



**NAWIGACYJNE SAMOCHODOWE  
MISTRZOSTWA POLSKI**

oraz

**NAWIGACYJNY PUCHAR POLSKI**

**REGULAMIN**

WARSZAWA, STYCZEŃ 2019

# POSTANOWIENIA OGÓLNE

## 1. USTALENIA OGÓLNE

- 1.1. Nawigacyjne Samochodowe Mistrzostwa Polski (dalej: NSMP) oraz Nawigacyjny Puchar Polski (dalej: NPP) są własnością Polskiego Związku Motorowego (dalej: PZM).
- 1.2. Nadzór nad przebiegiem NSMP i NPP sprawuje Główna Komisja Sportu Popularnego i Turystyki (dalej: GKSPiT), która posiada niezbywalne prawo interpretacji niniejszego regulaminu oraz rozpatrywania i rozstrzygania wszelkich rozbieżności i wątpliwości, które mogą powstać przy stosowaniu i interpretacji niniejszego regulaminu i innych przepisów w oparciu o które rozgrywane są NSMP i NPP. Decyzje GKSPiT są wiążące.
- 1.3. Organizatorami poszczególnych rund NSMP i NPP są kluby zrzeszone w PZM, działające na zlecenie GKSPiT.
- 1.4. Organizator zgłasza do kalendarza NSMP i NPP imprezę bez określania jej rangi. Wszystkie rundy zaliczają się zarówno do klasyfikacji pucharowej (NPP) jak i mistrzowskiej (NSMP). Załogi w zgłoszeniach określają w jakiej klasyfikacji będą startować.
- 1.5. Kalendarz imprez oraz ilość rund zaliczanych do klasyfikacji generalnej NSMP i NPP w danym sezonie, w poszczególnych konkurencjach, a także maksymalną wysokość startowego ustala GKSPiT i ogłasza komunikatem w terminie do końca stycznia aktualnego sezonu.

## 2. CEL IMPREZY

- 2.1. Propagowanie Sportowych Imprez Popularnych, krzewienie zorganizowanych form Turystyki Motorowej oraz szerzenie i pogłębianie wiedzy historycznej i krajoznawczej o regionie, a także doskonalenie umiejętności prowadzenia pojazdu, aktualizację wiedzy dot. Przepisów Ruchu Drogowego, propagowanie kultury motoryzacyjnej i bezpieczeństwa ruchu drogowego.
- 2.2. Wyłonienie Mistrza Polski i I i II Wicemistrza Polski w Nawigacyjnych Samochodowych Mistrzostwach Polski w klasyfikacji indywidualnej: oddzielnie kierowcy i pilota oraz klubowej;
- 2.3. Wyłonienie zdobywcy Nawigacyjnego Pucharu Polski oraz drugiego i trzeciego miejsca NPP, w klasyfikacji indywidualnej: oddzielnie kierowcy i pilota oraz klubowej;
- 2.4. Wyłonienie zdobywcy tytułu: „Najaktywniejszy Okręg w Nawigacji Samochodowej PZM”.
- 2.5. Wyłonienie zdobywcy tytułu: „Najlepszy kierowca na próbach SZ” oddzielnie w NSMP oraz NPP.

## 3. OBOWIĄZKI ORGANIZATORA

- 3.1. Organizator imprezy, nie później niż na 21 dni przed datą imprezy, zobowiązany jest do przesłania GKSPiT, Zarządom Okręgowym PZM oraz zainteresowanym klubom, informacji o imprezie (Komunikat Organizatora oraz Regulamin Uzupełniający) z podaniem miejsca bazy rajdu, wysokości wpisowego w rozbiciu na startowe i pozostałe świadczenia, składu zespołu organizatorów posiadających uprawnienia zgodne z wytycznymi regulaminu OSP (komandora/dyrektora imprezy, kierownika trasy, kierownika prób sprawności SZ, weryfikatora trasy).
- 3.2. Organizator zobowiązany jest do przygotowania materiałów startowych dla rund o różnym stopniu trudności: niższy dla rundy NPP, wyższy dla rundy NSMP. Może to osiągnąć przez:
  - a) wydłużenie czasu przejazdu odcinków dla NPP, względem czasu przejazdu w NSMP;
  - b) zmniejszenie ilości odcinków dla NPP, względem ilości odcinków w NSMP ;
  - c) usunięcie pewnych elementów z trasy przejazdu NPP, względem elementów trasy w NSMP.Organizator musi zapewnić graficzną różnicę w materiałach dla Zawodników NSMP i NPP (np. barwa nagłówka itinererów, kolor karty drogowej), jednoznacznie rozróżniającą materiały dla NSMP i NPP. Organizator zobowiązany jest do przeprowadzenia w rundzie dwóch oddzielnych klasyfikacji, osobno dla NSMP i NPP.
- 3.3. Organizator zastrzega sobie, za zgodą GKSPiT PZM, prawo zmiany programu oraz w przypadku zaistnienia przeszkód od siebie niezależnych przesunięcia terminu lub odwołania rundy.

**3.4.** GKSPiT oraz Organizator zastrzega sobie prawo odwołania rundy jeżeli w klasyfikacjach indywidualnych konkurencji NSMP+NPP nie wpłynęła wymagana do ich przeprowadzenia liczba zgłoszeń, lub wymagana liczba załóg nie wzięła udziału w rundzie.

**3.5.** W przypadku, gdy impreza nie może się odbyć w terminie podanym w kalendarzu GKSPiT, Organizator zobowiązany jest powiadomić o tym pisemnie GKSPiT oraz zgłoszonych zawodników nie później niż na 7 dni przed planowanym terminem imprezy.

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

**3.7.** Organizator zobowiązany jest przekazać komplet wyników rundy (klasyfikację mistrzowską/pucharową) w ciągu dwóch dni roboczych następujących po zakończeniu imprezy do GKSPiT PZM w Warszawie oraz bezpośrednio Obserwatorowi w przypadku jego obecności na imprezie. **Do wyników należy dołączyć min. 5 zdjęć z imprezy (ilustrujące Start, Metę, przebieg imprezy), ew. wskazać link do galerii zdjęć z imprezy umieszczonej na stronie internetowej.**

**3.8.** GKSPiT w przypadku naruszenia przez Organizatora obowiązków pkt. 3.1- 3.7 zastrzega sobie prawo do:

a) odwołania rundy;

b) nałożenia na Organizatora kary finansowej w postaci wstrzymania, lub zaniechania przekazania organizatorowi przyznanego dofinansowania;

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

#### **4. UCZESTNICTWO**

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

a) w klasyfikacji indywidualnej: kierowca i pilot

b) w klasyfikacji zespołowej: reprezentacje klubów PZM, reprezentacje okręgów PZM

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

**4.3.** Dopuszcza się do startu w rundzie załogi w których kierowca i pilot są członkami różnych klubów PZM.

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

**4.5.** Tryb zgłoszeń do rund nawigacyjnych:

Zawodnik w momencie zgłoszenia do imprezy deklaruje w jakim cyklu rozgrywek (NPP czy NSMP) w danej eliminacji weźmie udział.

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

**4.7.** Ze względów bezpieczeństwa nie dopuszcza się do startu załogi niepełnej (bez pilota).

#### **5. ZGŁOSZENIA**

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

**5.2** Zgłoszenie musi jednoznacznie zawierać:

a) skład osobowy załogi (z wyszczególnieniem funkcji kierowcy i pilota);

b) w przypadku załóg zrzeszonych, przynależność klubową i okręgową, w przypadku niezrzeszonych zadeklarowane województwo zamieszkania.

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

**5.4.** Organizator jest zobowiązany niezwłocznie potwierdzić fakt przyjęcia zgłoszenia zawodnika do uczestnictwa w rundzie za pomocą poczty elektronicznej, lub publikując zgłoszenie na stronie internetowej imprezy, oraz ogłosić listę zgłoszeń zgodnie z terminami określonymi w regulaminie uzupełniającym. Listę startową organizator ogłasza po odbiorze administracyjnym (odbiorze materiałów rajdowych).

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

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

## **6. PRZEBIEG IMPREZY**

**6.1.** Wyróżniamy imprezy jednodniowe jednorundowe, jednodniowe dwurundowe lub dwudniowe dwurundowe. Dla imprez dwurundowych:

a) impreza jednodniowa - rozgrywana jest runda przedpołudniowa i popołudniowa, przy czym Organizator zobowiązany jest zapewnić minimum dwugodzinną przerwę regeneracyjną pomiędzy zamknięciem mety rundy przedpołudniowej a startem do rundy popołudniowej

b) Impreza dwudniowa - rozgrywana jest runda nocna i dzienna, przy czym Organizator zobowiązany jest zapewnić minimum sześciogodzinną przerwę regeneracyjną pomiędzy zamknięciem mety rundy nocnej a startem do rundy dziennej

**6.2.** Runda obejmuje od 2 do 4 odcinków opracowanych zgodnie z aktualnie obowiązującym dokumentem: „Zbiór zasad opisów tras wykorzystywanych w turystyczno-nawigacyjnych rajdach samochodowych” (kodyfikator), przygotowanym przez GKSPiT (załącznik nr 1 do Regulaminu).

Łączny czas odcinków w rundzie nie może przekraczać 4 godz., a średnie prędkości odcinków nie mogą przekraczać 15 km/h na obszarze zabudowanym i 25 km/h poza obszarem zabudowanym.

W materiałach rajdowych musi się znaleźć mapa podstawowa zawierająca min. 3 jawne punkty przejazdu występujące w itinererze.

**6.3.** Organizator rundy zobowiązany jest przeprowadzić przed startem odprawę Uczestników, na której między innymi:

a) wskazuje lokalizację tablicy ogłoszeń, na której wywieszane będą prawidłowe przejazdy oraz odpowiedzi na pytania, wyniki prowizoryczne i ostateczne, odpowiedzi na wnioski o wyjaśnienia, rozstrzygnięcia protestów;

b) wskazuje lokalizację Biura Imprezy, do którego uczestnicy składać mogą wnioski o wyjaśnienia i protesty. Organizator może przeprowadzić uzupełniającą odprawę internetową, wyczerpując wszystkie powyżej wskazane postanowienia oraz przekazując w niej wszystkie informacje niezbędne zawodnikom. Organizator musi uzyskać potwierdzenie otrzymania informacji o odprawie internetowej przez zawodników zgłoszonych do rundy.

**6.4.** Organizator wyznacza trasę rundy i czas przejazdu od startu do mety oraz czas na wykonanie określonych przez organizatora w materiałach startowych opcjonalnych dodatkowych zadań regulaminowych.

**6.5.** Punkt Kontroli Czasu (PKC) powinien być oznaczony i wyposażony zgodnie z regulaminem FIA oraz zlokalizowany bezkolizyjnie w miejscu umożliwiającym zatrzymanie zgodne z przepisami ruchu drogowego. O zastosowaniu innych sposobów oznakowania PKC Organizator musi poinformować uczestników na odprawie przed startem oraz na tablicy ogłoszeń. Lokalizacja PKC musi być podana jawnie w materiałach dostarczonych Uczestnikom. PKC czynne są przez czas równy limitowi spóźnień w rundzie, liczony od regulaminowego czasu przyjazdu na metę ostatniego Uczestnika. Wpisy z PKC muszą być odnotowane w karcie drogowej Uczestnika.

**6.6.** Przejazd odcinka musi być potwierdzony wizami w karcie drogowej. Punkty Kontroli Przejazdu (PKP) mogą występować w postaci:

a) obsługiwane przez sędziego - oznaczone i wyposażone zgodnie z regulaminem FIA lub komunikatem organizatora i zlokalizowane bezkolizyjnie zgodnie z przepisami ruchu drogowego;

b) samoobsługowej w postaci tablic organizatora;

c) samoobsługowej - elementy stałe występujące na trasie przejazdu (np. tablice początku miejscowości).

O stosowaniu takich PKP oraz sposobie zapisu ich w karcie drogowej Organizator musi poinformować uczestników na odprawie przed startem oraz na tablicy ogłoszeń. Samoobsługowe PKP muszą być odnotowywane samodzielnie w karcie drogowej Uczestnika.

**6.7.** Uczestnik zobowiązany jest oddać na mecie wszystkie otrzymane od Organizatora dokumenty stanowiące podstawę do klasyfikacji chyba, że Organizator postanowi inaczej.

**6.8.** Podczas trwania imprezy, w szczególnych sytuacjach oraz w starcie do próby SZ, w ramach zgłoszonej załogi dopuszcza się zamianę miejsc (kierowca /pilot). Jeśli zamiana została zrobiona w trakcie trwania odcinka musi być ona zgłoszona (z uzasadnieniem) sędziemu na najbliższym PKC. Nie zmienia to klasyfikacji rundy w kategoriach kierowca/pilot podanej przed startem do rundy.

**6.9.** Do startu w próbach sprawności SZ liczonych do klasyfikacji „Najlepszy kierowca na próbach SZ” dopuszcza się obu członków załogi (kierowcę i pilota).

## **7. ZADANIA W RUNDACH**

Jako zadania w rundach występują:

- a) test z bezpieczeństwa ruchu drogowego (BRD) oraz pomocy przedmedycznej;
- b) przynajmniej jedna próba sprawności kierowania pojazdem (SZ);

## **8. PUNKTACJA W RUNDACH**

Zgodnie z regulaminem, uczestnicy klasyfikowani będą punktami karnymi.

GKSPiT sugeruje i zaleca korzystanie z programu obliczeniowego GKSPiT ( przykładowa punktacja w pkt. 15, 16).

## **9. KLASYFIKACJA W RUNDACH**

### **KLASYFIKACJA INDYWIDUALNA**

**9.1.** W rundzie klasyfikowane są wszystkie załogi dopuszczone do startu. Warunkiem klasyfikowania w rundzie jest minimum 8 załóg które wystartowały w imprezie, zgłoszonych łącznie do NSMP i NPP. W przeciwnym razie runda nie jest klasyfikowana zarówno do NSMP jak i NPP.

**9.2.** Klasyfikacje przeprowadzane są oddzielnie dla NSMP i NPP.

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

- a) suma punktów za PKP;
- b) suma punktów za PKC;
- c) łączny wynik prób SZ;
- d) wynik z testów BRD i pomocy przedmedycznej.

**9.3.** W rundzie przeprowadzana jest klasyfikacja prób sprawności SZ wg zasad pkt. 16. łączny wynik wszystkich prób SZ określa klasyfikację „Najlepszy kierowca na próbach SZ” w rundzie (z uwzględnieniem pkt 6.9.).

**9.4.** Miejsca w klasyfikacji indywidualnej zdobyte w rundzie, a także w klasyfikacji „Najlepszy kierowca na próbach SZ”, przeliczane są na punkty mistrzowskie/pucharowe wg następujących zasad:

- jeżeli w rundzie nawigacyjnej wystartowało:

- a) 8 lub więcej załóg, punkty mistrzowskie przeliczane są wg zasad tabeli 1.
- b) 7 załóg, punkty mistrzowskie przeliczane są wg zasad tabeli 2.
- c) 6 załóg, punkty mistrzowskie przeliczane są wg zasad tabeli 3.
- d) 5 załóg, punkty mistrzowskie przeliczane są wg zasad tabeli 4.
- e) 4 załogi, punkty mistrzowskie przeliczane są wg zasad tabeli 5.
- f) 3 załogi, punkty mistrzowskie przeliczane są wg zasad tabeli 6.
- g) 2 załogi, punkty mistrzowskie przeliczane są wg zasad tabeli 7.
- h) 1 załoga, punkty mistrzowskie przeliczane są wg zasad tabeli 8.

Miejsce/ Tabela	1	2	3	4	5	6	7	8
1	100	97	95	93	92	91	90	89
2	97	95	93	92	91	90	89	88
3	95	93	92	91	90	89	88	87
4	93	92	91	90	89	88	87	86
5	92	91	90	89	88	87	86	85
6	91	90	89	88	87	86	85	84
7	90	89	88	87	86	85	84	83
8	89	88	87	86	85	84	83	82

Za kolejne miejsca o 1 pkt mniej

### KLASYFIKACJA ZESPOŁOWA

**9.5.** W rundzie klasyfikowane są wszystkie zespoły, których załogi zostały dopuszczone do startu. Załoga, której kierowca i/lub pilot w trakcie sezonu zmienia barwy zespołu, który reprezentuje, nie jest w dalszej części sezonu klasyfikowana do punktacji zespołowej. W przypadku załóg niezrzeszonych, wstępujących do klubów, są one uwzględniane w klasyfikacji zespołowej od momentu zrzeszenia.

**9.6.** Nie jest wymagane przeprowadzanie klasyfikacji zespołowej ani okręgowej w rundach. Załogi zdobywając punkty w klasyfikacji indywidualnej zdobywają jednocześnie punkty do zespołowej klasyfikacji generalnej.

### 10. NAGRODY I WYRÓŻNIENIA W RUNDACH

Zgodnie z regulaminami uzupełniającymi.

### 11. KLASYFIKACJA GENERALNA

#### KLASYFIKACJA INDYWIDUALNA

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

**11.2.** Zawodnicy startujący w NSMP muszą wziąć udział w minimum 3 rundach „wyjazdowych”, organizowanych poza własnym okręgiem (każda w innym okręgu). Zawodnicy startujący w NPP muszą wziąć udział w minimum 2 rundach „wyjazdowych”, organizowanych poza własnym okręgiem (każda w innym okręgu). Zawodnicy nie spełniających tych warunków nie są klasyfikowani.

**11.3** Zawodnicy reprezentujący klub Organizatora rundy - biorący udział w jej organizacji (wymienieni w Regulaminie Uzupełniającym rundy np: autor trasy, weryfikator, komandor, komisja obliczeń, sędziowie) otrzymują premię w postaci punktów mistrzowskich równych jednemu najlepszemu wynikowi osiągniętemu w sezonie. Skład zespołu organizatorów może być zaktualizowany najpóźniej do dnia startu imprezy. Punkty przypisywane są po zakończeniu ostatniej rundy NSMP/NPP. Punkty przysługują tym zawodnikom, których kluby zorganizowały w sezonie min. 2 rundy nawigacyjne.

**11.4** Zawodnicy reprezentujący klub Organizatora rundy - startujący w organizowanych przez klub rundach - nie otrzymują punktów premiowych lecz zachowują punkty zdobyte w rundach.

**11.5.** W przypadku równej liczby punktów o kolejności indywidualnych miejsc decyduje większa ilość lepszych miejsc uzyskanych w rundach zaliczanych do klasyfikacji generalnej (NSMP/NPP), lepsze miejsca w bezpośrednim współzawodnictwie, a jeżeli to kryterium okaże się niewystarczające wówczas ustala się miejsca ex aequo.

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

a) Warunkiem uzyskania tytułu Mistrza Polski oraz I i II Wicemistrza Polski jest sklasyfikowanie co najmniej 15-tu uczestników w danej kategorii.

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

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

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

**11.7.** W klasyfikacji „Najlepszy kierowca na próbach SZ” w NSMP o zdobytym tytule decyduje suma punktów mistrzowskich uzyskanych w rundach klasyfikacyjnych zgodnie z komunikatem GKSPiT (pkt 1.5) na dany rok.

Analogicznie w Nawigacyjnym Pucharze Polski - decyduje suma punktów pucharowych.

## **KLASYFIKACJA ZESPOŁOWA**

**11.8.** Warunki przyznawania tytułów w każdej z konkurencji w klasyfikacji zespołowej Nawigacyjnych Samochodowych Mistrzostw Polski:

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

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

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

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

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

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

**11.11.** W klasyfikacji zespołowej o zdobyciu Nawigacyjnego Pucharu Polski oraz osiągnięciu II i III miejsca w NPP w poszczególnych kategoriach decyduje suma punktów pucharowych uzyskanych w rundach zaliczanych do klasyfikacji generalnej NPP, zgodnie z komunikatem GKSPiT (pkt 1.5) na dany rok. Punkty do klasyfikacji zespołowej NPP zdobywają zawodnicy danego zespołu (suma punktów kierowców i pilotów), nie będący zakwalifikowani do klasyfikacji indywidualnej Nawigacyjnych Samochodowych Mistrzostw Polski.

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

## **KLASYFIKACJA OKRĘGOWA**

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

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

## **12. NAGRODY I WYRÓŻNIENIA**

**12.1.** Nagrody i wyróżnienia w konkurencji Nawigacyjnych Samochodowych Mistrzostw Polski przyznawane są w następujący sposób:

a) w klasyfikacjach indywidualnych:

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

b) w klasyfikacjach zespołowych:

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

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

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

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

**12.3.** W klasyfikacji „Najlepszy kierowca na próbach SZ” – za miejsce I, II, III – puchary.

**12.4.** Dodatkowe nagrody główne (w przypadku ich występowania) dla zwycięzców NSMP/NPP, oraz warunki ich przyznawania, ogłasza GKSPiT specjalnym komunikatem.

## **13. PUBLIKOWANIE WYNIKÓW I ROZSTRZYGANIE SPORÓW**

Prawidłowy przejazd trasy oraz wzorcowa karta drogowa ogłoszone zostają w formie pisemnej niezwłocznie po przyjeździe ostatniej załogi na metę rundy, w miejscu podanym przez Organizatora na odprawie zawodników.

Autor trasy lub weryfikator w ciągu 60 minut odpowiadają na pytania zawodników i wyjaśniają wątpliwości.

W przypadku rundy nocnej wyjaśnienia organizatora mogą zostać przeniesione na podany w komunikacie, dokładny termin w dniu następnym.

Jeżeli załoga nie zgadza się z interpretacją przejazdu trasy podaną przez organizatora, głos decydujący odnośnie prawidłowego przejazdu trasy ma „grupa ekspertów”. W skład „grupy ekspertów” wchodzi 3 zawodników należących do różnych klubów (kierowca lub pilot), najwyżej sklasyfikowanych w poprzednio odbytych eliminacjach danego sezonu. W przypadku pierwszej rundy w sezonie, „grupa ekspertów” wyłaniana jest na podstawie wyników ubiegłego sezonu.

„Grupa ekspertów” w ciągu 15 minut podejmuje decyzje dotyczące wniosków złożonych na piśmie przez wnoszące zastrzeżenia załogi. Grupa podejmuje decyzje w formie głosowania. Podjęte decyzje przekazuje organizatorowi.

Po ogłoszeniu przez organizatora zakończenia dyskusji nad trasą publikowany jest ostateczny wzorzec przejazdu oraz wywieszane zostają wyniki prowizoryczne. Załogi mają 30 min. na wnoszenie reklamacji dotyczących pomyłek rachunkowych. Po tym terminie wyniki uważa się za ostateczne.

Załodze, która nie zgadza się z decyzją organizatora przysługuje prawo do złożenia protestu do GKSPiT.

Protest do GKSPiT należy złożyć u organizatora rundy, dołączając kaucję o wartości 5-krotnej wysokości startowego. Kaucja jest zwracana tylko w przypadku uznania protestu. Organizator jest zobowiązany do przedstawienia GKSPiT kompletu materiałów dotyczących spornej sytuacji.

Kopię protestu załoga musi przesać do GKSPiT, z przedstawieniem własnej interpretacji, z adnotacją organizatora o przyjęciu protestu i wysokości dołączonej kaucji.

Termin składania protestów upływa po 30 minutach od momentu ogłoszenia przez organizatora zakończenia dyskusji nad trasą.

## **14. POSTANOWIENIA KOŃCOWE**

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

Materiały te nie mogą:

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

b) zmieniać zasad zamieszczonych w obowiązującym dokumencie: „Zbiór zasad opisów tras wykorzystywanych w turystyczno-nawigacyjnych rajdach samochodowych”, przygotowanym przez GKSPiT (załącznik nr 1 do Regulaminu).



Wszelkie użyte w opisie trasy elementy, nie zawarte w „Zbiorze zasad opisów tras wykorzystywanych w turystyczno-nawigacyjnych rajdach samochodowych”, muszą być poparte przykładami rysunkowymi i omówione na odprawie przedstartowej zawodników.

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

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

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

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

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

### **PRZEJAZD TRASY**

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

- a) brak właściwej wizy PKP - 100 pkt.
- b) pobranie niewłaściwej wizy PKP - 60 pkt.

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

- a) od 1 do 10 minut, za każdą minutę - 5 pkt.
- b) od 11 do 45 minut, za każdą minutę - 10 pkt.
- d) od 46 minut, za odcinek, na którym nastąpiło przekroczenie limitu spóźnień - 10.000 pkt.

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

- a) 45 minut - dla rundy składającej się z jednego odcinka;
  - b) 60 minut - dla rundy składającej się z dwóch odcinków;
  - c) 90 minut - dla rundy składającej się z co najmniej trzech odcinków;
- za odcinek, na którym nastąpiło przekroczenie limitu spóźnień - 10.000 pkt. (z uwzględnieniem pkt.15.2c).

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

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

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

**15.6.** Zgłoszenie się na start Załogi, której pojazd nie spełnia wymagań regulaminowych:

- a) za jedno uchybienie 50 pkt.
- b) maksymalnie za stwierdzone niezgodności 200 pkt.

### **BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO**

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

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

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

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

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

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

**16.5.** Punktacja:

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

a) za każde ukończone 0,1 sek. kierowca otrzyma 0, 1 punktu.

b) za przewrócenie lub przesunięcie słupka poza jego obrys - 5 pkt.

c) za niewystartowanie lub nieprawidłowe pokonanie próby - „TARYFA” – 200 pkt.

d) za popełnienie FALSTARTU - 5 pkt.

e) za przekroczenie linii „metry stop” – 5 pkt.

f) za zmianę składu załogi (nie dotyczy zamiany miejscami), lub wystartowanie w niepełnym składzie załogi - 200 pkt.

g) za zmianę samochodu wyłącznie na próbie sprawności - 200 pkt.

Kierowca, który uzyskał w swej kategorii najlepszy wynik otrzymuje 0 pkt. Pozostali, liczbę punktów odpowiadającą różnicy między uzyskanym wynikiem a najlepszym wynikiem, jednak nie więcej niż 200 pkt.

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

### **ZAŁĄCZNIKI:**

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

**Załącznik nr 2:** Pytania testowe z Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

**Załącznik nr 3:** Pytania testowe z Pomocy Przedmedycznej

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