowego wypełnienia zgłoszenia spoczywa na zawodniku. Zgłoszenie obejmuje również klasyfikację klubową, zespołów sponsorskich i zespołów producentów.

8.1.1. Zawodnik wypełnia wyłącznie elektroniczny formularz zgłoszenia dostępny poprzez stronę internetową Inside PZM lub zawodów. Po prawidłowym wypełnieniu, dołączeniu potwierdzenia wpłaty wpisowego i zatwierdzeniu, zgłoszenie zostanie automatycznie wysłane do danego organizatora oraz do zawodnika na wskazany przez niego w formularzu adres e-mail, celem jego wydrukowania. Zgłoszenie będzie przyjęte tylko i wyłącznie po opłaceniu

wpisowego.

8.1.2. W trakcie wypełniania zgłoszenia wraz z załącznikami dodatkowo automatycznie generowane są następujące dokumenty:

- karta wyposażenia bezpieczeństwa osobistego,
- wniosek o wspólne/sąsiadujące stanowisko w parku serwisowym (opcjonalnie),
- druk zamówienia dodatkowej powierzchni w parku serwisowym (opcjonalnie),
- karta OA i BK1.

8.1.3. Dokumentem, który zawodnik ma obowiązek dostarczyć podczas OA jest oryginał zgłoszenia z podpisami zawodnika i kierowców. Dodatkowo podczas OA, zawodnik musi być przygotowany na okazanie wszystkich wymaganych dokumentów, tj. m.in.:

- licencji zawodnika i licencje kierowców (nie dotyczy zawodników i kierowców posiadających licencje wydane przez PZM),
- prawa jazdy kierowców potwierdzające posiadanie uprawnień do prowadzenia pojazdu; W przypadku prawa jazdy wydanego w RP należy być przygotowanym do jego okazania za pośrednictwem rządowej aplikacji mObywatel lub strony internetowej www.gov.pl;
- dowodu rejestracyjnego lub pozwolenia czasowego pojazdu, W przypadku pojazdów zarejestrowanych w RP należy być przygotowanym do okazania dowodu rejestracyjnego pojazdu również za pośrednictwem rządowej aplikacji mObywatel lub danych pojazdu poprzez stronę internetową www.historiapojazdu.gov.pl;
- polisy ubezpieczeniowej OC pojazdu.

Jeżeli kierowca nie jest właścicielem (lub nie jest jedynym właścicielem) wymienionym w dowodzie rejestracyjnym samochodu, to musi przedstawić oświadczenie, że właściciel/współwłaściciel wyraża zgodę na użycie tego samochodu w rajdzie.

8.1.4. Każdy zawodnik, który chce otrzymać fakturę VAT z tytułu opłaty wpisowego, opłaty za dodatkową powierzchnię w parku serwisowym oraz innych opłat, zgodnych z niniejszym regulaminem ramowym oraz regulaminem uzupełniającym rajdu, musi zgodnie z zapisami „Ustawy o VAT”, podać w tytule przelewu, NIP podmiotu, na który będzie wystawiona faktura. W przypadku braku ww. informacji wystawienie FV w późniejszym terminie nie będzie możliwe. Pełne dane do faktury należy podać w trakcie wypełniania elektronicznego formularza zgłoszenia. Po spełnieniu ww. warunków, zawodnik otrzyma fakturę VAT zgodnie z obowiązującymi przepisami.

8.1.5. Każdy zawodnik, który nadesłał zgłoszenie, a nie będzie mógł wziąć udziału w rajdzie, zobowiązany jest przestać do organizatora, przed rozpoczęciem OA, pismo o rezygnacji z udziału w rajdzie z podaniem przyczyn. W razie niespełnienia tego warunku organizator wystąpi do GKSS o nałożenie kary na zawodnika.

8.2. W każdym rajdzie rozgrywanym w bieżącym sezonie wprowadza się dwa terminy wpisowego:

- termin 1 - biegnie od dnia rozpoczęcia terminu zgłoszeń,
- termin 2 - biegnie przez ostatnie 3 dni terminu zgłoszeń.

8.2.1. Dla zawodników prywatnych (samochód zgłoszony przez zawodnika nie posiadającego licencji zawodnika/sponsorskiej) maksymalna wysokość podstawowego wpisowego wynosi:

Klasa, do której zgłoszony jest samochód:	Z reklamą dodatkową organizatora	Bez reklamy dodatkowej organizatora
2,	<u>4000,-</u> PLN	<u>8000,-</u> PLN
3, NAT2	<u>3500,-</u> PLN	<u>7000,-</u> PLN
4, 5, <u>6</u> , NAT3, NAT4, NAT5	<u>3000,-</u> PLN	<u>6000,-</u> PLN

W przypadku rajdów wchodzących w skład międzynarodowych cykli - FIA ERC, FIA ERT, FIA CEZ dla zawodników prywatnych maksymalna wysokość podstawowego wpisowego wynosi:

Klasa, do której zgłoszony jest samochód:	Z reklamą dodatkową organizatora	Bez reklamy dodatkowej organizatora
<u>2,</u>	<u>5250,-</u> PLN	<u>10500,-</u> PLN
<u>3, NAT2</u>	<u>4500,-</u> PLN	<u>9000,-</u> PLN
<u>4, 5, 6, NAT3, NAT4, NAT5</u>	<u>3750,-</u> PLN	<u>7500,-</u> PLN

8.2.2. Wpisowe w terminie 2 jest wyższe o 800,- PLN w stosunku do każdej kwoty wyliczonej na podstawie art. 8.2.1 niniejszego regulaminu.

8.2.3. Dla zawodników osób prawnych (samochód zgłoszony przez zawodnika posiadającego licencję zawodnika/sponsorską) wpisowe jest wyższe o 800,- PLN w stosunku do każdej kwoty wyliczonej na podstawie art. 8.2.1 niniejszego regulaminu.

8.2.4. W przypadku zgłoszenia do klasyfikacji zespołów sponsorskich obowiązuje dodatkowe wpisowe w wysokości 800,- PLN za jedną załogę.

8.2.5. W przypadku zgłoszenia do klasyfikacji zespołów producentów obowiązuje dodatkowe wpisowe w wysokości 800,- PLN za jedną załogę.

8.2.6. Data realizacji płatności (nie złożenia!) na potwierdzeniu przelewu, decyduje o dniu jej wykonania.

8.2.7. Wpisowe nie zawiera składki ubezpieczeniowej pokrywającej OC zawodnika wobec osób trzecich.

8.3. Treść reklamy dodatkowej musi zostać opublikowana na stronie internetowej rajdu nie później niż na 7 dni przed terminem rozpoczęcia BK1. Organizator zobowiązany jest do umieszczenia w regulaminie uzupełniającym zał. nr 2 do niniejszego regulaminu.

8.3.1. Wokół tablic z numerem startowym na drzwiach samochodu musi znajdować się pole ochronne szerokości 10 cm w kolorystyce zgodnej z kolorem nadwozia.

8.3.2. Reklama na szybach samochodu musi spełniać wymagania art. 16.7 MKS. Nieprzestrzeganie tego przepisu pociągnie za sobą karę do uznania przez ZSS.

8.3.3. W ramach wpisowego organizator ma obowiązek dostarczyć każdej zgłoszonej załodze:

	Zgłoszenie osoby prawnej	Zgłoszenie prywatne	Pakiet dodatkowy
Tablica „Serwis” *	2	1	-
Tablica „Pojazd Towarzyszący” *	2	1	1
Książka drogowa z regulaminem uzupełniającym**	2	1	1
Książka serwisowa (opcjonalnie)	2	2	-
Oficjalna mapa rajdu	4	2	2
Oficjalny program rajdu / informator	4	2	2
Identyfikator/opaska członka załogi	2	2	-
Identyfikator/opaska mechanika	6	4	2
Identyfikator/opaska członka zespołu	6	4	4
Identyfikator/opaska kierownika zespołu	1	-	-
Zestaw tablic i numerów startowych na sam. rajdowy	1	1	-
Zestaw materiałów do zapoznania z trasą rajdu	1	1	-

*upoważnia do wjazdu do parku serwisowego z uwzględnieniem art. 57.6 Regulaminu Sportowego
 **jeżeli, zgodnie z art. 19.1 Regulaminu Sportowego, organizator nie planuje druku regulaminu uzupełniającego, musi to być zaznaczone w jego treści

8.3.4. Na wniosek zawodnika (zaznaczone stosowne pole w zgłoszeniu do zawodów), w miarę możliwości, organizator może dokonać sprzedaży pakietu dodatkowego dokumentów rajdowych zgodnie z tabelą zamieszczoną w art. 8.3.3 niniejszego regulaminu. Cena pakietu dodatkowego wynosi 400,- PLN.

8.4. Przystąpienie do zgłoszeń na pojedynczy rajd RSMP jest jednoznaczne z wyrażeniem przez zawodnika/kierowców zgody na przetwarzanie ich danych osobowych związanych z organizacją ww. rajdu/cyклу oraz publikowaniem zdjęć i wyników na stronach internetowych PZM i organizatorów rund. Zawodnik/kierowca ma prawo dostępu do swoich danych osobowych, ich poprawiania oraz żądania zaprzestania przetwarzania swoich danych. Żądanie zaprzestania przetwarzania swoich danych osobowych jest jednoznaczne z rezygnacją z udziału w rajdzie/cyклу.

9. Ubezpieczenia

9.1. Każdy zawodnik oraz kierowcy biorą udział w rajdzie na własną odpowiedzialność. Zawodnik musi posiadać ważną polisę ubezpieczeniową OC pojazdu, którym startuje w rajdzie, niezależnie od tego czy ww. pojazd jest zarejestrowany w kraju, czy za granicą. Organizator nie ponosi żadnej odpowiedzialności za straty zawodnika oraz osób trzecich powstałe z ich winy podczas rajdu.

9.2. Organizator każdego rajdu obowiązany jest wykupić polisę ubezpieczeniową OC oraz polisę NNW obejmującą osoby organizatora nieobjęte tym ubezpieczeniem. Obie te polisy muszą obejmować cały czas trwania rajdu.

9.3. Przez fakt podpisania zgłoszenia zawodnik oraz kierowcy zrzekają się wszelkich praw do dochodzenia odszkodowań w związku z wypadkami, które mogą się zdarzyć podczas rajdu. Zrzeczenie to dotyczy FIA, PZM, organizatora, osób oficjalnych oraz innego zawodnika oraz kierowców.

10. Ruch drogowy

10.1. Wszystkie załogi uczestniczące w rajdzie zobowiązane są przestrzegać przepisów ruchu drogowego (z wyjątkiem przejazdów sportowych po zamkniętych dla ruchu publicznego trasach OS).

10.1.1. Za nieprzestrzeganie przepisów ruchu drogowego w czasie zapoznania z trasą rajdu nakładane będą kary:

- 50,- PLN za każdy km/h przekroczenia dopuszczalnej przepisami prędkości maksymalnej w czasie zapoznania z trasą odcinków specjalnych i/lub odcinkiem testowym oraz na jakimkolwiek odcinku dojazdowym - kara nakładana przez Dyrektora zawodów,
- zgodnie z art. 10.1.2 niniejszego regulaminu za każde inne naruszenie przepisów niż przekroczenie prędkości.

10.1.2. Za nieprzestrzeganie przepisów ruchu drogowego w czasie trwania rajdu nakładane będą następujące kary:

- pierwsze wykroczenie
 - przekroczenie prędkości: kara 50,- PLN za każdy km/h przekroczenia dopuszczalnej przepisami prędkości maksymalnej - kara nakładana przez Dyrektora zawodów,
 - inne niż przekroczenie prędkości: kara według uznania ZSS,
- drugie wykroczenie
 - przekroczenie prędkości: kara 100,- PLN za każdy km/h przekroczenia dopuszczalnej przepisami prędkości maksymalnej - kara nakładana przez Dyrektora zawodów,
 - inne niż przekroczenie prędkości: kara według uznania ZSS,
- trzecie wykroczenie – kara czasowa 5 minut nakładana przez Dyrektora zawodów,
- czwarte wykroczenie – dyskwalifikacja decyzją ZSS.

10.1.3. Nałożenie kar opisanych w art. 10.1.1. i 10.1.2. nie wyklucza nałożenia przez ZSS dodatkowych kar jeśli sędziowie uznają to za niezbędne.

10.1.4. Kary pieniężne wymienione w art. 10.1.1 i 10.1.2 niniejszego regulaminu są nakładane niezależnie od kar administracyjnych (mandat, grzywna itp.) nałożonych przez organy uprawnione do kontroli ruchu drogowego i podlegają uiszczeniu w kasie organizatora rajdu w terminie podanym w zawiadomieniu o nałożeniu kary. Powyższe nie wyklucza możliwości nałożenia dalszych kar przez GKSS.

10.2. Samochodem dopuszczonym do ruchu drogowego jako samochód osobowy przeznaczony do zawodów sportowych (tablice rejestracyjne z czerwonymi znakami na żółtym tle) można poruszać się wyłącznie po:

- trasie rajdu zgodnie z Książką Drogową i opublikowanymi do niej komunikatami,
- trasach dojazdowych wskazanych w Przewodniku Rajdowym (jeżeli został opublikowany) i informacjach Dyrektora.

10.2.1. Samochodem dopuszczonym do ruchu drogowego, jako samochód osobowy przeznaczony do zawodów sportowych, może kierować wyłącznie osoba posiadająca ważną licencję PZM w konkurencji rajdy samochodowe lub wydawaną przez PZM na dany rajd jednorazową licencję dojazdową kierowcy, która jest przypisana do konkretnego samochodu startującego w rajdzie.

10.2.2. W trakcie rajdu w samochodzie dopuszczonym do ruchu drogowego, jako samochód osobowy przeznaczony do zawodów sportowych musi być przewożona dwuczęściowa Książka Samochodu Sportowego (KSS) PZM oraz wydruk z systemu Inside PZM potwierdzający posiadanie przez kierującego tym samochodem licencji określonej w art. 10.2.1. Dokumenty te muszą być okazywane na żądanie uprawnionego organu zgodnie z Art. 38 ust. 1 pkt. 4d) i 4e) ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym.

11. Zapoznanie z trasą rajdu

11.1. Szczegółowe ustalenia odnośnie zapoznania z trasą rajdu organizator podaje w regulaminie uzupełniającym. Materiały do zapoznania z trasą rajdu muszą zawierać proponowane przez organizatora drogi objazdowe. W celu skrócenia czasu zapoznania z trasą rajdu, organizator może umożliwić przejazd w kierunku przeciwnym, w stosunku do książki drogowej.

11.2. Wszystkie załogi zobowiązane są do przestrzegania przepisów ruchu drogowego. Za nieprzestrzeganie powyższych wymogów nakładane będą kary zgodnie z art. 10.1.1 niniejszego regulaminu.

Podczas zapoznania z trasą rajdu samochody zapoznawcze będą wyposażone w urządzenia GPS, które będą służyły do kontroli przestrzegania przepisów ruchu drogowego, ze szczególnym uwzględnieniem kontroli prędkości w czasie zapoznania z trasą rajdu, zarówno na odcinkach specjalnych, jak również na trasie dojazdowej. System GPS stosowany w czasie zapoznania z trasą rajdu jest oficjalnym pomiarem prędkości PZM. Raport przejazdu będzie stanowił podstawę do ewentualnego nałożenia kar, zgodnie z art. 10.1.1 niniejszego regulaminu.

Szczegółowe instrukcje dotyczące pobrania/instalacji/obsługi/zwrotu ww. urządzeń zostaną zapisane w Regulaminie Uzupełniającym danego rajdu. W przypadku uszkodzenia urządzenia GPS z winy zawodnika będzie on zobowiązany do wyrównania szkody przed pierwszym posiedzeniem ZSS.

Fakt instalacji urządzenia oraz jego prawidłowego podłączenia do zasilania może być kontrolowany na wszystkich punktach sędziowskich zlokalizowanych na odcinkach specjalnych podczas trwania zapoznania z trasą rajdu oraz na całej trasie rajdu przez oznakowanych przedstawicieli organizatora. W przypadku stwierdzenia, że urządzenie GPS nie funkcjonuje z powodu niewłaściwego montażu lub ingerencji załogi w jego pracę, ZSS zostanie powiadomiony o tym fakcie i może podjąć decyzję o nałożeniu kary.

11.3. Organizator ma prawo do nałożenia innych ograniczeń dotyczących zapoznania z trasą rajdu, które muszą być szczegółowo opisane w regulaminie uzupełniającym. Pierwszy przypadek złamania tych dodatkowych ustaleń dotyczących zapoznania z trasą rajdu, będzie karany przez ZSS kwotą do 5000,- PLN. Drugie takie wykroczenie spowoduje niedopuszczenie do rajdu.

11.4. Każdy organizator rajdu jest zobowiązany do kontrolowania sposobu zapoznania z trasą rajdu przez załogi w zakresie zgodności zarówno z przepisami ruchu drogowego, jak i innymi przepisami, a w szczególności art. 35 Regulaminu Sportowego oraz z regulaminem uzupełniającym rajdu.

11.5. Podczas zapoznania z trasą rajdu dozwolone jest dwukrotne przejechanie trasy każdego OS z maksymalną prędkością dozwoloną przepisami ruchu drogowego, z uwzględnieniem proponowanej przez organizatora drogi dojazdowej. W przypadku rajdów wchodzących w skład międzynarodowych cykli - FIA ERC, FIA ERT, FIA CEZ, organizator może zmienić ilość przejazdów zapoznawczych jeśli regulamin wyższego rzędu będzie tego wymagał. Organizator zobowiązany jest przygotować i udostępnić, za pośrednictwem strony internetowej zawodów, zapisy video z trasy wszystkich Odcinków Specjalnych rajdu. Materiały te muszą być dostępne nie później niż 3 dni przed dniem zapoznania z trasą rajdu. Program zorganizowanego zapoznania z trasą rajdu powinien być ułożony w taki sposób, aby umożliwić przejazd zapoznawczy OS-u w warunkach zbliżonych do przejazdu rajdowego (pora dnia) ze szczególnym uwzględnieniem odcinków przebiegających po zmroku. Jeżeli odcinek testowy nie jest częścią OS-u istnieje możliwość zapoznania się z nim w dowolnym czasie.

11.6. Każdy członek zespołu (zawodnik, kierowcy oraz ekipa wspierająca), który wykonuje zapoznanie z trasą OS (niezależnie od formy i sposobu tego zapoznania), poza czasem wyznaczonym przez organizatora i bez jego pisemnej zgody, na wniosek Dyrektora zawodów i/lub każdej osoby oficjalnej, zostanie, po przeprowadzeniu dochodzenia, niedopuszczony do rajdu przez ZSS, a wpisowe nie zostanie zwrócone. Ponadto, naruszenie tego przepisu spowoduje nałożenie przez GKSS, na wniosek Dyrektora zawodów, kary finansowej do 30 000,- PLN oraz kary dodatkowej do wykluczenia włącznie.

11.7. Podczas zapoznania z trasą rajdu, każda załoga musi używać samochodu zapoznawczego, który spełnia wymagania art. 35 Regulaminu Sportowego, przy czym, w drodze wyjątku, dopuszcza się aby był on oklejony reklamami sponsorów załogi (chyba, że w przypadku zawodów wchodzących w skład międzynarodowych cykli - FIA ERC, FIA ERT, FIA CEZ zostało to zabronione w regulaminie uzupełniającym).

11.8. Każda załoga zobowiązana jest zwrócić kartę zapoznania z trasą rajdu (o ile taka będzie miała zastosowanie) na mecie stop ostatniego OS-u, z którym się zapoznawała.

11.9. Każdy zawodnik zgłoszony do rajdu ma prawo do skorzystania w czasie jego trwania z tzw. samochodu rozpoznania trasy, w którym mogą znajdować się nie więcej niż 2 osoby reprezentujące zawodnika (nie dotyczy rajdów wchodzących w skład międzynarodowych cykli - FIA ERC, FIA ERT, FIA CEZ jeśli ich regulamin na to nie zezwala). Będzie to możliwe po uiszczeniu u organizatora kwoty w wysokości 800,- PLN. W ramach opłaty organizator zapewni załogę samochodu rozpoznania trasy dodatkową książkę drogową oraz mapę rajdu. Samochód rozpoznania trasy, który może być oklejony reklamami sponsorów załogi, będzie oznaczony specjalnymi naklejkami z numerami odpowiadającymi numerowi zawodnika, którego reprezentuje. Będzie on mógł wjechać na trasę OS-u w czasie 80-65 minut przed planowanym czasem startu pierwszej załogi do tego OS. Samochód ten musi poruszać się po OS zgodnie z przepisami ruchu drogowego, w kierunku przebiegu OS. W przypadku dogonienia przez samochód organizatora/bezpieczeństwa musi on bezwzględnie zjechać z trasy OS i nie może na nią powrócić, aż do przejazdu samochodu otwierającego trasę (szachownica). Naruszenie ww. przepisów podlegać będzie karze wg uznania ZSS.

12. Przebieg rajdu - postanowienia ogólne

12.1. Wyposażenie bezpieczeństwa osobistego musi być zgodne z wymogami Rozdziału III Zał. L do MKS FIA z wyjątkami określonymi niniejszym regulaminem.

12.1.1. W czasie poruszania się samochodu rajdowego po trasie OS każdy członek załogi pod rygorem dyskwalifikacji musi mieć na głowie zapięty kask ochronny (lista techniczna FIA nr 25) i musi mieć prawidłowo zapięte pasy bezpieczeństwa (lista techniczna FIA nr 57, w przypadku samochodów Grupy RN dopuszcza się pasy z listy technicznej FIA nr 24). W klasach NAT4, NAT5 oraz Pucharze Polski RallyN do końca sezonu 2026 dopuszczone będą kaski z homologacją Snell na następujących zasadach:

- Sezon 2025: Snell SA2010/FIA 8858-2010, Snell SAH2010/FIA 8858-2010,
- Sezon 2026: Snell SA2010/FIA 8858-2010 tylko z hologramem FIA, Snell SAH2010/FIA 8858-2010 tylko z hologramem FIA.

Każdy członek załogi musi używać system bezpieczeństwa ograniczający ruch głowy do przodu FHR (lista techniczna FIA nr 29 i/lub 36) wraz z odpowiednim kaskiem (zgodnie z wymaganiami Rozdziału III Zał. L do MKS FIA).

12.1.2. Każdy członek załogi musi być ubrany w: homologowany kombinezon ognioodporny, długą bieliznę, balaklawę, rękawice (nie dotyczy drugich kierowców - pilotów), skarpety i buty - zgodne z homologacją FIA Standard 8856-2000 (lista techniczna FIA nr 27) lub 8856-2018 (lista techniczna nr 74). W klasach NAT4, NAT5 oraz Pucharze Polski RallyN, dopuszczone jest do użycia wyposażenie bezpieczeństwa osobistego zgodnego z homologacją FIA Standard 8856-2000 (lista techniczna FIA nr 27), które nie posiada hologramu FIA na następujących zasadach:

- kombinezony są dopuszczone do użycia przez 15 lat od daty produkcji,
- skarpety są dopuszczone do użycia bezterminowo pod warunkiem, że przepisy FIA w tym zakresie nie ulegną zmianie.

12.1.3. Kontrola wyposażenia bezpieczeństwa osobistego załóg będzie odbywała się podczas BK1 oraz w każdym momencie trwania zawodów. Brak kompletnego wyposażenia lub niezgodność z homologacją skutkuje nałożeniem kary przez ZSS do dyskwalifikacji włącznie.

12.1.4. Wyposażenie bezpieczeństwa osobistego, którego stan lub zgodność z przepisami zostanie zakwestionowana przez sędziów technicznych podczas BK1, zostanie zdeponowane na czas rajdu. Po zakończeniu rajdu będzie ono do odbioru w biurze rajdu w czasie określonym przez organizatora. Nieodebrane wyposażenie zostanie zutylizowane przez organizatora.

- 12.2.** Każdy samochód na trasie OS powinien poruszać się z włączonymi światłami mijania i musi mieć zamknięte szyby (nie dotyczy specjalnego otworu w szybie bocznej przeznaczonego do wentylacji).
- 12.3.** Kontrola masy samochodu może mieć miejsce w każdym momencie trwania zawodów.
- 12.4.** Postępowanie w strefie startu do OS.
- 12.4.1.** Natychmiast po zakończeniu czynności kontrolnych w PKC załoga zobowiązana jest przejechać w rejon startu do OS i jak najszybciej wręczyć kartę drogową sędziemu startu. Podjeżdżając najbliższym jak to możliwe punktu startu do OS należy zachować prawidłową kolejność pomiędzy poszczególnymi załogami, stosując się do poleceń sędziów.
- 12.4.2.** Wypełniona karta drogową zostanie niezwłocznie zwrócona załodze, nie później niż 30 sekund przed planowanym startem. Warunkiem zwrotu karty drogową jest prawidłowe przygotowanie załogi do startu zgodnie z postanowieniami art. 12.1.1, 12.1.2 oraz 12.2 niniejszego regulaminu.
- 12.4.3.** Jeżeli sędzia startu lub sędzia techniczny znajdujący się na miejscu uzna załogę za nieprzygotowaną do startu, po poinformowaniu o tym załogi, odmówi zwrotu karty drogową oraz przesunie czas startu zgodnie z art. 48.4 Regulaminu Sportowego. Zdarzenie takie zostanie odnotowane w protokole, a jego przebieg opisany przez sędziego w raporcie przesłanym do Dyrektora zawodów. W sytuacji, gdy sędzia stwierdzi natychmiastową poprawę i uzna właściwe przygotowanie załogi, zwróci kartę drogową gdy czas pozostały do startu umożliwi zachowanie prawidłowej procedury startu (minimum 15 sekund).
- 12.5.** Pomiar czasu na OS będzie prowadzony z dokładnością do 1/10 sekundy.
- 12.6.** Jeżeli organizator zdecyduje się ustawić na trasie OS szykany, muszą one być dobrze widoczne (np. nie mogą być ustawiane bezpośrednio za szczytem), muszą być zbudowane w sposób trwały oraz muszą one odpowiadać wymogom podanym w zał. nr 3 do niniejszego regulaminu. Należy pamiętać, że celem szykan jest redukcja prędkości dla lokalnego zwiększenia bezpieczeństwa. Przy każdej szykanie, przez cały czas trwania przejazdu danego OS, musi znajdować się, wyposażony w środki łączności, sędzia faktu prowadzący protokół i co najmniej 2 sędziów zabezpieczenia, odpowiedzialnych za ewentualną odbudowę naruszonej szykany do stanu początkowego przed przejazdem następną załogą. Każde, stwierdzone przez sędziego faktu naruszenie przez samochód szykany, wymagające jej odbudowy, spowoduje nałożenie przez Dyrektora zawodów na zawodnika kary 5s za każdy stwierdzony przypadek. Za każde omińnięcie szykany zostanie nałożona kara 30 sekund, a każdy taki przypadek, zgodnie z art. 19.2 Regulaminu Sportowego, zostanie zgłoszony do ZSS. Nałożona kara czasowa zostanie doliczona do czasu OS-u na którym popełnione zostało naruszenie.
- 12.6.1.** Jeżeli organizator na trasie OS ustawi jakiegokolwiek wygradzenia, wymuszające na załodze zmianę kierunku jazdy, to zastosowanie mają wszystkie wytyczne i konsekwencje jak w art. 12.6 niniejszego regulaminu.
- 12.6.2.** Organizatorzy mogą ustawić na OS-ach tzw. „ograniczenia cięcia”, których zadaniem będzie uniemożliwienie skrócenia trasy lub zjechania z wyznaczonej drogi podczas zapoznania z trasą rajdu i/lub w czasie pokonywania odcinka specjalnego. „Ograniczenia cięcia” muszą być omijane lewą lub prawą stroną samochodu - tak jak wynika z rysunków zamieszczonych w Książce Drogowej. Podsumowując:
- Każde stwierdzone opuszczenie drogi czterema kołami poza krawędź jezdni mające na celu skrócenie trasy, omijanie „ograniczeń cięcia” po niewłaściwej stronie względem wyznaczonej w Książce Drogowej lub przejazd nad „ograniczeniem cięcia” (podstawa ogranicznika pomiędzy kołami jednej osi) będzie uznane za naruszenie art. 19.2 Regulaminu Sportowego oraz art. 12.7 niniejszego regulaminu i zostanie zasygnalizowane ZSS w celu nałożenia stosownej kary.
 - Zgodnie z art. 19.2 Regulaminu Sportowego, organizator może postawić dodatkowe (nie ujęte w Książce Drogowej) „ograniczenia cięcia” (wygradzenia) w miejscach, w których podczas zapoznania z trasą rajdu bądź podczas pierwszej pętli rajdu, zawodnicy zmienili trasę przejazdu zjeżdżając z drogi. Informacja o każdej wprowadzonej tego typu zmianie musi zostać przekazana wszystkim załogom przed startem do odcinka, na którym dokonano zmian.
 - Organizator, decydując się na ustawienie „ograniczenia cięcia”, zobowiązany jest do zapewnienia w tym miejscu sędziego zabezpieczenia, odpowiedzialnego za ewentualną odbudowę naruszonego elementu w celu przywrócenia stanu początkowego przed przejazdem następną załogą.
- 12.7.** Wszystkie załogi otrzymają książkę drogową zawierającą szczegółowy opis trasy, która musi być obowiązkowo przestrzegana. W przypadku nieprzebrzegania zapisów zawartych w książce drogową ZSS podejmie decyzję o nałożeniu stosownej kary, aż do dyskwalifikacji włącznie.
- 12.7.1.** Jeżeli na odcinku drogowym załoga opuści trasę rajdu opisaną w książce drogową, ale po stwierdzeniu pomyłki wróci na trasę w miejscu jej opuszczenia, ZSS po przeprowadzonym dochodzeniu podejmie decyzję o nie nakładaniu kary opisanej w art. 12.7 niniejszego regulaminu.
- 12.7.2.** Każdy tom książki drogową musi zawierać formularz ostatecznego wycofania się z zawodów. 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, obsadzie samochodu „szachownica”/”K” lub w biurze rajdu przed zakończeniem Etapu. Niestosowanie się do tak przyjętego trybu postępowania spowoduje w każdym przypadku poinformowanie ZSS, który podejmie właściwą decyzję.
- 12.8.** Podczas ceremonii startu i mety rajdu, organizator zobowiązany jest zapewnić takie warunki, aby na rampie znajdowała się wyłącznie załoga i jej samochód. Niedozwolona jest obecność ekipy wspierającej oraz hostess zespołu.

12.9. Czas każdego OS-u (w tym także ostatniego odcinka rajdu tzw. Power Stage) jest sumą czasu rzeczywistego pokonania tego odcinka oraz wszystkich kar czasowych nadanych na nim (falstart, potrącenia szykan i wygrodzeń, opóźniony start, itp.). Aby można było podać czas OS załoga musi się stawić na jego mecie stop. Kary czasowe nie wpływające na wynik na OS, np. spóźnienia na PKC bezpośrednio przed nim, będą dodane do łącznego czasu rajdu.

12.10. Rozdanie nagród w klasyfikacji generalnej rajdu powinno odbywać się podczas przyjazdu załóg na metę rajdu.

12.11. W RSMP obowiązują następujące zasady ponownego startu po wycofaniu:

12.11.1. Postanowienia ogólne

Załoga, która nie ukończyła jakiegokolwiek Sekcji rajdu będzie uznana za ponownie startującą od Sekcji, która rozpoczyna się po najbliższym nocnym przegrupowaniu, chyba że pisemnie potwierdzi inny zamiar Dyrektorowi zawodów poprzez wypełnienie formularza znajdującego się z tyłu książki drogowej („ostateczne wycofanie z zawodów”) i przekaże go, tak szybko jak to jest możliwe, najlepiej przed publikacją kolejnej listy startowej.

Przepis ten dotyczy również załogi, która przekroczyła limit czasu lub nie posiada potwierdzenia z punktu kontrolnego. Przepis ten nie ma jednak zastosowania w przypadku załogi zdyskwalifikowanej w następstwie decyzji ZSS. W przypadku nieukończenia ostatniego dnia rajdu punkty za rajd i Power Stage nie zostaną przyznane.

12.11.2. Miejsce i czas serwisowania

Każda załoga, której nie uda się ukończyć Sekcji zgodnie z zapisami art. 12.11.1 może naprawiać swój samochód według własnego uznania, w dowolnym miejscu. Przed rozpoczęciem naprawy konieczne jest przedstawienie samochodu do weryfikacji sędziów technicznych. W czasie weryfikacji zawodnik ma obowiązek uzgodnić z Delegatem Technicznym zakres naprawy i poinformować go o miejscu jej wykonywania. Samochód po naprawie musi być wstawiony do parku zamkniętego najpóźniej na 1 godzinę przed startem pierwszej załogi do kolejnej części rajdu, występującej bezpośrednio po nocnym przegrupowaniu a jego stan sprawdzony przez sędziów technicznych. Samochód musi zachować swoje oryginalne nadwozie, blok silnika oraz pozostałe elementy, które były zaplombowane podczas BK1.

12.11.3. Każdej załodze, która ponownie wystartuje po wycofaniu będzie nadana kara czasowa:

- za każdy nieukończony odcinek specjalny bądź super specjalny: 10 min

Jeżeli wycofanie nastąpiło po ostatnim odcinku specjalnym bądź super specjalnym przed nocnym przegrupowaniem to uznaje się że załoga nie ukończyła ostatniego odcinka specjalnego bądź super specjalnego.

Ww. kara zostanie dodana do czasu najszybszego zawodnika w danej klasie. W przypadku, gdy w danej klasie rywalizuje tylko jedna załoga, kara będzie naliczona do najlepszego czasu osiągniętego w niższej klasie wg kolejności klas opisanej w art. 5.5 niniejszego regulaminu. Po nałożeniu kar czasowych uznaje się, że załoga ukończyła Sekcję i może być klasyfikowana w całym rajdzie, co wiąże się z możliwością zdobywania punktów w Mistrzostwach za ten rajd, jak i punktów bonusowych za Power Stage.

13. Badanie Kontrolne 1 (BK1) i Serwisowanie

13.1. BK1 będzie obejmowało sprawdzenie:

- marki i modelu samochodu,
- ogólnej zgodności samochodu z przepisami technicznymi FIA/PZM obowiązującymi dla grupy/klasy, w której jest on klasyfikowany,
- niezbędnego wyposażenia bezpieczeństwa samochodu oraz wyposażenia bezpieczeństwa osobistego określonego w przepisach technicznych FIA/PZM obowiązujących dla grupy/klasy, w której samochód jest klasyfikowany,
- dokumentów samochodu wymienionych w art. 13.3. niniejszego regulaminu.

13.2. BK1 będzie przeprowadzone zgodnie z Regulaminem Sportowym.

13.3. W czasie BK1 zawodnik i/lub kierowca musi przedstawić następujące dokumenty:

- Kartę badania kontrolnego BK1,
- Kartę wyposażenia bezpieczeństwa osobistego (wydrukowaną oraz poprawnie i czytelnie wypełnioną),
- Dwuczęściową KSS PZM, albo KSS innego ASN, zgodnie z art. 4.3.1. niniejszego regulaminu,
- Dowód rejestracyjny lub pozwolenie czasowe pojazdu - w przypadku pojazdów zarejestrowanych w RP należy być przygotowanym do okazania dowodu rejestracyjnego pojazdu również za pośrednictwem rządowej aplikacji mObywatel lub danych pojazdu poprzez stronę internetową www.historiapojazdu.gov.pl,
- Homologację samochodu na drukach FIA lub uprawnionego ASN (jeżeli dotyczy),
- Certyfikat ASN klatki bezpieczeństwa (jeżeli dotyczy),
- Certyfikat ASN katalizatora (jeżeli dotyczy),
- Certyfikat modyfikacji nadwozia (jeżeli dotyczy).

13.4. Przed każdym rajdem RSMP w trakcie BK1 plombowany będzie silnik (kadłub) i jeżeli dotyczy - turbosprężarki (w samochodzie i jedna zapasowa) oraz zawór pop-off. Każdy zawodnik jest zobowiązany do wcześniejszego przygotowania miejsc (otwory, przeloty, przeciągnięty drut, zdemontowana płyta pod silnikiem itp.) umożliwiających plombowanie wskazanego elementu. Niezależnie od powyższego w trakcie BK1 plombowane będą nadwozia i/lub klatki bezpieczeństwa.

13.5. Skrzynia biegów i mechanizmy różnicowe mogą być wymienione w czasie rajdu pod warunkiem, że Delegat Techniczny PZM został wcześniej poinformowany o intencji dokonania takiej wymiany. W tych przypadkach, wskazani przez Delegata Technicznego PZM, sędziowie techniczni dokonają oznakowania zdemontowanej skrzyni biegów i mechanizmów różnicowych.

13.6. Ze względów bezpieczeństwa, zabrania się mocowania kamer/obiektywów na zewnątrz samochodu (wysięgniki, przysawki, uchwyty, itp.), które wystają poza obrys karoserii. Kontrola montażu kamer odbywać się będzie podczas BK1 oraz w każdym momencie trwania rajdu. W czasie trwania rajdu mogą być używane jedynie te kamery, które zostały zamontowane przed BK1, a sposób ich montażu został zweryfikowany podczas BK1. Stwierdzenie odstępstw od powyższych zapisów podczas trwania rajdu skutkować będzie nałożeniem przez ZSS kary do dyskwalifikacji załogi łącznie.

13.7. Samochód, który nie będzie odpowiadał przepisom, może zostać niedopuszczony do startu przez ZSS na podstawie raportu sędziów technicznych.

13.8. Obecność członków załogi w czasie BK1 nie jest obowiązkowa, niemniej, załoga musi być reprezentowana przez wskazanego w zgłoszeniu przedstawiciela. W czasie BK1, wszystkie osoby znajdujące się w strefie badania kontrolnego muszą uwidocznić identyfikator rajdu upoważniający ich do przebywania w tym obszarze.

13.9. Serwisowanie będzie odbywać się na zasadach podanych w art. 56-60 Regulaminu Sportowego. W przypadku, kiedy park zamknięty po pierwszym Etapie zlokalizowany jest w bezpośrednim sąsiedztwie parku serwisowego, samochód po serwisie 45 minut może być wstawiony do tego parku przez upoważnionego w zgłoszeniu przedstawiciela załogi, co nie zwalnia zawodnika ze wszystkich konsekwencji prawidłowego wjazdu i odpowiedzialności za wpisy do karty drogowej. Jednoznaczna zgoda na powyższe organizator musi jasno określić w regulaminie uzupełniającym lub komunikacie, który nie może być wydany po starcie do rajdu. Zaleca się zastosowanie przez organizatora „flexi serwisu” na koniec 1 Etapu rajdu dwuetapowego. Zezwala się na umieszczenie w parku serwisowym reklam sponsorów zawodnika na samochodach serwisowych i pojazdach towarzyszących, namiotach, parasolach oraz płótkach okalających wykupioną lub przyznaną powierzchnię serwisową. Inne reklamy wymagają uzgodnienia i wyrażenia zgody przez organizatora rajdu.

13.10. Organizator rajdu RSMP obowiązany jest zaplanować trasę rajdu w taki sposób, aby przewidziany był geograficznie tylko jeden park serwisowy. Powierzchnia stanowiska serwisowego jaką otrzyma zawodnik wynosi:

Klasa, do której zgłoszony jest samochód:	Przystępująca powierzchnia w Parku Serwisowym
2,	80 m ²
3, NAT2	70 m ²
4, 5, <u>6</u> , NAT3, NAT4, NAT5	60 m ²

Na wniosek zawodnika, w miarę dostępności miejsca, organizator może przyznać dodatkową powierzchnię w Parku Serwisowym po uiszczeniu dodatkowej opłaty (pierwszeństwo będą mieli zawodnicy legitymujący się licencją zawodnika/sponsorską). Opłata za dodatkową powierzchnię w parku serwisowym wynosi:

- 25,- PLN/m² - dla zawodników prywatnych.
- 35,- PLN/m² - dla zawodników posiadających licencję zawodnika/sponsorską.

Jeżeli zawodnik decyduje się na wykupienie dodatkowej powierzchni w parku serwisowym to za każde dodatkowe 100 m² powierzchni przysługuje mu prawo wjazdu kolejnym samochodem z tablicą „Serwis” (100 m² = 1 dodatkowa tablica „Serwis”).

13.11. Podczas serwisowania obowiązkowe jest umieszczenie pod samochodem płachty z materiału płynoszczelnego lub folii o minimalnej grubości 0,5 mm i o rozmiarach co najmniej 4 x 6 m, aby podłoże było skutecznie zabezpieczone przed możliwością zanieczyszczenia. Za niestosowanie się do powyższego, Dyrektor zawodów będzie mógł nałożyć na winnego zawodnika karę w wysokości 100% wpłaconego wpisowego za każdy stwierdzony przypadek.

13.12. W parku serwisowym obowiązuje ograniczenie prędkości do 30 km/h. Przekroczenie tej prędkości będzie skutkowało karami zgodnie z art. 10.1.2 niniejszego regulaminu.

13.13. W strefie tankowania organizator zobowiązany jest zapewnić spełnienie warunków bezpieczeństwa i ochrony środowiska. W szczególności organizator zobowiązany jest dostarczyć płachtę z materiału płynoszczelnego lub folię o minimalnej grubości 0,5 mm zabezpieczającą podłoże w miejscu stanowisk tankowania pojazdów. Obowiązek ten dotyczy także terenów stacji benzynowych oraz terenów utwardzonych (asfalt, beton, kostka brukowa). Sposób wytyczenia i zabezpieczenia strefy tankowania musi uniemożliwić osobom nieupoważnionym, a w szczególności widzom, dostęp w pobliże tankowanych pojazdów.

W czasie tankowania cały personel zaangażowany w operację tankowania musi być ubrany zgodnie z art. 61.2.3 Regulaminu Sportowego. Zaleca się, aby każdy zespół w trakcie przeprowadzania procedury tankowania, posiadał na wyposażeniu gaśnicę proszkową o minimalnej masie środka gaśniczego 2 kg. Dodatkowo załoga musi znajdować się poza samochodem podczas jego tankowania.

W trakcie trwania rajdu, oprócz stref tankowania, dozwolone jest tankowanie na stacjach paliw (bezpośrednio z dystrybutora) paliwa handlowego. Stacje na których jest to dozwolone muszą być w jednoznaczny sposób wyznaczone przez organizatora i wskazane w książce drogowej.

13.14. Paliwo - dopuszczone są wyłącznie:

- 13.14.1. benzyna (art. 266-B-1 Zał. J do MKS FIA) lub olej napędowy (art. 266-B-2 Zał. J do MKS FIA),**
13.14.2. benzyna bezołowiowa o liczbie oktanowej 95 (E10) albo 98 (E5) dostępne na stacjach paliw w RP,
13.14.3. olej napędowy (B7, B10) dostępny na stacjach paliw w RP.

14. Opony

14.1. W klasach: 2, 3, 4, 5, NAT2 obowiązuje stosowanie opon i kół zgodnie z art. 13 Regulaminu Sportowego z listy FIA Dopuszczonych Opon Asfaltowych (FIA List of Asphalt Eligible Tyres) opublikowanej na stronie www.fia.com. Zabroniona jest modyfikacja wzoru bieżnika, w tym nacinanie.

14.2. W klasach NAT3, NAT4, NAT5, 6 obowiązuje stosowanie opon i kół zgodnie z art. 13 Regulaminu Sportowego z listy FIA Dopuszczonych Opon Asfaltowych (FIA List of Asphalt Eligible Tyres) opublikowanej na stronie www.fia.com. Dopuszcza się również stosowanie opon z homologacją drogową „E”, które nie są wymienione w liście FIA Dopuszczonych Opon Asfaltowych. W tym przypadku nie obowiązują zapisy art. 13.1.4 Regulaminu Sportowego oraz nie podlegają one homologacji FIA i wymaganiom Załącznika V Regulaminu Sportowego. Zabroniona jest modyfikacja wzoru bieżnika, w tym nacinanie.

14.3. Jedynie oznakowane opony mogą być stosowane na trasie rajdu. W czasie zawodów obręcze kół muszą być pozbawione wszelkiego oznakowania z poprzednich rajdów - zapis dotyczy wszystkich klas. Nie zastosowanie się do powyższego spowoduje nałożenie kary przez ZSS.

14.4. Zabrania się tzw. „grzania opon” (wężykowanie, zygzakowanie) na wszystkich otwartych dla ruchu drogach dojazdowych podczas trwania rajdu. Każdy taki stwierdzony przypadek, zostanie przedstawiony ZSS, który nałoży karę zgodnie z art. 10.1.2 niniejszego regulaminu (niezależnie od kar administracyjnych).

14.5. Strefy Grzania Opon

Organizator, zgodnie z art. 44.4 Regulaminu Sportowego, pomiędzy PKC, a Startem do OS, może zorganizować tzw. „strefę grzania opon” o długości minimum 500 m.

15. Park zamknięty

15.1. Podczas wszystkich przerw w rajdzie uczestniczące samochody podlegają przepisom parku zamkniętego.

15.2. Za wykroczenie przeciwko przepisom parku zamkniętego grozi kara do uznania ZSS, aż do dyskwalifikacji włącznie.

16. Protesty - odwołania

16.1. Wszystkie protesty muszą być składane zgodnie z postanowieniami MKS (art. 13).

16.2. Wszystkie protesty muszą być składane na piśmie w biurze rajdu wraz z kaucją w wysokości 100% kwoty wpłaconego wpisowego, która nie będzie zwrócona, jeżeli protest nie zostanie uznany.

16.3. Jeżeli protest wymaga demontażu i ponownego montażu części lub zespołów samochodu oraz kontroli rodzaju stosowanego paliwa, składający protest musi wnieść depozyt, którego wysokość zostanie określona przez ZSS na wniosek Delegata Technicznego.

16.4. Jeżeli protest nie zostanie uznany, a koszty poniesione w związku z jego rozpatrzeniem przewyższą wartość wpłaconego depozytu, różnica zostanie dopłacona przez protestującego. Natomiast gdy wartość wpłaconego depozytu przewyższy koszty związane z rozpatrzeniem protestu różnica zostanie zwrócona protestującemu.

16.5. W przypadku uznania protestu wszystkie koszty z nim związane zostaną przeniesione na zawodnika, przeciwko któremu został on złożony.

16.6. Każde odstępstwo od przepisów technicznych stwierdzone w samochodzie zawodnika zostanie przekazane do ZSS, który zdecyduje o nałożeniu kary. Dodatkowo GKSS może nałożyć karę zgodnie z MKS, aż do wykluczenia włącznie.

16.7. Wysokość kaucji towarzyszącej zapowiedzi odwołania od decyzji ZSS do GKSS wynosi 3000,- PLN.

17. Nagrody w rajdach RSMP

17.1. We wszystkich rajdach RSMP prowadzone będą osobne klasyfikacje wymienione w art. 20.1 niniejszego regulaminu. Organizator zobowiązany jest zapewnić w poszczególnych klasyfikacjach rajdu następujące nagrody:

- | | |
|--|------------------|
| - za 1, 2 i 3 miejsce w klasyfikacji generalnej | - po 2 puchary, |
| - za 1, 2 i 3 miejsce w klasyfikacji generalnej 2WD | - po 2 puchary, |
| - za 1, 2 i 3 miejsce w klasie | - po 2 puchary, |
| - za 1, 2 i 3 miejsce w klasyfikacji zespołów producentów | - po 1 pucharze, |
| - za 1, 2 i 3 miejsce w klasyfikacji zespołów sponsorskich | - po 1 pucharze. |

Puchary w klasyfikacji klubowej będą przyznane wyłącznie na koniec sezonu.

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

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

18. Punktacja w rajdach RSMP

18.1. Aby zdobywać punkty w jakiegokolwiek klasyfikacji rocznej i być sklasyfikowanym na koniec sezonu kierowca musi dokonać rejestracji do cyklu RSMP (niezarejestrowani kierowcy nie odbierają punktów do klasyfikacji rocznej).

18.1.1. Rejestracji do cyklu RSMP należy dokonać najpóźniej w dniu Odbioru Administracyjnego rundy RSMP, od której kierowca chce zdobywać punkty do klasyfikacji mistrzostw.

18.1.2. Rejestracji dokonuje się poprzez wniesienie opłaty na konto ZG PZM: 35 1500 1777 1217 7001 1143 0000 z dopiskiem „RSMP - roczna opłata rejestracyjna: imię i nazwisko kierowcy, nr licencji kierowcy”. Wysokość opłaty jest następująca:

- 1000,- PLN - priorytet **RSMP1** (upoważnia do zdobywania punktów we wszystkich klasyfikacjach mistrzostw samochodem dowolnej klasy),
- 500,- PLN - priorytet **RSMP2** (upoważnia do zdobywania punktów we wszystkich klasyfikacjach mistrzostw samochodem dowolnej klasy za wyjątkiem klas 2/3/NAT2).

18.1.3. Zarejestrowany kierowca, wraz z drugim kierowcą (pilotem), z którym wystartuje, bez względu na to czy w sezonie wystartuje jednym lub różnymi samochodami należącymi do tej samej lub różnych klas będą zdobywać punkty do klasyfikacji mistrzostw. W przypadku zmiany priorytetu z **RSMP2** na **RSMP1** (start samochodem klasy 2/3/NAT2) punkty do klasyfikacji rocznych RSMP będą liczone pod warunkiem wniesienia uzupełniającej opłaty rejestracyjnej w wysokości 500,- PLN.

18.1.4. Punkty w klasyfikacjach: klubowej / zespołów producentów / zespołów sponsorskich mogą być zdobywane jedynie przez kierowców zarejestrowanych do cyklu RSMP.

18.2. We wszystkich klasyfikacjach każdego rajdu (nie dotyczy finałowej rundy sezonu) stosowana będzie punktacja niezależna od frekwencji w danej klasyfikacji, zgodnie z tabelą:

Zajęte miejsce	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	XIII	XIV	XV	kolejne
Zdobyte punkty	30	24	21	19	17	15	13	11	9	7	5	4	3	2	1	0

W finałowej rundzie sezonu, punkty wskazane w powyższej tabeli zostaną pomnożone przez współczynnik 1,5.

18.3. Power Stage będzie dodatkowo punktowany w klasyfikacji generalnej, klasyfikacji generalnej 2WD oraz w klasyfikacji poszczególnych klas rajdu wg następujących zasad: 5, 4, 3, 2, 1 pkt. odpowiednio za zajęcie pierwszego, drugiego, trzeciego, czwartego i piątego miejsca w danej klasyfikacji.

18.4. Zapisy art. 18.3 regulaminu nie dotyczą klasyfikacji: klubowej, zespołów producentów i zespołów sponsorskich.

18.5. W przypadku nieukończenia rajdu lub dyskwalifikacji zawodnika punkty zgodnie z art. 18.3 zostaną przydzielone bez uwzględnienia w klasyfikacji ww. zawodnika.

19. Warunki klasyfikacji rocznej

19.1. W klasyfikacjach rocznych RSMP sklasyfikowani będą zarejestrowani do cyklu kierowcy oraz drudzy kierowcy (piloci), którzy z nimi wystartowali. Warunkiem klasyfikacji jest start (podanie karty na pierwszym PKC rajdu) w minimum dwóch rajdach w sezonie. Zapis ten nie dotyczy klasyfikacji generalnej oraz klasyfikacji generalnej 2WD, gdzie aby być sklasyfikowanym, należy wystartować w minimum 3 rajdach.

19.2. We wszystkich klasyfikacjach rocznych RSMP, załogi będą klasyfikowane w całości, tj. kierowca i drugi kierowca (pilot) razem, jeżeli przez cały sezon załoga startowała w tym samym składzie.

19.3. Jeśli podczas sezonu nastąpiły zmiany w składzie załogi to warunkiem uwzględnienia drugiego kierowcy (pilota) w klasyfikacji rocznej jest jego start w więcej niż połowie rozegranych rund z tym samym kierowcą. Przyjmuje się, że po spełnieniu tego warunku kierowcy stanowili załogę, która zostanie razem sklasyfikowana na koniec sezonu.

19.4. We wszystkich klasyfikacjach rocznych, indywidualnych i zespołowych zawodnikom oraz kierowcom zostaną zaliczone punkty ze wszystkich rozegranych rund (bez odliczania).

19.5. Zwycięzcą klasyfikacji będzie zawodnik/załoga, który/a w ciągu sezonu zdobędzie zgodnie z regulaminem największą ilość punktów. W przypadku drugich kierowców (pilotów) obowiązują reguły opisane w art. 19.3 niniejszego regulaminu. Zawodnik/załoga, który/a zdobędzie drugą w kolejności, mniejszą liczbę punktów zajmie drugą pozycję itd. W przypadku zdobycia równej ilości punktów w którejkolwiek klasyfikacji, dla ustalenia końcowej kolejności, zostanie zastosowany art. 8 Regulaminu Sportowego.

19.6. Zawodnik zdyskwalifikowany za odstępstwa techniczne podczas rajdu ponosi z tego tytułu konsekwencje w tym rajdzie niezależnie od kary, którą może nałożyć GKSS.

20. Klasyfikacje roczne RSMP

20.1. W RSMP prowadzone będą następujące klasyfikacje roczne obejmujące jedynie zawodników/kierowców zarejestrowanych do cyklu RSMP:

- generalna;
- generalna 2WD;
- poszczególnych klas;
- klubowa;
- zespołów producentów;
- zespołów sponsorskich;

20.2. Klasyfikacja generalna.

20.2.1. W klasyfikacji generalnej klasyfikowani będą wszyscy zawodnicy/kierowcy, którzy uczestniczą w rajdzie.

20.2.2. Bez względu na ilość sklasyfikowanych w sezonie zawodników/kierowców w klasyfikacji generalnej zostaną przyznane następujące tytuły:

- za pierwsze miejsce - Mistrz Polski,
- za drugie miejsce - Wicemistrz Polski,
- za trzecie miejsce - II Wicemistrz Polski.

20.3. Klasyfikacja generalna 2WD.

20.3.1. W klasyfikacji generalnej 2WD klasyfikowani będą zawodnicy/kierowcy, którzy uczestniczą w rajdzie samochodem napędzanym na jedną oś z wyłączeniem zgłoszonych samochodem RGT i **PZM OPEN+**.

20.3.2. Bez względu na ilość sklasyfikowanych w sezonie zawodników/kierowców w klasyfikacji generalnej 2WD zostaną przyznane następujące tytuły:

- za pierwsze miejsce - Mistrz Polski 2WD,
- za drugie miejsce - Wicemistrz Polski 2WD,
- za trzecie miejsce - II Wicemistrz Polski 2WD.

20.4. Klasyfikacja w klasach.

20.4.1. W poszczególnych klasach klasyfikowani będą zawodnicy/kierowcy w nich zgłoszeni.

20.4.2. W zależności od ilości sklasyfikowanych załóg w klasyfikacji każdej z klas zaliczanych do klasyfikacji generalnej przyznane zostaną następujące tytuły:

- przy min. 3 sklasyfikowanych - Mistrz Polski w klasie,
- przy min. 5 sklasyfikowanych - Mistrz Polski w klasie i Wicemistrz Polski w klasie,
- przy min. 7 sklasyfikowanych - Mistrz Polski w klasie, Wicemistrz Polski w klasie oraz II Wicemistrz Polski w klasie.

20.5. Klasyfikacja klubowa.

Klasyfikacja klubowa będzie prowadzona na każdym rajdzie i nie wymaga dodatkowego zgłoszenia. W klasyfikacji klubowej liczone będą punkty z klasyfikacji w klasach dla 3 kierowców klubu lub automobilklubu, którzy na danym rajdzie uzyskali ich największą liczbę. Kierowcy, którzy nie posiadają polskiej licencji i w zgłoszeniu nie wskazali przynależności klubowej, nie będą uwzględniani w klasyfikacji klubowej, natomiast ich sklasyfikowanie w danej klasie odbiera punkty pozostałym kierowcom. W rocznej klasyfikacji klubowej liczone będą punkty zdobyte we wszystkich rozegranych rajdach. W klasyfikacji klubowej na koniec sezonu zostaną rozdane tytuły mistrzowskie bez względu na ilość sklasyfikowanych klubów/automobilklubów.

20.6. Klasyfikacja zespołów producentów

20.6.1. Do klasyfikacji zespołów producentów może zgłosić się zawodnik, który będzie legitymował się ważną licencją zawodnika/sponsorską wydaną przez PZM i którego wyłącznym lub jednym z partnerów jest firma będąca producentem lub oficjalnym importerem marki samochodowej na terenie RP. Każdy z takich zawodników może zgłosić tylko jeden zespół do klasyfikacji zespołów producentów. Nazwa marki samochodowej musi występować w nazwie zespołu oraz być umieszczona na licencji.

20.6.2. Zespół stanowi 1-2 załóg zgłoszonych przez tego zawodnika w pierwszej kolejności do rajdu. Wyłącznie prawidłowe zgłoszenie wskazanych załóg do rajdu upoważnia tego zawodnika do dalszego ich zgłoszenia w dodatkowej klasyfikacji zespołów producentów. Punkty do klasyfikacji zespołów producentów zostaną przyznane tylko najwyższej sklasyfikowanej załodze każdego zespołu w każdym rajdzie. Załoga uczestnicząca w rajdzie może być zgłoszona tylko w jednym zespole w klasyfikacji zespołów producentów. Sklasyfikowanie drugiej załogi zespołu producentów nie zwiększa wyniku punktowego zespołu, natomiast odbiera punkty pozostałym zespołom w tej klasyfikacji.

20.6.3. Opis formy zgłoszenia do klasyfikacji zespołów producentów znajduje się w art. 8 niniejszego regulaminu.

20.6.4. Klasyfikacja zespołów producentów prowadzona będzie w każdym rajdzie w przypadku zgłoszenia przynajmniej jednego zespołu.

20.6.5. W klasyfikacji zespołów producentów uwzględnione będą tylko marki samochodowe, a nie kompletne nazwy zespołów. Dopuszczalne są zmiany nazwy zespołu w trakcie sezonu, o ile nazwa marki samochodowej pozostanie ta sama.

20.6.6. Wynikiem rocznym w każdej z tych klasyfikacji jest suma punktów zdobytych przez dany zespół we wszystkich rajdach sezonu. W przypadku nierozstrzygniętego wyniku punktowego w klasyfikacji końcowej sezonu zadecyduje lepszy wynik czasowy w klasyfikacji końcowej ostatniej rundy sezonu. Tytuły mistrzowskie nadane zostaną bez względu na ilość sklasyfikowanych zespołów producentów.

20.7. Klasyfikacja zespołów sponsorskich

20.7.1. Do klasyfikacji zespołów sponsorskich może zgłosić się zawodnik, który będzie legitymował się ważną licencją zawodnika/sponsorską wydaną przez PZM. Każdy z takich zawodników może zgłosić tylko jeden zespół do klasyfikacji zespołów sponsorskich. Wskazana przez sponsora nazwa musi występować w nazwie zespołu i na licencji.

20.7.2. Załogi uczestniczące w rajdzie mogą być przez tego zawodnika zgłoszone do klasyfikacji dodatkowej - klasyfikacji zespołów sponsorskich. Zespół stanowi od 1 do 4 załóg, które uczestniczą w rajdzie. Punkty do klasyfikacji zespołów sponsorskich zostaną przyznane maksymalnie dwóm załogom należącym do zespołu, tj. najwyższej sklasyfikowanej załodze startującej w grupie samochodów z napędem na cztery koła (dodatkowo samochody RGT niezależnie od rodzaju napędu i **PZM OPEN+**), zgodnie z zajęтым miejscem spośród takich samochodów zgłoszonych do

klasyfikacji sponsorskiej rajdu oraz najwyższej sklasyfikowanej załodze startującej w grupie samochodów z napędem na jedną oś (nie dotyczy samochodów RGT i PZM OPEN+), zgodnie z zajęтым miejscem pośród takich samochodów zgłoszonych do klasyfikacji sponsorskiej rajdu. W przypadku, gdy na mecie rajdu zespół reprezentować będą załogi zaliczane tylko do jednej z ww. grup punkty do klasyfikacji zespołów sponsorskich zdobędzie tylko jedna z nich, zgodnie z zajęтым miejscem pośród samochodów zgłoszonych do danej grupy w klasyfikacji sponsorskiej rajdu. W przypadku nierozstrzygniętego wyniku o wygranej zadecyduje wyższe miejsce samochodu napędzanego na cztery koła.

20.7.3. Załoga uczestnicząca w rajdzie może być zgłoszona tylko w jednym zespole w klasyfikacji zespołów sponsorskich.

20.7.4. Opis formy zgłoszenia do klasyfikacji sponsorskiej znajduje się w art. 8 niniejszego regulaminu.

20.7.5. Klasyfikacja zespołów sponsorskich prowadzona będzie w każdym rajdzie w przypadku zgłoszenia przynajmniej jednego zespołu.

20.7.6. Wynikiem rocznym w każdej z tych klasyfikacji jest suma punktów zdobytych przez dany zespół we wszystkich rajdach sezonu. W przypadku nierozstrzygniętego wyniku punktowego w klasyfikacji końcowej sezonu zadecyduje lepszy wynik czasowy w klasyfikacji końcowej ostatniej rundy sezonu. Tytuły mistrzowskie nadane zostaną bez względu na ilość sklasyfikowanych zespołów sponsorskich.

20.8. Obecność zawodnika/kierowców, zwycięzców Mistrzostw w każdej klasyfikacji, jest wymagana na dorocznej ceremonii rozdania nagród PZM. Każda nieobecność, prócz przypadku siły wyższej, spowoduje nałożenie kary finansowej przez GKSS PZM.

21. Inne postanowienia

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

21.2. Każdy Zawodnik/Kierowca/Sędzia/Organizator zobowiązany jest stosować zasady antydopingowe i antyalkoholowe opisane w zał. A i C do MKS oraz przeciwdziałać zjawiskom dyskryminacji i korupcji w sporcie samochodowym.

21.3. Na wybranym fragmencie OS lub na fragmencie drogi o charakterze zbliżonym do trasy OS-ów rozgrywanych podczas rajdu, organizator musi przygotować odcinek testowy. Udział w tym odcinku nie jest obowiązkowy i będzie dodatkowo płatny. W odcinku testowym mogą wziąć udział jedynie załogi, które zaznaczyły stosowne pole w zgłoszeniu do zawodów oraz wpłaciły na konto organizatora (do czasu zamknięcia terminu zgłoszeń) opłatę w wysokości **800,-** PLN. W przypadku gdy chęć udziału w odcinku testowym zadeklaruje mniej niż 15 załóg organizator ma prawo odwołać ten odcinek, zwracając pobraną uprzednio opłatę. Organizator zobowiązany jest zapewnić zabezpieczenie odpowiadające zabezpieczeniu OS jak podczas rajdu z zachowaniem pomiaru czasu oraz musi przeprowadzić kontrolę przebiegu odcinka testowego przez CKR.

W samochodzie rajdowym biorącym udział w odcinku testowym mogą znajdować się tylko osoby zgłoszone do rajdu. Dopuszcza się aby na miejscu pilota był przewożony inżynier serwisu lub inna osoba wg uznania zawodnika. Fakt ten należy zgłosić przed startem do odcinka testowego, gdzie przewożona osoba musi podpisać formularz zrzeczenia się odpowiedzialności organizatora. Każda osoba biorąca udział w odcinku testowym musi zachować wymogi bezpieczeństwa opisane w art. 12.1 niniejszego regulaminu. Każdy samochód biorący udział w odcinku testowym musi przejść z pozytywnym wynikiem BK1. Do odcinka testowego zostaną dopuszczone jedynie samochody wyposażone w urządzenia GPS, oklejone zgodnie z wymaganiami zał. nr **2** do niniejszego regulaminu. Jazda samochodem na odcinku testowym w kierunku przeciwnym do właściwego jest zabroniona pod rygorem niedopuszczenia zawodnika do startu w rajdzie przez ZSS.

21.4. Po zakończeniu rajdu, czas przeznaczony na badania samochodów wyznaczonych do końcowego badania kontrolnego musi wynosić przynajmniej dwie godziny liczone od przybycia samochodów na miejsce badań kontrolnych. Obecność załóg w czasie końcowego badania kontrolnego nie jest konieczna. Niemniej, muszą one być reprezentowane przez wskazanego w zgłoszeniu przedstawiciela zawodnika. W czasie badań kontrolnych, wszystkie osoby znajdujące się w ich strefie muszą uwidocznić identyfikator rajdu upoważniający ich do przebywania na tym obszarze.

21.5. Przyjmuje się zasadę, że jeżeli gdziekolwiek w MKS, Regulaminie Sportowym lub innych przepisach FIA mowa jest o FIA bądź Światowej Radzie Sportu Samochodowego, odpowiednią rolę na terytorium RP pełni jako odpowiednik i ma analogiczne plenipotencje: PZM - dla FIA oraz GKSS - dla Światowej Rady Sportu Samochodowego.

21.6. Do kwestii nie ujętych niniejszym regulaminem ma zastosowanie MKS oraz Regulamin Sportowy wraz z załącznikami.

21.7. Jeżeli wystąpią różnice w interpretacji przepisów FIA to powstały spór rozstrzygać będzie obowiązujący tekst angielski.

21.8. Wszystkie procedury dotyczące uzyskiwania dokumentów technicznych samochodu wraz z opłatami są umieszczone na oficjalnej stronie internetowej PZM w zakładce "samochody" www.pzm.pl/samochody.

21.9. System monitorowania GPS

21.9.1. System monitorowania GPS służy do monitorowania prawidłowego, zgodnego z książką drogową, przejazdu trasy rajdu przez załogę oraz jest oficjalnym pomiarem prędkości PZM w czasie trwania zawodów. Wskazane przez urządzenie GPS naruszenie przepisów ruchu drogowego będzie skutkowało karami wymienionymi w art. 10.1.1 i 10.1.2 niniejszego regulaminu.

21.9.2. Załoga bez zamontowanego w samochodzie urządzenia GPS, zostanie niedopuszczona do startu w rajdzie i/lub odcinku testowym. Organizator rajdu poda w Regulaminie Uzupełniającym miejsce i czas montażu/demontażu urządzeń GPS. Zawodnik, który nie ukończył rajdu, zobowiązany jest oddać urządzenie GPS Koordynatorowi systemu GPS PZM do czasu opublikowania klasyfikacji końcowej rajdu. Niedopełnienie tego obowiązku będzie skutkowało karą finansową w wysokości 500,- PLN.

21.9.3. Każdy zawodnik jest materialnie odpowiedzialny za zamontowane w jego samochodzie podczas zapoznania z trasą i podczas rajdu urządzenie GPS. W przypadku uszkodzenia urządzenia z winy zawodnika w trakcie zapoznania, jest on zobowiązany do wyrównania szkody przed pierwszym posiedzeniem ZSS, natomiast uszkodzenie powstałe z winy zawodnika w trakcie rajdu musi być wyrównane przed ostatnim posiedzeniem ZSS. Niedopełnienie powyższego będzie skutkowało karą nałożoną przez GKSS.

21.9.4. W przypadku uszkodzenia lub awarii urządzenia GPS zostanie ono wymienione w terminie wyznaczonym przez organizatora. Każda wymiana urządzenia GPS zostanie zgłoszona do Dyrektora zawodów, który podejmie decyzję o anulowaniu ewentualnej kary za spóźnienie spowodowane wymianą.

21.10. Wszystko, co nie jest w niniejszym regulaminie dozwolone jest zakazane.

Zatwierdzono wraz z załącznikami przez GKSS PZM w dniu **30.01.2026** r.

W1 - PUCHAR Polski RallyN (PPRN)**1. POSTANOWIENIA OGÓLNE**

- 1.1 PPRN jest własnością Polskiego Związku Motorowego (PZM).
 1.2 Nadzór nad przebiegiem PPRN sprawuje Główna Komisja Sportu Samochodowego PZM (GKSS).
 1.3 W PPRN obowiązują zasady opisane w Regulaminie Ramowym RSMP z wyjątkami opisanymi poniżej.

2. KALENDARZ

2.1 W **2026** roku do PPRN będą zaliczane następujące rajdy:

DATA	RAJD
23-25 kwietnia 2026	54. Rajd Świdnicki (RSMP)
29-30 maja 2026	Rajd Nadwiślański (RSMP)
02-04 lipca 2026	Valvoline Rajd Małopolski (Rajd Okręgowy)
24-26 lipca 2026	Rajd Śląska (Rajd Okręgowy)
06-08 sierpnia 2026	11. Rajd Rzeszowiak (Rajd Okręgowy)
18-19 września 2026	70. Rajd Wisły (RSMP)

3. DOPUSZCZONE SAMOCHODY

W PPRN będą dopuszczone samochody Grupy **PZM** RallyN.

4. KLASY

W PRN obowiązuje podział na następujące klasy:

Klasa	Grupa samochodów	Wymagania
RN1	PZM RallyN	Przepisy Szczegółowe dla Samochodów Grupy PZM RN
RN2		
RN3		

5. DOPUSZCZENI KIEROWCY/PILOCI

5.1 Kierowcy rywalizujący w PPRN zostaną umieszczeni na liście startowej po zawodnikach klasy **6**.

6. ZGŁOSZENIA, WPISOWE, REKLAMA

6.1 W PPRN maksymalna wysokość podstawowego wpisowego wynosi **2000,-** PLN OS od załogi zgłoszonej z reklamą dodatkową organizatora. W przypadku zgłoszenia bez ww. reklamy wpisowe ulega podwojeniu. Gdy runda PPRN ma wspólną trasę z Rajdem Okręgowym (RO) wysokość wpisowego wynika z regulaminu uzupełniającego RO.

6.2 Wszystkie pozostałe opłaty i zasady są analogiczne jak w art. 8 Regulaminu Ramowego RSMP. W PPRN opłata określona w art. 18 niniejszego regulaminu nie jest wymagana.

6.3 Samochody muszą posiadać pas z logiem grupy RallyN naklejony na przedniej i tylnej szybie. Szerokość pasa szyby przedniej będzie wynosić 15 cm natomiast szyby tylnej 8 cm. Pasy zostaną dostarczone przez PZM podczas terminu Sezonowego Badania Kontrolnego PZM lub podczas BK1 pierwszej rundy, w której samochód weźmie udział.

7. BADANIE KONTROLNE 1 (BK1) I SERWISOWANIE

7.1 Samochody **Grupy PZM** RallyN muszą posiadać zatwierdzoną Kartę Specyfikacji Samochodu, zgodnie z Przepisami Szczegółowymi dla Samochodów Grupy **PZM** RN.

7.2 W PPRN powierzchnia stanowiska serwisowego przysługująca w ramach wpisowego wynosi 50 m². Gdy runda PPRN ma wspólną trasę z Rajdem Okręgowym (RO), powierzchnia stanowiska serwisowego, przysługująca w ramach wpisowego, wynika z regulaminu uzupełniającego RO.

8. PALIWO

8.1 **W PPRN** jedynym dopuszczonym paliwem jest benzyna PB 95 (E10) i PB 98 (E5) (bez możliwości mieszania).

8.2 Organizatorzy rund PPRN są zobowiązani do wyznaczenia na trasie rajdu stację paliw oferującą do sprzedaży benzynę PB 95 (E10) i PB 98 (E5). Lokalizację stacji paliw, wraz z koordynatami GPS, należy wskazać w regulaminie uzupełniającym rundy.

9. OPONY

Zgodnie z Przepisami Szczegółowymi dla Samochodów Grupy **PZM** RN.

10. PUNKTACJA W POJEDYNCZYM RAJDZIE

Zgodnie z art. 18.2 i 18.3 Regulaminu Ramowego RSMP.

11. NAGRODY W RAJDACH PPRN

11.1 Organizator zobowiązany jest zapewnić w klasyfikacji PPRN następujące nagrody:
za 1, 2 i 3 miejsce w klasie - po 2 puchary.

12. WARUNKI KLASYFIKACJI ROCZNEJ PPRN

12.1 Klasyfikacja roczna będzie prowadzona w oparciu o klasyfikację w klasach PPRN na poszczególnych rundach.

12.2 W klasyfikacji rocznej będą sklasyfikowani jedynie kierowcy, którzy wystartowali (podali kartę na pierwszym PKC rajdu) w minimum trzech rajdach w sezonie.

12.3 Do klasyfikacji rocznej będą zaliczone punkty zdobyte we wszystkich rundach.

12.4 Zwycięzcą klasyfikacji rocznej w klasie będzie załoga (z zastrzeżeniem zapisów art. 19 niniejszego regulaminu), która w ciągu sezonu zdobędzie zgodnie z regulaminem największą ilość punktów. Załoga, która zdobędzie drugą w kolejności, mniejszą liczbę punktów zajmie drugą pozycję itd. W przypadku zdobycia równej ilości punktów, dla ustalenia końcowej kolejności, zostanie zastosowany art. 8 Regulaminu Sportowego.

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

- przy min. 3 sklasyfikowanych - Zdobywca Puchar Polski RallyN za 1. miejsce w klasie,
- przy min. 5 sklasyfikowanych - Zdobywca Puchar Polski RallyN za 1. i 2. miejsce w klasie,
- przy min. 7 sklasyfikowanych - Zdobywca Puchar Polski RallyN za 1., 2. i 3. miejsce w klasie,

Wyłącznie Zdobywcy Pucharu Polski RallyN zostaną zaproszeni na Galę Sportu Samochodowego.

Załącznik 1

Kryteria do Listy priorytetowej PZM

Przy ustalaniu listy startowej i listy zgłoszeń organizator każdego rajdu zgłoszonego do kalendarza sportowego PZM musi uwzględnić aktualną listę priorytetową PZM.

Na liście priorytetowej PZM na kolejny sezon znajdują się kierowcy z licencją PZM, którzy spełnili co najmniej jedno z podanych niżej kryteriów:

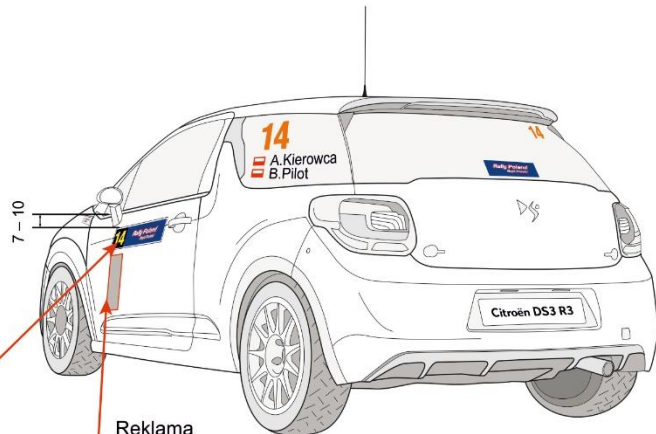
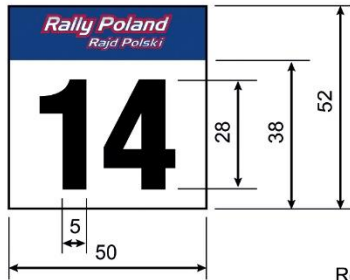
1. Kierowca, który zajął jedno z trzech pierwszych miejsc klasyfikacji generalnej WRC, WRC2, WRC3 lub Mistrzostw Europy w ostatnim sezonie.
2. Kierowca, który zdobył tytuł Mistrza Polski w klasyfikacji generalnej RSMP w ciągu ostatnich dwóch sezonów.
3. Kierowcy sklasyfikowani w klasyfikacji generalnej RSMP na miejscach 2-6 w ostatnim sezonie.
4. Kierowca, który zajął pierwsze miejsce w klasyfikacji generalnej w rajdzie RSMP w ostatnim sezonie.
5. Kierowca, który zajął pierwsze miejsce w klasyfikacji generalnej w rajdzie RSMP w aktualnym sezonie.

Lista priorytetowa PZM w sezonie **2026**:

- [Jakub Brzeziński](#)
- Łukasz Byśkiniewicz
- Grzegorz Grzyb
- Jarosław Kołtun
- Mikołaj Marczyk
- Jakub Matulka
- Jarosław Szeja

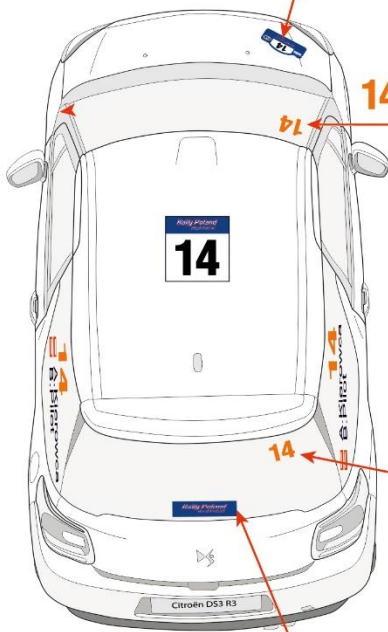
Rozmieszczenie reklamy organizatora

Opcjonalne pole numerowe z reklamą obowiązkową



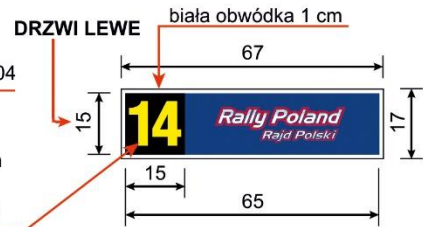
Reklama obowiązkowa

Reklama dodatkowa
23 x 35 cm



14 • wysokość cyfry – 15 cm
• barwa – pomarańczowa PMS 804

14 • tło – czarne matowe
• wysokość cyfry – 14 cm
• grubość kreski – 2 cm
• barwa – żółta PMS 803

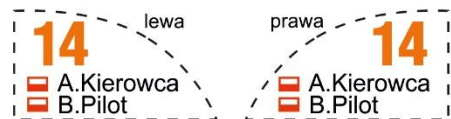


DRZWI PRAWO



14 • wysokość cyfry – 14 cm
• barwa – pomarańczowa PMS 804

SZYBY BOCZNE I TYLNE



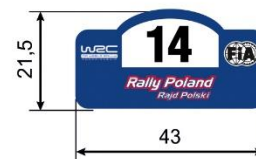
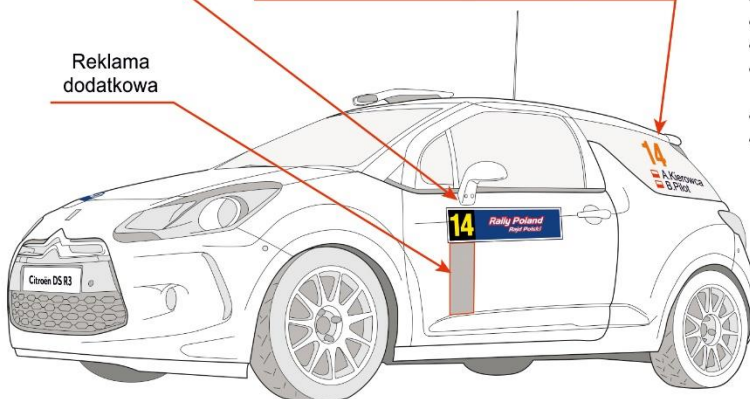
KIEROWCA I PILOT

- czcionka – Helvetica
- wysokość – 6 cm
- grubość kreski – 1 cm
- barwa – biała
- Imię: tylko pierwsza litera – duża
- Nazwisko: pierwsza litera nazwiska – duża, pozostałe litery – małe
- tło – przezroczyste
- nazwisko pilota poniżej nazwiska kierowcy

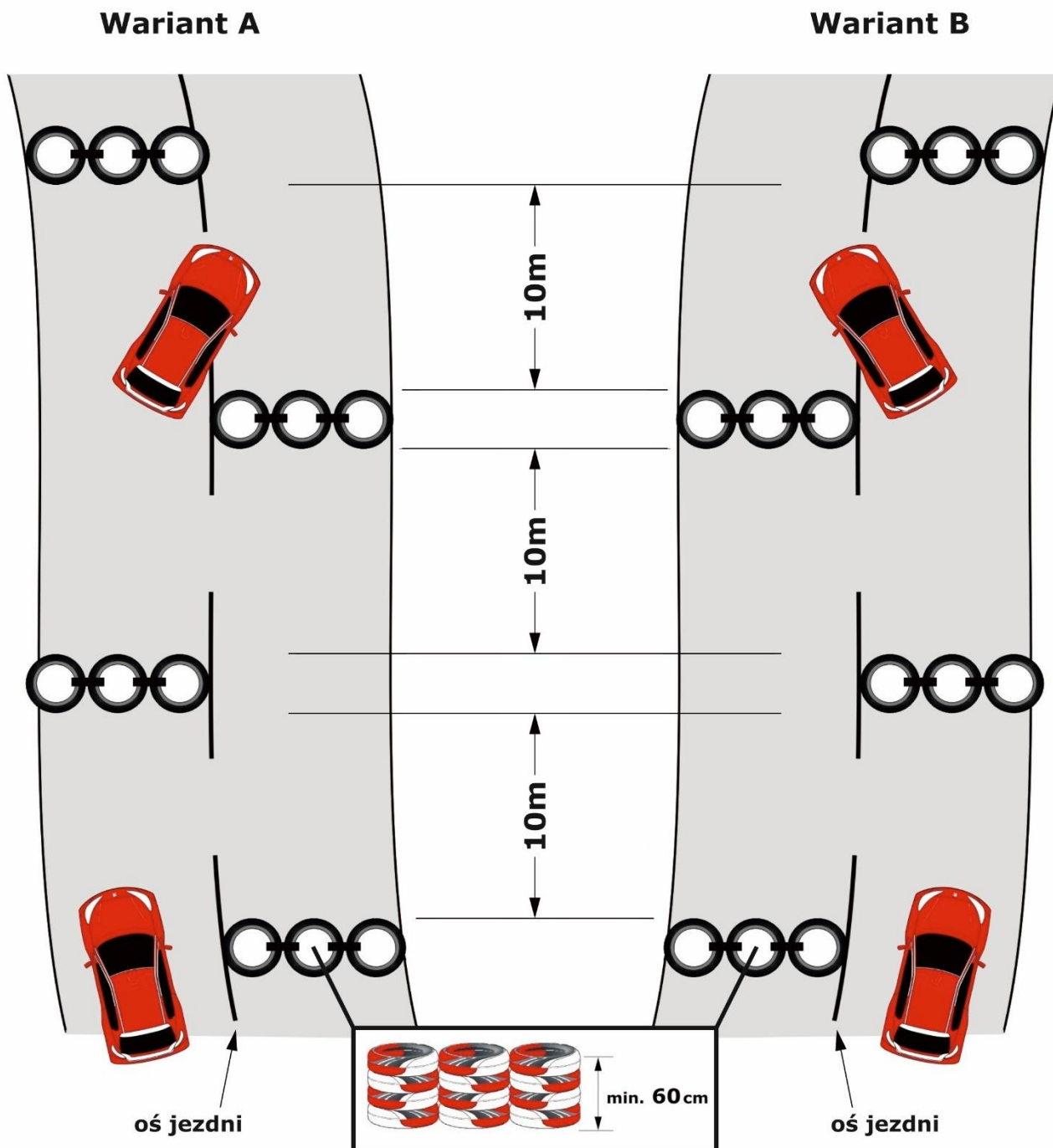
Reklama obowiązkowa

14 • wysokość cyfry – min. 18 cm
• grubość kreski – min. 2,2 cm
• barwa – pomarańczowa PMS 804

Reklama dodatkowa



Schemat szykany



- Każdy element (przęsło) szykany musi być zbudowany z ustawionych obok siebie trwałych elementów (balotów ze słomy lub słupków opon połączonych ze sobą w sposób trwały).
- Wysokość tak ustawionego przęsła szykany powinna wynosić minimum 60 cm.
- Wszystkie elementy szykany muszą być w kolorze łatwo odróżniającym się od otoczenia (jaskrawy kolor, taśma ostrzegawcza).
- Wjazd w szykanę może zaczynać się zarówno ze strony lewej, jak i prawej.
- Szykana składa się standardowo z czterech elementów (przęseł). Dopuszcza się zbudowanie szykany z trzech/dwóch elementów (przęseł).