

REGULAMIN
MILLERS OILS HISTORYCZNYCH
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 klasy oraz warunki techniczne.....	5
5. Dopuszczeni zawodnicy, dokumenty, uprawnienia	7
6. Regulamin uzupełniający	7
7. Osoby oficjalne - obsady personalne władz rajdu.....	7
8. Zgłoszenia, wpisowe, reklama	8
9. Ubezpieczenia.....	9
10. Ruch drogowy.....	10
11. Zapoznanie z trasą rajdu	10
12. Przebieg rajdu - postanowienia ogólne	11
13. Badanie Kontrolne 1 (BK1) i Serwisowanie	13
14. Opony	14
15. Park zamknięty	15
16. Protesty - odwołania.....	15
17. Nagrody w rajdach HRSMP	15
18. Punktacja w rajdach HRSMP.....	15
19. Warunki klasyfikacji rocznej	16
20. Klasyfikacje roczne w HRSMP	16
21. Inne postanowienia	18

Załączniki do niniejszego regulaminu:

- Załącznik nr 1 - Kryteria do Listy Priorytetowej Rajdów Historycznych PZM
- Załącznik nr 2 - Badania Kontrolne
- Załącznik nr [3](#) - Rozmieszczenie reklamy obowiązkowej i dodatkowej
- Załącznik nr [4](#) - Schemat szykany
- [Załącznik nr 5 - Zapowiedź zmian regulaminowych od sezonu 2027](#)

1. Ustalenia ogólne

Millers Oils Historyczne Rajdowe Samochodowe Mistrzostwa Polski (HRSMP) zostały powołane przez Polski Związek Motorowy na podstawie i w myśl zasad, które ustanowiła Międzynarodowa Federacja Samochodowa (FIA) w Załączniku K do Międzynarodowego Kodeksu Sportowego (MKS), aby samochody historyczne mogły startować w zawodach według przepisów zachowujących specyfikacje ich okresu i uniemożliwiających modyfikacje osiągnięć i zachowań wynikających z zastosowania współczesnej technologii. Rajdy historyczne nie są kolejną formą zdobywania trofeów - jest to odrębna konkurencja, której niezbędnym składnikiem jest głębokie przywiązanie do samochodów i ich historii. Historyczny sport samochodowy umożliwia aktywne celebrowanie historii motoryzacji.

1.1. Millers Oils Historyczne Rajdowe Samochodowe Mistrzostwa Polski (HRSMP) są własnością Polskiego Związku Motorowego (PZM).

1.2. Nadzór nad przebiegiem HRSMP 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 HRSMP organizowane są przez stowarzyszenia i fundacje sfederowane w PZM i rozgrywane są w oparciu o obowiązujące w danym roku następujące przepisy (wraz z załącznikami):

- Międzynarodowy Kodeks Sportowy FIA (MKS) wraz z załącznikami,
- Regulamin Sportowy Rajdów Regionalnych FIA (Regulamin Sportowy) wraz z załącznikami,
- Regulamin Mistrzostw Europy w Rajdach Historycznych FIA wraz z załącznikami,
- Przepisy Szczegółowe dla Samochodów Grupy: PZM HR, PZM OPEN.
- niniejszy Regulamin Ramowy HRSMP 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.

1.5. Ilekroć w niniejszym regulaminie jest odniesienie do:

- a. „załącznika” oznaczonego dużą literą (np. „Zał. K”, „Zał. J”, „Zał. L”), oznacza to odpowiedni załącznik do MKS.
- b. „Załącznika J” bez dodania słów „z okresu”, oznacza to aktualny załącznik J do MKS.
- c. „Zespołu ds. Samochodów Historycznych”, oznacza to Zespół Techniczny GKSS.

2. Kalendarz imprez

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

2.2. Niniejszy regulamin obowiązuje we wszystkich rajdach HRSMP.

3. Ogólne warunki organizacyjne dotyczące trasy i przebiegu rajdu

3.1. Łączna zaplanowana długość OS dla rajdów znajdujących się w kalendarzu HRSMP 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, w rajdzie łączonym z RSMP, będzie poprzedzony przejazdem samochodu 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, przejazdu 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. Zaleca się by samochody funkcyjne organizatora związane z HRSMP (w tym szczególnie samochód „0 HRSMP”) były samochodami historycznymi.

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 HRSMP 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).

3.10. Przejazdy pokazowe

Podczas rajdów HRSMP mogą odbywać się przejazdy pokazowe bez pomiaru czasu. Zasady ich organizacji określi GKSS na wniosek organizatora rajdu.

4. Dopuszczone samochody - podział na klasy oraz warunki techniczne

4.1. Do rajdów HRSMP dopuszczone będą samochody historyczne odpowiadające postanowieniom:

- Zał. K,
- [Przepisów Szczegółowych dla Samochodów Grupy: PZM HR, PZM OPEN - dla samochodów homologowanych do 31.12.2000 r., lub dla samochodów, które nie posiadają homologacji sportowej FIA lub PZM i zostały wprowadzone do sprzedaży do 31.12.2000 r.](#)

Ww. samochody muszą pochodzić z następujących okresów:

- wyprodukowane pomiędzy 01.01.1931 a 31.12.1957 (okresy FIA D, E, F i G1).
- samochody produkcyjne homologowane przez FIA lub ASN jako „Touring”, „Competiton Touring”, „Grand Touring”, „Competition Grand Touring” do 31.12.1992 (okresy FIA G2, H1, H2, I, J1 oraz J2).
- samochody produkcyjne homologowane przez FIA lub ASN jako „Touring” (Grupa N), „Competiton Touring” (Grupach A, Kit Car, World Rally Car) od 01.01.1993 do 31.12.2000 (okresy FIA K, KC, KRC).

a także ich repliki bez względu na rok produkcji oraz:

- prototypy wyprodukowane do 31.12.2000 r.
- samochody polskie wymienione w [Przepisach Szczegółowych dla Samochodów Grupy PZM HR.](#)

4.2. Zakazane samochody

4.2.1. Samochody Grupy B, których udział w rajdach został zakazany przez FIA ze względów bezpieczeństwa:

- Audi Sport Quattro S1 Homologacja nr B-264,
- Austin Rover MG Metro 6R4 Homologacja nr B-277,
- Citroën BX 4TC Homologacja nr B-279,
- Ford RS 200 Homologacja nr B-280,
- Fuji Subaru XT 4WD Turbo Homologacja nr B-275,
- Lancia Delta S4 Homologacja nr B-276,
- Peugeot 205 T16 Homologacja nr B-262,
- Samochody Grupy B o pojemności silnika ponad 1600 cm³, z układem doładowania lub bez, w specyfikacji pomiędzy rokiem 1987, a rokiem 2000 włącznie.

[Ww. samochody mogą być wykorzystane jedynie w formie pokazu.](#)

Pozostałe modele homologowane w Grupie B mogą startować w HRSMP na ogólnych zasadach.

4.2.2. Samochód, którego konstrukcja zostanie uznana [przez Sędziów](#) za niebezpieczną, [może zostać niedopuszczony do udziału w rajdzie lub zdyskwalifikowany na każdym etapie jego trwania.](#)

4.3. Warunki techniczne:

- [Wszystkie samochody zgłoszone do rajdu muszą posiadać dopuszczenie do ruchu drogowego i muszą spełniać wymagania Zał. K lub przepisy danej grupy w zakresie obowiązkowego wyposażenia bezpieczeństwa określone w Przepisach Szczegółowych dla Samochodów Grupy PZM HR lub PZM OPEN.](#)
- [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 HRSMP zabronione jest stosowanie folii posrebrzanych.](#)
- Wszystkie samochody muszą posiadać HTP FIA lub NHTP PZM (z zastrzeżeniem art. 1.2. Zał. 2 do niniejszego regulaminu).

4.3.1. Książka Samochodu Sportowego (KSS):

- 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.

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.

4.3.4. Samochody posiadające:

- HTP FIA muszą być zgodne z zatwierdzoną specyfikacją HTP i Zał. K.
- NHTP PZM muszą być zgodne z zatwierdzoną specyfikacją NHTP PZM i [odpowiednimi Przepisami Szczegółowymi dla Samochodów Grupy PZM HR lub PZM OPEN](#).

4.3.5. W przypadku gdy samochód posiadający HTP FIA nie odpowiada zatwierdzonej specyfikacji HTP FIA lub Zał. K i jednocześnie odpowiada wymogom [Przepisów Szczegółowych dla Samochodów Grupy PZM HR lub PZM OPEN](#) nie będzie traktowany jako samochód posiadający HTP FIA i (z zastrzeżeniem art.1.2. zał. 2 do niniejszego regulaminu) musi posiadać NHTP PZM.

4.4. W HRSMP obowiązują następujące kryteria podziału samochodów na klasy.

4.4.1. Klasyfikacja generalna HRSMP¹:

KLASA	SAMOCHODY		WYMAGANIA
A1	do 31.12.1961	– wyprodukowane pomiędzy 01.01.1931 a 31.12.1957 oraz homologowane pomiędzy 01.01.1958 a 31.12.1969 (okresy FIA D, E, F i G1)	Zał. K lub Przepisy Szczegółowe dla Samochodów Grupy PZM HR
A2	po 31.12.1961		
B1	powyżej 2000 cm ³	– homologowane w Grupach 1, 2, 3 i 4 pomiędzy 01.01.1970 a 31.12.1975 (okresy FIA G2, H1)	
B2	do 2000 cm ³	– homologowane w Grupach 1, 2, 3 lub 4 pomiędzy 01.01.1976 a 31.12.1981 (okresy FIA H2, I) – homologowane w Grupach A, B i N pomiędzy 01.01.1982 a 31.12.1992 (okresy FIA J1, J2)	
C1	powyżej 2000 cm ³	– homologowane w Grupach A, Kit-car, WRC i N pomiędzy 01.01.1993 a 31.12.2000 (okresy FIA K, KC, KRC)	
C2	powyżej 1400 cm³ do 2000 cm ³		
C3	do 1400 cm³		

4.4.2. Klasyfikacja generalna HRSMP OPEN:

KLASA	SAMOCHODY		WYMAGANIA
HISTORIC OPEN +2000	powyżej 2000 cm ³	– homologowane do 31.12.2000 w Grupach 1, 2, 3, 4, N, A, B, Kit-car, WRC, które nie spełniają wymogów historycznej zgodności technicznej dla samochodów klas A, B, C. – niehomologowane, wprowadzone do sprzedaży od 01.01.1993 do 31.12.2000.	Przepisy Szczegółowe dla Samochodów Grupy PZM OPEN
HISTORIC OPEN -2000	do 2000 cm ³		

¹ [Zapowiedź zmian regulaminowych na sezon 2027 - patrz załącznik nr 5 do niniejszego regulaminu](#)

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. Obydwa 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 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,
- seria 3: pozostali kierowcy.

W każdym rajdzie obowiązuje przydział numerów startowych według następującej kolejności klas: C1, B1, HISTORIC OPEN+2000, C2, B2, HISTORIC OPEN-2000, [C3](#), A2, A1. 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 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.

5.6. Nazwiska kierowcy i drugiego kierowcy (pilota) poprzedzone pierwszą literą imienia wraz z flagami narodowymi muszą być umieszczone na samochodzie zgodnie z załącznikiem nr [3](#) do niniejszego regulaminu.

6. Regulamin uzupełniający

6.1. Wstępna wersja regulaminu uzupełniającego oraz mapa rajdu muszą 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 publiczności i zawodników, 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, których 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 i kompletnego wypełnienia zgłoszenia spoczywa na zawodniku. Zgłoszenie obejmuje również klasyfikację 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, kierowców. Dodatkowo podczas OA, zawodnik musi być przygotowany na okazanie wszystkich wymaganych dokumentów tj. m.in.:

- licencji zawodnika i licencji 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 \[www.gov.pl\]\(http://www.gov.pl\),](#)
- 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 \[www.historiapojazdu.gov.pl\]\(http://www.historiapojazdu.gov.pl\),](#)
- 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 w „Ustawie 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
A1, A2, B1, B2, C3	2000,- PLN	4000,- PLN
C1, C2, HISTORIC OPEN +2000/-2000	2500,- PLN	5000,- 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
A1, A2, B1, B2, C3	2250,- PLN	4500,- PLN
C1, C2, HISTORIC OPEN +2000/-2000	3000,- PLN	6000,- PLN

Dla zawodników startujących samochodem z paszportem HTP FIA, w którym kierowcą jest zawodnik zgłoszony do klasyfikacji rocznej, wpisowe w pierwszym terminie z reklamą organizatora będzie obniżone o [600,-](#) PLN.

8.2.2. Wpisowe w terminie 2 jest wyższe o **600,-** 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 **600,-** 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 **600,-** PLN za jedną załogę.

8.2.5. W przypadku zgłoszenia do klasyfikacji zespołów producentów obowiązuje dodatkowe wpisowe w wysokości **600,-** 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 załącznika nr **3** do niniejszego regulaminu.

8.3.1. O ile postanowienia niniejszego regulaminu nie stanowią inaczej w zakresie reklamy obowiązują przepisy zawarte w art. 2.8 Zał. K, art. 10.6 i art. 16 MKS oraz art. 29 Regulaminu Sportowego. Organizator może odrzucić reklamę, którą - w kontekście danych zawodów - uzna za niewłaściwą lub nieodpowiednią. Wszelka reklama podczas rajdu musi respektować ograniczenia wynikające z litery prawa.

8.3.2. Obowiązuje reklama obowiązkowa i dodatkowa zgodnie z zasadami zawartymi w załączniku nr **3** do niniejszego regulaminu.

8.3.2.1. Naklejki reklamowe (oznaczenia i symbole) aktualnych sponsorów, nie mogą być rozmieszczone w sposób kolidujący z rozmieszczeniem reklamy obowiązkowej i dodatkowej.

8.3.2.2. Z wyjątkiem naklejek wynikających z historycznego oznakowania samochodu oraz dopuszczonych naklejek sponsorskich, wszystkie nieaktualne naklejki rajdowe w tym numery startowe muszą być usunięte.

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 HRSMP 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 600,- PLN. W ramach opłaty organizator zapewni załodze 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 RSMP 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. Do końca sezonu 2026 dopuszczone będą kaski z homologacją: Snell SA2010/FIA 8858-2010 (tylko z hologramem FIA) lub 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 lub 36) wraz z odpowiednim kaskiem (zgodnie z wymaganiami Rozdziału III Zał. L do MKS FIA). Wyjątki od tej reguły opisane są w Zał. K.

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). Dopuszczone jest użycie wyposażenia bezpieczeństwa osobistego zgodnego z homologacją FIA Standard 8856-2000 (lista techniczna 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 najbliżej jak to możliwe punktu startu do OS należy zachować prawidłową kolejności 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 drogowej 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 drogowej 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 załączniku nr 5 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 następnej załogi. 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 ominięcie 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 Księżce 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 Księżce 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 Księżce 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 następnej załogi.

12.7. Wszystkie załogi otrzymają książkę drogową zawierającą szczegółowy opis trasy, która musi być obowiązkowo przestrzegana. W przypadku nieprzestrzegania zapisów zawartych w książce drogowej 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 drogowej, 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 drogowej 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 wygradzeń, 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 HRSMP 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 zablombowane 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

Zasady przeprowadzania BK1 opisane są w załączniku nr 2 do niniejszego regulaminu.

13.1. 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 zgodę 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.

13.2. Organizator rajdu HRSMP obowiązany jest zaplanować trasę rajdu w taki sposób, aby przewidziany był geograficznie tylko jeden park serwisowy. Powierzchnia stanowiska serwisowego jaką otrzyma zawodnik wynosi 50 m².

13.2.1. Zaleca się by stanowiska serwisowe załóg HRSMP w parku serwisowym były zlokalizowane obok siebie w tzw. Strefie HRSMP. Stanowiska postojowe dla samochodów funkcyjnych, które są samochodami historycznymi powinny być zlokalizowane w Strefie HRSMP.

13.2.2. 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”).

13.3. 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.

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

13.5. 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. Muszą one zapewniać paliwo co najmniej 98 oktanowe. Organizator jest zobowiązany wyznaczyć w książce drogowej rajdu tyle stacji paliw, aby możliwe było przejechanie rajdu tankując samochód rajdowy wyłącznie na nich.

13.6. Paliwo - [dopuszczone są wyłącznie:](#)

[13.6.1. benzyna \(art. 266-B-1 Zał. J do MKS FIA\) lub olej napędowy \(art. 266-B-2 Zał. J do MKS FIA\),](#)

[13.6.2. benzyna bezołowiowa o liczbie oktanowej 95 \(E10\) albo 98 \(E5\) dostępne na stacjach paliw w RP,](#)

[13.6.3. olej napędowy \(B7, B10\) dostępny na stacjach paliw w RP.](#)

13.7. Ze względów bezpieczeństwa, zabrania się mocowania kamer/objektywów 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.

14. Opony

14.1. Obowiązuje stosowanie opon i kół zgodnie z [Zał. K lub art. 13 Regulaminu Sportowego z listy FIA Dopuszczonych Opon Asfaltowych \(FIA List of Asphalt Eligible Tyres\) opublikowanej na stronie \[www.fia.com\]\(http://www.fia.com\). 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.](#)

14.2. [Dodatkowe zasady dotyczące stosowania opon:](#)

- Ręczne nacinanie lub modyfikacja wzoru bieżnika opony jest dozwolona, ale wyłącznie w sposób przewidziany przez jej producenta i jeżeli jest wykonywana w czasie trwania zawodów to odbywa się to wyłącznie w parku serwisowym.
- Szerokość opony musi być dopasowana do szerokości obręczy.
- Wnętrze opony (przestrzeń pomiędzy obręczą koła a częścią wewnętrzną opony) może być wypełnione wyłącznie powietrzem.

14.3. [Jedynie oznakowane opony mogą być stosowane na trasie rajdu.](#) W czasie zawodów obręcze kół muszą być pozbawione wszelkich oznakowań z poprzednich rajdów. 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

W przypadku rajdu asfaltowego organizator, zgodnie z art. 44.4 Regulaminu Sportowego, pomiędzy PKC, a Startem do pierwszego OS każdej sekcji rajdu, [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.

15.1.1. Zaleca się organizatorom zezwolenie na wcześniejszy wjazd do Parku zamkniętego.

15.1.2. Zawodnicy uprawnieni do składania protestów technicznych, mogą złożyć pisemne oświadczenie o rezygnacji z prawa do składania tych protestów. Oświadczenie to jest ostateczne i nie może zostać odwołane, musi być ono złożone w formie pisemnej, nie później niż w czasie wjazdu do Parku Zamkniętego po mecie rajdu. W przypadku złożenia takiego oświadczenia przez wszystkich uprawnionych zawodników, o ile ZSS nie zdecyduje inaczej, Park Zamknięty HRSMP zostanie otwarty po wjeździe do niego wszystkich samochodów HRSMP, jakie pozostały w rywalizacji w rajdzie. Wcześniejsze otwarcie Parku Zamkniętego nie będzie dotyczyło samochodów wyznaczonych do końcowego badania kontrolnego oraz samochodów, na które został złożony protest techniczny. Otwarcie Parku Zamkniętego dla tych samochodów wymaga zgody ZSS.

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 HRSMP

17.1. We wszystkich rajdach HRSMP 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 HRSMP - po 2 puchary,
- za 1, 2 i 3 miejsce w klasyfikacji generalnej HRSMP OPEN - 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 dodatkowe nagrody. Zaleca się by ich lista została wywieszona na 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 HRSMP

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

18.1.1. Rejestracji do cyklu HRSMP należy dokonać najpóźniej w dniu Odbioru Administracyjnego rundy HRSMP, 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 „HRSMP - roczna opłata rejestracyjna: imię i nazwisko kierowcy, nr licencji kierowcy”. Opłata wynosi 500,- PLN.

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.

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

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

19.1.1. Załoga, która wystartowała w sezonie w więcej niż jednej klasie może być sklasyfikowana i zdobywać tytuły w każdej z nich o ile spełni warunki art. 19.1 w co najmniej jednej klasie.

19.1.2. Rajd jest liczony do klasyfikacji rocznej pod warunkiem zgłoszenia do niego na podstawie niniejszego regulaminu co najmniej 10 załóg HRSMP.

19.1.3. W przypadku zgłoszenia do rajdu mniejszej ilości załóg HRSMP są one klasyfikowane wyłącznie w historycznej klasie HRSMP jaka powołana zostanie automatycznie w cyklu RSMP. Taki rajd jest uznany za nierozegrany w cyklu HRSMP, a załogi nie otrzymują za niego punktów do klasyfikacji rocznej HRSMP. W takim przypadku zawodnik ma prawo do wycofania zgłoszenia i zwrotu wpisowego w całości pod warunkiem, że wystąpi o to pisemnie do organizatora rajdu przed rozpoczęciem OA.

19.2. We wszystkich klasyfikacjach rocznych HRSMP, 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 kolejność, 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 w HRSMP

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

- generalna HRSMP;
- generalna HRSMP OPEN;
- poszczególnych klas;
- klubowa;
- zespołów producentów;
- zespołów sponsorskich;

20.2. Klasyfikacja generalna HRSMP.

20.2.1. W klasyfikacji generalnej HRSMP sklasyfikowani będą wszyscy zawodnicy/kierowcy, którzy uczestniczą w rajdzie w klasach wymienionych w art. 4.4.1.

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

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

20.3. Klasyfikacja generalna HRSMP OPEN.

20.3.1. W klasyfikacji generalnej HRSMP OPEN sklasyfikowani będą wszyscy zawodnicy/kierowcy, którzy uczestniczą w rajdzie w klasach **wymienionych w art. 4.4.2.**

20.3.2. 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.

20.4. 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. 4 sklasyfikowanych - Mistrz Polski w klasie i Wicemistrz Polski w klasie,
- przy min. 5 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 niekompletne 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, zgodnie z zajęтым miejscem wśród takich samochodów zgłoszonych do klasyfikacji sponsorskiej rajdu oraz najwyższej sklasyfikowanej załodze startującej w grupie samochodów z napędem na jedną oś, zgodnie z zajęтым miejscem wśród 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 wśród 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 nalożenie 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, antysemickiej, 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 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 **600,-** PLN. W przypadku gdy chęć udziału w odcinku testowym zadeklaruje zbyt mała liczba 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 drugiego kierowcy (pilota) był przewożony inżynier serwisu lub inna osoba wg uznania zawodnika. Fakt ten należy zgłosić w PKC 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](#) do 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 załącznika nr [3](#) do niniejszego regulaminu. Jazda samochodem na odcinku testowym w kierunku przeciwnym do właściwego jest zabroniona pod rygorem niedopuszczenia zawodnika do startu 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 karą wymierzonymi 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 w dniu [20.02.2026](#) r.

Zał. 1

Kryteria do Listy Priorytetowej Rajdów Historycznych PZM

Przy ustalaniu listy startowej i listy zgłoszeń organizator każdego rajdu zgłoszonego do kalendarza sportowego PZM musi uwzględnić aktualną listę priorytetową Rajdów Historycznych PZM. Lista ta obowiązuje wyłącznie w rajdach historycznych organizowanych w Polsce posiadających wizę 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 w klasyfikacji danej kategorii Mistrzostw Europy w Sportowych Rajdach Historycznych podczas ostatniego sezonu.
2. Kierowcy, którzy zajęli trzy pierwsze miejsca w klasyfikacji generalnej HRSMP i klasyfikacji generalnej HRSMP OPEN w ostatnim sezonie.

Lista priorytetowa Rajdów Historycznych PZM w sezonie [2026](#):

- [Marcin Kwaśny](#)
- [Maciej Lubiak](#)
- Marcin Majcher
- [Damian Sawicki](#)
- [Jan Sikorski](#)
- Filip Stopa

Załącznik 2

Badania Kontrolne

1. Badanie Kontrolne przed rajdem (BK1) będzie obejmowało sprawdzenie:

- marki i modelu samochodu,
- barw historycznych (jeżeli zostały ujęte w NHTP),
- ogólnej zgodności samochodu z przepisami technicznymi FIA/PZM obowiązującymi dla klasy, w której jest on klasyfikowany,
- niezbędnego wyposażenia bezpieczeństwa samochodu oraz wyposażenia bezpieczeństwa osobistego określonego w przepisach technicznych FIA/PZM obowiązujących dla klasy, w której samochód jest klasyfikowany,
- dokumentów samochodu wymienionych w art. 1.1 niniejszego załącznika.
- oklejenia samochodu zgodnie z wymogami regulaminu HRSMP

Dla samochodów z silnikiem doładowanym obowiązuje pomiar zwężki i jej oznakowanie.

1.1. Podczas BK1 zawodnik zobowiązany jest, z zastrzeżeniem warunków opisanych w art. 1.2. niniejszego załącznika, okazać oryginały następujących dokumentów:

- 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),
- Historyczny Paszport Techniczny (HTP) FIA (jeżeli dotyczy),
- Narodowy Paszport Techniczny (NHTP) PZM (jeżeli dotyczy),
- Certyfikat ASN klatki bezpieczeństwa (jeżeli dotyczy),
- Certyfikat ASN katalizatora (jeżeli dotyczy),
- Certyfikat modyfikacji nadwozia (jeżeli dotyczy).

1.2. Załogi:

- które złożyły wniosek o NHTP na mniej niż 30 dni przed BK1 zawodów, w których samochód ma wziąć udział i nie będzie możliwe jego zatwierdzenie w tym czasie, będą klasyfikowane w odpowiedniej klasie HISTORIC OPEN.
- zgłoszone do rajdu i nie zarejestrowane do cyklu mogą być raz w sezonie dopuszczone do startu i sklasyfikowane w rajdzie bez posiadania HTP FIA lub NHTP PZM.
- zagraniczne zobowiązane są do przedstawienia narodowego odpowiednika KSS, a w przypadku gdy są zarejestrowane do cyklu, HTP FIA lub narodowego odpowiednika NHTP PZM.

1.3. Obecność zawodnika w czasie BK1 nie jest obowiązkowa, niemniej, musi on być reprezentowany przez wskazanego w zgłoszeniu przedstawiciela. W czasie BK1, wszystkie osoby znajdujące się w strefie badania muszą uwidocznić identyfikator rajdu upoważniający ich do przebywania w tym obszarze.

2. Badanie końcowe

2.1. Badanie końcowe może być przeprowadzone na podstawie decyzji ZSS podjętej na wniosek Dyrektora zawodów lub Delegata Technicznego albo na skutek złożonego protestu. Obowiązkiem zawodnika jest poddanie się zarządzonemu badaniu końcowemu oraz okazanie oryginałów wymaganych dokumentów zgodnie z regulaminem Sportowym. Badanie końcowe przeprowadzane jest zgodnie z Regulaminem Sportowym.

2.2. Po zakończeniu rajdu, czas przeznaczony na badania samochodów wyznaczonych do końcowego badania końcowego musi wynosić przynajmniej dwie godziny liczone od przybycia samochodów na miejsce badania końcowego.

2.3. Obecność załóg w czasie badania końcowego nie jest konieczna. Niemniej, muszą one być reprezentowane przez wskazanego w zgłoszeniu przedstawiciela zawodnika. W czasie badania końcowego, wszystkie osoby znajdujące się w ich strefie muszą uwidocznić identyfikator rajdu upoważniający ich do przebywania na tym obszarze.

3. Postępowanie w przypadku niezgodności samochodu z przepisami

3.1. W przypadku samochodów posiadających:

- HTP FIA procedura jest określona w Załączniku K,
- NHTP PZM procedura jest określona poniżej.

3.2. W odniesieniu do NHTP PZM obowiązują wszystkie procedury określone w Zasadach wydawania Narodowych Historycznych Paszportów Technicznych (NHTP) PZM, w tym:

- Właścicielem NHTP PZM jest PZM.
- Delegat Techniczny może za zgodą ZSS zawodów zatrzymać NHTP PZM.

3.3. Procedura **Czerwonej Kropki NHTP PZM**. W przypadku stwierdzenia na BK1 lub w każdym innym momencie trwania zawodów, że samochód nie odpowiada zatwierdzonej specyfikacji NHTP PZM, ale w dalszym ciągu jest zgodny

z Zał. K lub Regulaminem HRSMP, to na wniosek Delegata Technicznego, za zgodą ZSS, gdy niezgodność została stwierdzona:

- podczas BK1, to zostanie on dopuszczony do zawodów z wpisem *Czerwonej Kropki NHTP PZM*,
- po starcie rajdu, to będzie mógł kontynuować udział w zawodach z wpisem *Czerwonej Kropki NHTP PZM*, pod warunkiem że niezgodność ta nie wpływa na zmianę określonej na liście startowej klasy samochodu.

3.3.1. Procedura *Czerwonej Kropki NHTP PZM* ma również zastosowanie w przypadku niezgodności barw historycznych samochodu z NHTP. W tym przypadku nie stosuje się Procedury *Czarnej Kropki NHTP PZM*.

3.4. Procedura *Czarnej Kropki NHTP PZM*. W przypadku stwierdzenia na BK1 lub w każdym innym momencie trwania zawodów, że samochód nie jest zgodny z Zał. K lub Regulaminem HRSMP dla określonej dla niego klasy, to na wniosek Delegata Technicznego za zgodą ZSS gdy niezgodność została stwierdzona:

- podczas BK1, to nie zostanie on dopuszczony do zawodów z wpisem *Czarnej Kropki NHTP PZM*,
- po starcie rajdu, to zostanie zdyskwalifikowany z zawodów z wpisem *Czarnej Kropki NHTP PZM*.

3.4.1. Procedura *Czarnej Kropki NHTP PZM* oznacza, że samochód nie jest zgodny z Zał. K lub Regulaminem Technicznym HRSMP. Z tego powodu do czasu usunięcia niezgodności samochód nie będzie mógł brać udziału w zawodach, a Zespół ds. Technicznych GKSS zweryfikuje również w takim przypadku ważność KSS PZM.

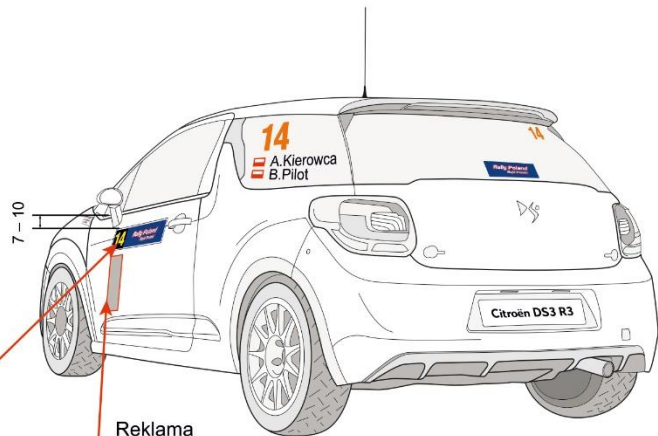
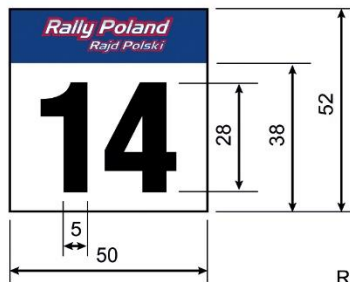
3.4.2. NHTP PZM w przypadku procedury *Czarnej Kropki NHTP PZM* zostanie zatrzymany przez Delegata Technicznego i może on wnioskować do Zespołu ds. Samochodów Historycznych PZM o anulowanie NHTP PZM. W takim przypadku zawodnik będzie musiał rozpocząć ponownie procedurę uzyskania NHTP PZM.

3.5. Obowiązkiem zawodnika jest wyjaśnić z Delegatem Technicznym sposób postępowania odnośnie stwierdzonej niezgodności przed udziałem samochodu w następnych zawodach. Gdy różnice w specyfikacji samochodu w odniesieniu do zatwierdzonej specyfikacji NHTP PZM są znaczne, to Delegat Techniczny może wnioskować do Zespołu ds. Samochodów Historycznych PZM o anulowanie NHTP PZM. W takim przypadku zawodnik będzie musiał rozpocząć ponownie procedurę uzyskania NHTP PZM.

3.5.1. W przypadku gdy niezgodności wynikające z procedury *Czarnej i Czerwonej Kropki NHTP PZM* nie zostaną poprawione do udziału samochodu w kolejnych zawodach, to na wniosek Delegata Technicznego nie zostanie dopuszczony przez ZSS do udziału w tych zawodach.

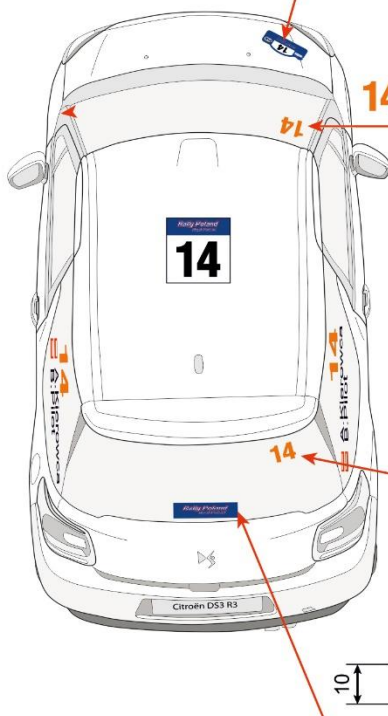
Rozmieszczenie reklamy obowiązkowej i dodatkowej

Opcjonalne pole numerowe z reklamą obowiązkową



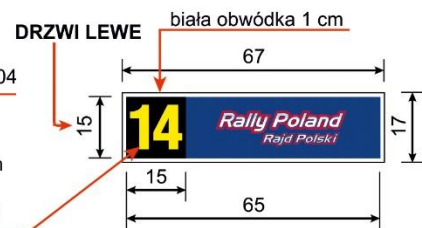
Reklama obowiązkowa

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

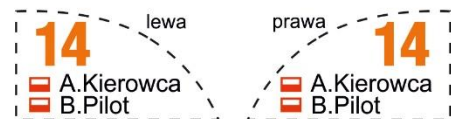


DRZWI PRAWY



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

SZYBY BOCZNE I TYLNE



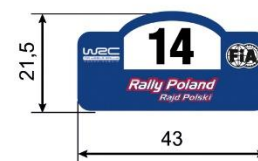
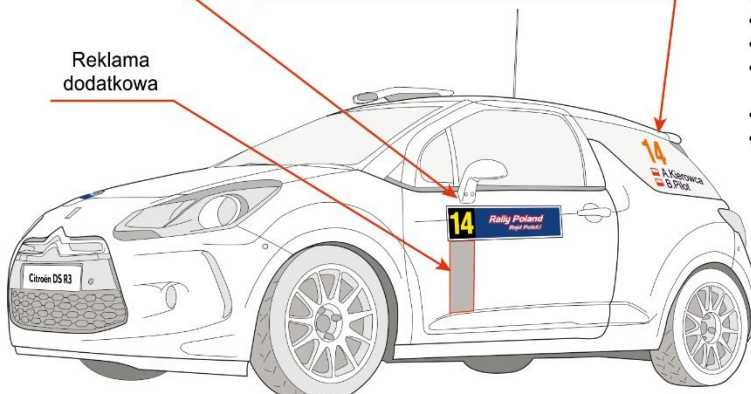
KIEROWCA I PILOT

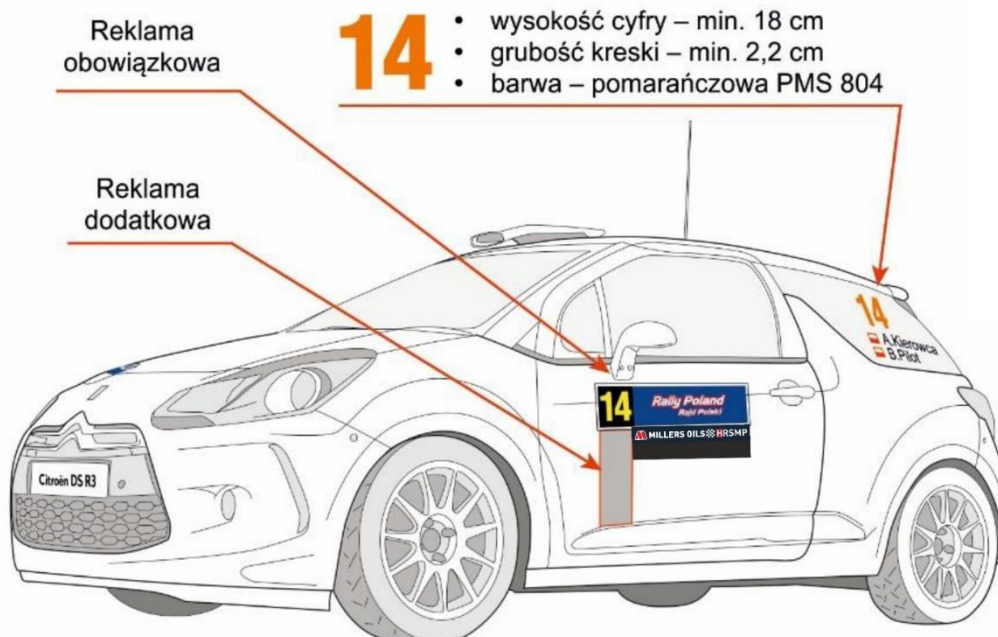
- czcionka – Helvetica
- wysokość – 6 cm
- grubość kreski – 1 cm
- barwa – biała
- Imię: tylko pierwsza litera – duża
- Nazwisko: pierwsza litera nazwiska – duża, pozostałe litery – małe
- tło – przezroczyste
- nazwisko pilota poniżej nazwiska kierowcy

Reklama obowiązkowa

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

Reklama dodatkowa





1. Na pasie przedniej szyby o podkładzie czarnym matowym (blenda), muszą znajdować się wyłącznie oznaczenia przedstawione w niniejszym załączniku w kolorystyce i rozmieszczeniu jak na rysunku powyżej:

- a. Logo cyklu HRSMP o wysokości 8 cm i łącznej długości 55 cm (z czego „HRSMP” o długości 26 cm).
- b. Logo PZM o boku 8 cm (zgodne z Księgą Znaku PZM).

2. W sytuacji ograniczenie widoczności przez pas reklamy, dopuszcza się zastąpienie pasa czarnego pasem przezroczystym o ciemnej barwie lub jego przeniesienie na dach lub całkowitą rezygnację z pasa z jednoczesnym zachowaniem pozostałych, wskazanych oznaczeń. Każde opisane powyżej odstępstwo wymaga zgody Delegata Technicznego.

3. Komplet materiałów do oklejenie przedniej szyby (z wyjątkiem czarnego tła blendy, które zawodnik zobowiązany jest przygotować we własnym zakresie) wydawane są zawodnikowi bezpłatnie przy pierwszym starcie w konkretnej klasie. Przy kolejnych startach zawodnik będzie miał zapewnioną możliwość zakupu kolejnego kompletu za kwotę 50,- PLN.

4. Dodatkowo, organizator może zdecydować o umieszczeniu jego logo w miejscu jak na rysunku powyżej, o wielkości zamykającej się w kwadracie 8x8 cm. Obowiązek dostarczenia logo organizatora do umieszczenia na blendzie spoczywa na organizatorze.

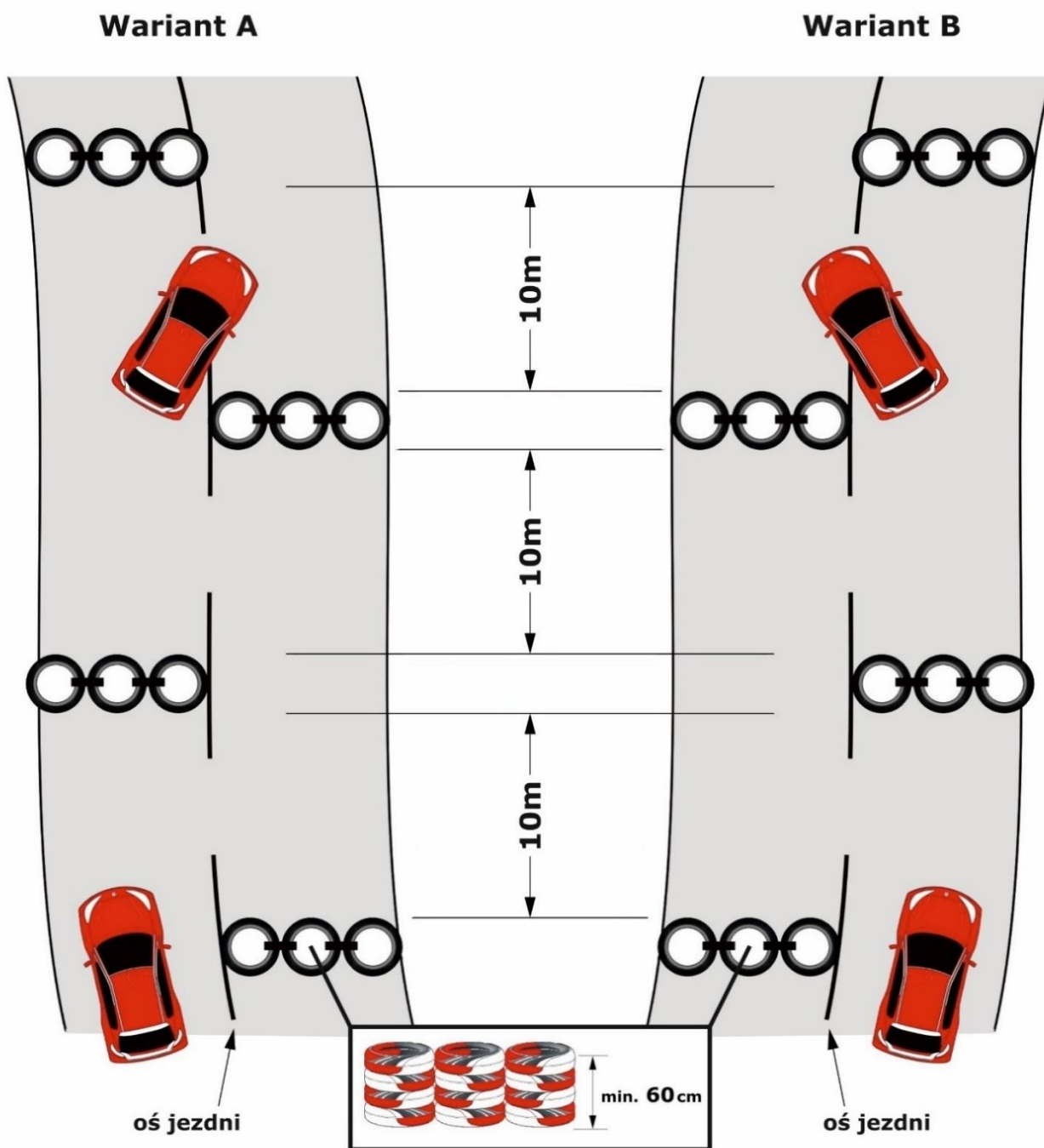
5. Zawodnik może umieścić na blendzie przedniej szyby logo macierzystego klubu w miejscu przewidzianym (jak na rysunku powyżej). Logo być w oryginalnych proporcjach, całkowicie mieścić się na czarnym polu blendy mieć maksymalny wymiar 8x8 cm.

Barwy historyczne w HRSMP

Barwy historyczne w Historycznych Rajdowych Samochodowych Mistrzostwach Polski są zalecane. Trzeba pamiętać że ich podstawowym celem jest zachowanie historycznego wizerunku samochodów rajdowych startujących w cyklu. Jednocześnie należy wziąć pod uwagę, że starty zawodników samochodami historycznymi są współfinansowane przez ich współczesnych sponsorów. Aby z jednej strony umożliwić takie współfinansowanie, a z drugiej zachować historyczny wizerunek samochodów startujących w cyklu przyjęto poniższe wytyczne uznawania barw, za spełniające wymogi regulaminu HRSMP, w tym zakresie:

1. Układ graficzny malowania nadwozia musi być w oryginalnym kształcie, wielkości i kolorystyce z zachowaniem logotypów oryginalnego sponsora/sponsorów - o ile ich reklama nie jest zakazana.
2. W związku z ustawowym zakazem reklamy niektórych wyrobów oraz nazw i logotypów firm, zakazane oryginalne logotypy i nazwy mogą być zastąpione tekstem/grafiką o takim samym rozmiarze, kolorystyce i generalnym kształcie, jednak w sposób pozbawiający ich cech reklamy zakazanej.
3. Samochody z historią startów zawodników prywatnych („private entry”) z nadwoziem w kolorze/kolorach fabrycznych bez specjalnego historycznego układu malowania/oklejenia są traktowane jako samochody w barwach historycznych.
4. W pozostałym zakresie reklama współczesnych sponsorów jest ograniczona do powierzchni pomiędzy osiami pojazdu poniżej linii szyb oraz maski przedniej z zachowaniem miejsca na tablice rajdowe oraz miejscem dla sponsorów organizatora rajdu.
5. Za barwy historyczne mogą być uznane tylko takie układy graficzne, które są odwzorowaniem pierwowzoru i pochodzą z okresu startów samochodu, ale nie późniejszego niż określony dla danej klasy HRSMP. W przypadku:
 - samochodów niehomologowanych oznacza okres zgodny z datą produkcji.
 - samochodów klas HISTORIC OPEN obowiązuje okres wynikający z klas A, B, C odpowiadający dacie homologacji.
6. Na zawodniku spoczywa obowiązek zgromadzenia i przedstawienia przekonywującej dokumentacji potwierdzającej spełnienie powyższych warunków uznania barw za historyczne.
7. Barwy historyczne są zatwierdzane w ramach procedury wydawania NHTP PZM i nie podlegają oprostowaniu.

Schemat szykany



- Każdy element (przęsło) szykany musi być zbudowany z ustawionych obok siebie trwałych elementów (balotów ze stomy 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).

Załącznik 5Zapowiedź zmian regulaminowych od sezonu 2027

...

4.4. W HRSMP obowiązują następujące kryteria podziału samochodów na klasy.

4.4.1. Klasyfikacja generalna HRSMP:

KLASA	SAMOCHODY		WYMAGANIA
A1	<u>powyżej 2000 cm³</u>	– wyprodukowane pomiędzy 01.01.1931 a 31.12.1957 oraz homologowane pomiędzy 01.01.1958 a 31.12.1969 (okresy FIA D, E, F i G1) – <u>homologowane w Grupach 1, 2, 3 i 4 pomiędzy 01.01.1970 a 31.12.1975 (okresy FIA G2, H1)</u> – <u>homologowane w Grupach 1, 2, 3 lub 4 pomiędzy 01.01.1976 a 31.12.1981 (okresy FIA H2, I)</u>	Załącznik K lub Przepisy Szczegółowe dla Samochodów Grupy PZM HR
A2	<u>do 2000 cm³</u>		
B1	powyżej 2000 cm ³	– homologowane w Grupach A, B i N pomiędzy 01.01.1982 a 31.12.1992 (okresy FIA J1, J2)	
B2	do 2000 cm ³		
C1	powyżej 2000 cm ³	– homologowane w Grupach A, Kit-car, WRC i N pomiędzy 01.01.1993 a 31.12.2000 (okresy FIA K, KC, KRC)	
C2	powyżej 1400 cm ³ do 2000 cm ³		
C3	do 1400 cm ³		

...