



MISTRZOSTWA POLSKI W HISTORYCZNYCH RAJDACH NA REGULARNOŚĆ

REGULAMIN RAMOWY

Główna Komisja Pojazdów Zabytkowych
Podkomisja Sportu Historycznego
ZG PZM

WARSZAWA, 2018

Stan prawny na dzień

1. USTALENIA OGÓLNE

- 1.1.** Organizatorem poszczególnych rund Mistrzostw Polski w Historycznych Rajdach na Regularność (zwanym dalej MPHRR) są na zlecenie Zarządu Głównego Polskiego Związku Motorowego (zwanego dalej ZG PZM) w Warszawie kluby zrzeszone w PZM, działające w jego imieniu. Kalendarz imprez - rund na każdy rok stanowi Załącznik nr 3 do niniejszego regulaminu. MPHRR jest własnością Polskiego Związku Motorowego w tym także w zakresie praw do transmisji TV i radiowych: „Własność i wyłączność do sprzedaży prawa transmisji i rejestracji audiowizualnej za pomocą wszystkich środków technicznych, łącznie z transmisją satelitarną, bezpośrednią transmisją radiową z satelity na kabel, telefonicznie, w obwodzie zamkniętym, swobodną lub kodowaną, czarno-białą lub w kolorze, bezpośrednio lub poprzez jakikolwiek sposób rejestracji do odbioru prywatnego lub publicznego, posiada ZG PZM”.
- 1.2.** Nadzór nad przebiegiem MPHRR sprawuje Główna Komisja Pojazdów Zabytkowych PZM (GKPZ), 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 i innych przepisów w oparciu o które rozgrywane są rundy MPHRR.
- 1.3.** Rundy/rajdy MPHRR organizowane przez Automobilkluby i Kluby sfederowane w PZM rozgrywane są również w oparciu o następujące przepisy:
 - Międzynarodowy Kodeks Sportowy FIA (MKS) wraz z załącznikami,
 - Niniejszy Regulamin Ramowy MPHRR,
 - Regulamin Sportowy Rajdów Regionalnych FIA wraz z załącznikami,
 - Regulamin Ochrony Środowiska w Sportach Motorowych,
 - Ustawa „Prawo o ruchu drogowym”,
 - Procedura Bezpieczeństwa MPHRR,
 - Regulamin Uzupełniający rundy MPHRR.
- 1.4.** Niniejszy Regulamin obowiązuje we wszystkich rajdach/rundach MPHRR znajdujących się w oficjalnym kalendarzu PZM, zwanym dalej rajdem lub rundą.
- 1.5.** Regulamin Uzupełniający rundy musi zostać opublikowany nie później niż 30 dni przed rundą.

2 - CEL IMPREZY – RUNDY

- 2.1.** Celem imprezy jest wyłonienie Mistrza, I Wicemistrza i II Wicemistrza Polski w klasyfikacji generalnej kierowców i pilotów na dany rok w dwóch grupach: Tradycyjnej i Sportowej.

- 2.1.1.** *Grupa Tradycyjna* – obejmuje pojazdy wyposażone wyłącznie w seryjne liczniki przebytej drogi w kilometrach lub milach, nie wyposażone w żadne dodatkowe, nie seryjne, urządzenia pomiarowe (drogomierze).

Zabronione jest używanie podczas całego rajdu, jakichkolwiek dodatkowych

urządzeń mechanicznych lub elektronicznych wskazujących drogę, prędkość lub prędkość średnią, w szczególności zabronione jest używanie jakichkolwiek urządzeń opartych o technikę GPS jak również stosowanie dodatkowych, nie seryjnych czujników umożliwiających pomiar prędkości lub drogi. W czasie próby RT zabrania się korzystania z telefonu komórkowego chyba że w celu wezwania pomocy przy unieruchomionym pojeździe. Zabrania się używania podczas rajdu urządzeń typu laptop, tablet oraz innych urządzeń elektronicznych.

Dopuszcza się stosowanie dowolnej ilości stoperów/chronometrów mechanicznych lub elektronicznych oraz używanie tabel prędkości średnich w wersji papierowej. Pojazdy Grupy Tradycyjnej muszą być oznaczone białą literą „T” o wysokości minimum 10 cm umieszczoną w górnym rogu przedniej szyby po stronie pilota.

UWAGA! W każdej chwili trwania rajdu jeśli sędzia lub osoba oficjalna zawodów, zauważy niedozwoloną aparaturę pomiarową w samochodzie oznaczonym jako Grupa Tradycyjna, odnotowuje ten fakt w protokole przy numerze załogi oraz niezwłocznie zawiadamia o tym fakcie Jury rajdu.

- 2.1.2** *Grupa Sportowa* – obejmuje pojazdy wyposażone w dowolne dodatkowe mechaniczne lub elektroniczne urządzenia do pomiaru przebytej drogi o dowolnej liczbie liczników.

Dopuszcza się również stosowanie dowolnej ilości stoperów/chronometrów mechanicznych lub elektronicznych oraz używanie tabel prędkości średnich zarówno w wersji papierowej jak i elektronicznej. Dozwolone jest stosowanie dowolnej ilości i rodzaju czujników prędkości.

3 - UCZESTNICTWO

- 3.1.** W klasyfikacji Mistrzostw Polski w Historycznych Rajdach na Regularność sklasyfikowani będą kierowcy i piloci zrzeszeni w PZM. Kierowcy ubiegający się o klasyfikację w MPHRR muszą posiadać aktualną licencję sportu samochodowego uprawniającą do startu w rajdzie na regularność – R-HREG, lub inną licencję sportową PZM.

Samochód zgłoszony do MPHRR powinien posiadać ważną Kartę Identyfikacyjną FIVA lub Historyczny Paszport Techniczny FIA lub KZTSH (Karta Zgodności Technicznej Samochodu Historycznego) wydana przez PZM.

- 3.2.** Uczestnikami rundy są kierowcy i piloci startujący samochodami o wysokim stopniu oryginalności, wyprodukowanymi do 31.12.1990 r., zachowanymi i utrzymywanymi w warunkach historycznie właściwych. Przy określeniu roku produkcji samochodu obowiązuje wpis umieszczony w dowodzie rejestracyjnym.
- 3.3.** Uczestnikami rundy mogą być również kierowcy i piloci niezrzeszeni w PZM. Nie są oni jednak klasyfikowani w klasyfikacji MPHRR.
- 3.4.** Uczestnicy rund nieposiadający licencji wymienionych w punkcie 3.1 muszą uzyskać „Jednorazowe dopuszczenie do startu w rajdzie na regularność” wydane przez Organizatora rundy podczas Odbioru Administracyjnego (OA), lecz nie zdobywają

punktów liczonych do klasyfikacji w MPHRR.

Organizator może wprowadzić opłaty za wydanie tego dokumentu w wysokości określonej w Regulaminie Uzupełniającym.

- 3.5.** Samochody nieposiadające dokumentów wymienionych w punkcie 3.1 muszą uzyskać od Organizatora rundy podczas Badania Kontrolnego (BK) „Jednorazowe dopuszczenie samochodu do rajdu”. Organizator może wprowadzić opłaty za wydanie tego dokumentu w wysokości określonej w Regulaminie Uzupełniającym.
- 3.6.** Kierowca musi posiadać ważne prawo jazdy, które uprawnia go do prowadzenia pojazdów po drogach publicznych.
- 3.7.** Jeżeli pilot jest osobą niepełnoletnią musi podczas trwania rajdu przebywać pod opieką opiekuna prawnego.
- 3.8.** Uczestnikami rund mogą być kierowcy posiadający samochody wyprodukowane po 31.12.1990 r. w grupie GOŚĆ. Zawodnicy tej grupy nie są klasyfikowani w klasyfikacji MPHRR. Utworzenie tej grupy uzależnione jest od decyzji Organizatora rundy.
- 3.9.** Załogę stanowi kierowca i pilot. Każda dodatkowa osoba w samochodzie podczas rajdu jest traktowana jak dodatkowy pilot i skutkuje doliczeniem 5 punktów (5 sekund) karnych do uzyskanego wyniku na każdym odcinku RT rajdu. Naliczenie dodatkowych punktów nastąpi po zakończeniu rajdu.
Zgłoszenia dodatkowego pilota należy dokonać najpóźniej przy odbiorze administracyjnym (OA).
Fakt stwierdzenia dodatkowego pilota nie zgłoszony do Organizatora traktowany jest jak używanie niedozwolonych urządzeń.
- 3.10.** Przejazd trasy jest wykonywany zgodnie z itinererem, pojazdem dopuszczonym do rajdu i przez kierowcę zgłoszonego do rajdu.
- 3.11.** Uczestnicy rund mają obowiązek umieszczenia na pojazdach numerów startowych oraz naklejek sponsorów imprezy według wskazań Organizatora.
- 3.12.** W sytuacji, gdy na pojeździe są umieszczone, bez zgody Organizatora, reklamy firm konkurencyjnych wobec sponsorów imprezy, Organizator ma prawo nie dopuścić załogi do udziału w imprezie.
- 3.13.** Zabrania się stosowania oświetlenia (reflektorów dodatkowych) niezgodnych z epoką, głośność samochodu nie może przekraczać normy ustalonej w Ustawie Prawo o Ruchu Drogowym.
- 3.14.** Samochody muszą być wyposażone w instalację do podłączenia GPS zgodnie z załącznikiem nr 2.

4 – ZGŁOSZENIA

- 4.1. Udział w rundzie należy zgłosić Organizatorowi na co najmniej 15 dni przed rozpoczęciem imprezy na formularzu zgłoszenia poprzez stronę PZM. Zgłoszenie należy przesłać do Organizatora wraz z dowodem wpłaty wpisowego. Bez dowodu wpłaty zgłoszenie jest nieważne.
- 4.2. Uczestnicy, którzy zgłosili swój udział zgodnie z pkt. 4.1., a nie otrzymali odmowy od Organizatora, automatycznie są upoważnieni do udziału w imprezie.
- 4.3. Przyjęcie zgłoszeń w terminie krótszym, niż 15 dni przed datą rozpoczęcia rundy uzależnione jest od decyzji Organizatora.
- 4.4. Organizator ma prawo nieprzyjęcia zgłoszenia bez podania przyczyny. W takiej sytuacji zobowiązany jest do niezwłocznego zwrotu zgłaszającemu wszelkich kwot, o ile takie zostały wpłacone.

5 - WPISOWE

- 5.1. Równocześnie ze zgłoszeniem udziału w rundzie każdy Uczestnik wpłaca wpisowe na konto wskazane przez Organizatora rundy. Poprzez fakt wypełnienia i przesłania zgłoszenia na daną rundę MPHRR zawodnik zobowiązuje się jednocześnie do zapłaty wpisowego.
- 5.2. Wysokość wpisowego określa Organizator rundy w Regulaminie Uzupełniającym rundy MPHRR.

6 - PRZEBIEG IMPREZY

- 6.1. Aktualny Regulamin Ramowy MPHRR oraz Regulamin Uzupełniający wraz z Komunikatami musi być przez Organizatora rundy umieszczony w widocznym i ogólnie dostępnym miejscu od początku imprezy aż do jej zakończenia.
- 6.2. Runda musi spełniać następujące warunki:
 - 6.2.1 Trasa rundy powinna mieć długość minimum 250 km, podzieloną na etapy/etap zaczynające się i kończące punktami kontroli czasu (PKC) oznakowanymi zgodnie z przepisami FIA lub z tablicami Organizatora zaprezentowanymi zawodnikom przed rajdem. Piktogramy na tablicach muszą być zgodne z Załącznikiem 1 niniejszego Regulaminu.
 - 6.2.2 Łączna długość odcinków RT musi wynosić nie mniej niż 30% długości trasy rajdu, a minimalna długość odcinka RT powinna wynosić 5 km.
 - 6.2.3 Dopuszcza się odcinki RT krótsze niż 5 km jeśli rozgrywane są na zamkniętej trasie.
- 6.3. GKPZ zastrzega sobie prawo dopuszczenia do MPHRR, rundy niespełniającej wszystkich warunków wyszczególnionych w punkcie 6.2.

- 6.4.** W czasie rajdu powinna być dokonana przynajmniej jedna kontrola BRD, a zastosowane kary będą zgodne z niniejszym Regulaminem. Na odcinkach RT rozgrywanych na drogach publicznych obowiązują przepisy ruchu drogowego. Organizator rundy ma prawo sprawdzić ich przestrzeganie przez załogę i nałożyć kary zgodnie z niniejszym regulaminem.
- 6.5.** Organizator rundy może wprowadzić strefę Bez Pomiaru Czasu (BPC). Informacja o początku i końcu strefy BPC znajduje się w itinererze w uwagach przy danej sytuacji. Oznacza to że na danym odcinku Organizator rundy nie dokonuje pomiaru czasu, za wyjątkiem możliwego pomiaru BRD.
- 6.6.** Maksymalna dopuszczalna średnia prędkość na odcinkach RT wynosi 50km/h.
- 6.7.** PKC, PKP i Meta są czynne przez 15 minut po regulaminowym czasie przejazdu ostatniego uczestnika imprezy.
- 6.8.** Spóźnienia na PKC lub metę nie mogą przekroczyć 15 minut. Wyższe spóźnienia skutkują regulaminową karą, zgodnie z pkt. 7 Regulaminu.
- 6.9.** Jeśli wymagają tego warunki rozgrywania rundy dopuszcza się zastosowanie obniżonych prędkości średnich.
- Prawo do wyboru średniej prędkości obniżonej mają jedynie załogi samochodów wyprodukowanych do 31.12.1961 o dowolnej pojemności silnika lub załogi samochodów o pojemności skokowej silnika do 1300 cm³ wyprodukowanych do 31.12.1981 r.
- W przypadku samochodów wyposażonych w doładowanie lub w silnik Wankla, pierwotna pojemność silnika będzie mnożona przez współczynnik:
- doładowanie dla samochodów z zapłonem iskrowym – 1,7
 - doładowanie dla samochodów z zapłonem samoczynnym (diesel) – 1,5
 - dla samochodów z silnikiem Wankla – 1,4
 - dla samochodów z silnikiem Wankla i doładowaniem - 2,5
- 6.10.** Start do odcinka RT, rozpoczyna się ze startu zatrzymanego, zgodnie z MKS. Start następuje na sygnał sędziego o równej minucie zgodnie z oficjalnym czasem rajdu.
- 6.11.** Organizator rundy może wprowadzić start samodzielny do RT, który następuje z linii startu do RT (miejsce powinno być dokładnie opisane w itinererze), o pełnej minucie w kolejności podjeżdżania na linię startu.
- 6.11.1** Załoga startuje samodzielnie, o pełnej minucie bez sygnału sędziego, wg oficjalnego czasu rajdu. Czas startu musi być wpisany przez załogę do karty drogowej. Za czas startu załogi do RT przyjęty zostaje czas startu wpisany w karcie drogowej. Brak wpisu czasu startu skutkuje naliczeniem maksymalnej kary za dane RT.

- 6.11.2** Pod karą dyskwalifikacji zabrania się blokowania możliwości startu innej załodze. W przypadku awarii lub innych zdarzeń należy niezwłocznie usunąć pojazd z linii startu, aby umożliwić kolejnej załodze start do RT.
- 6.11.3** Start kolejnych załóg odbywa się co najmniej z 1 minutowym odstępem czasowy. Pod karą dyskwalifikacji zabrania się startu bezpośrednio po poprzedzającej załodze (o tej samej minucie).
- 6.12.** Organizator rundy MPHRR musi zapewnić odcinek kalibracyjny o długości minimum 1 km. Odcinek kalibracyjny musi być wyznaczony na tym samym samochodzie, wyposażonym w te same urządzenia pomiarowe jakim wyznaczono odległości na trasie rajdu.
- 6.13.** Zabrania się holowania samochodu na trasie rajdu.

7 - PUNKTACJA

- 7.1.** Uczestnicy imprezy klasyfikowani są punktami karnymi:
- 7.1.1** Za wcześniejszy wjazd na PKC – 240 pkt. za każdą minutę
- 7.1.2** Za późniejszy wjazd na PKC – 120 pkt. za każdą minutę
- 7.1.3** Brak wizy z PKC – 2000 pkt.
- 7.1.4** Brak wizy z PKP – 1000 pkt.
- 7.1.5** Na odcinkach jazdy na regularność różnica czasu w stosunku do czasu wzorcowego – 1pkt. za 1 sek.
- 7.1.6** Opuszczenie punktu pomiarowego na odcinku jazdy na regularność – 500 pkt.
- 7.1.7** Opuszczenie odcinka jazdy na regularność – 3000 pkt.
- 7.1.8** Przekroczenie dozwolonej prędkości (BRD):
- pierwsze powyżej 15% - 100 pkt.
 - drugie powyżej 15% – 500 pkt.
 - trzecie przekroczenie prędkości – wykluczenie z rajdu
- 7.1.9** Za inne przekroczenia przepisów ruchu drogowego np. znak Stop – 300 pkt.
- 7.1.10** Stosowanie niedozwolonej aparatury pomiarowej – dyskwalifikacja załogi
- 7.1.11** Wszelkie poprawki dokonane samowolnie przez załogę w karcie drogowej mogą powodować dyskwalifikację. Nie dotyczy to miejsc wpisu czasu startu do RT z samodzielnym startem.

- 7.2.** Przy równej ilości punktów karnych o kolejności miejsc decyduje w kolejności:
- brak lub mniejsza ilość punktów za wykroczenia drogowe,
 - mniejsze spóźnienia na PKC,
 - start na starszym samochodzie.

8 - KLASYFIKACJA W RUNDZIE

- 8.1.** W klasyfikacji indywidualnej zwycięża kierowca i pilot, który uzyskał najmniejszą ilość punktów. W przypadku równej ilości punktów decyduje kolejność wg pkt. 7.2.
- 8.2.** Miejsce uzyskane w klasyfikacji indywidualnej rundy zostaje zamienione na punkty do Klasyfikacji Generalnej MPHRR wg zamieszczonego w punkcie 8.4 schematu.
- 8.2.1** Samochody wyprodukowane przed 31.12.1946 za ukończenie Rajdu otrzymują dodatkowe 4 punkty (period A,B,C,D);
- 8.2.2** Samochody wyprodukowane pomiędzy 01.01.1947 a 31.12.1961 za ukończenie Rajdu otrzymują dodatkowe 2 punkty (period E);
- 8.2.3** Samochody wyprodukowane pomiędzy 01.01.1962 a 31.12.1965 za ukończenie Rajdu otrzymują dodatkowo 1 punkt (period F);
- 8.2.4** Zawodnik który ukończył rundę MPHRR otrzymuje 1 punkt.
- 8.3.** Do klasyfikacji końcowej MPHRR zawodnikowi zaliczone zostaną wyniki punktowe z $n-1$ rund przy czym n oznacza liczbę rund.
- 8.4.** Punkty za miejsce zdobyte w rundzie przyznawane są wg poniższej tabeli:

Miejsce	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Liczba punktów	12	10	8	7	6	5	4	3	2	1

9 - PROTESTY

- 9.1.** Wyniki nieoficjalne rajdu publikowane są na zakończenie zawodów. W Regulaminie Uzupełniającym Organizator rundy poda czas i miejsce wywieszenia wyników.
- 9.2.** Wszystkie protesty muszą być składane zgodnie z postanowieniami MKS (art.13 i następne). Wszystkie protesty muszą być składane na piśmie w biurze rajdu wraz z kaucją w wysokości 100% kwoty wpisowego, która nie będzie zwrócona jeżeli protest nie zostanie uznany.
- 9.3.** Protesty muszą być wniesione nie później niż 30 minut po ogłoszeniu nieoficjalnych wyników przez Organizatora rundy.

- 9.4. Po rozpatrzeniu protestów Organizator rundy ma obowiązek ponownego wywieszenia wyników nieoficjalnych.
- 9.5. Wszystkie protesty rozpatruje Jury rajdu - ZSS. Decyzja ZSS ma charakter ostateczny. Od decyzji ZSS Zawodnikowi przysługuje prawo odwołania do GKPZ PZM, niezwłocznie po zakończeniu danej rundy, po uprzednim wpłaceniu kaucji w wysokości 200% kwoty wpisowego. W przypadku odrzucenia zażalenia, kaucja przepada na rzecz GKPZ.

10 - JURY IMPREZY - ZSS

W skład Jury imprezy - ZSS wchodzi trzy osoby: Przedstawiciel GKPZ jako Przewodniczący ZSS, oraz Przedstawiciele Organizatora rundy.

11 - KLASYFIKACJA KOŃCOWA

- 11.1. Tytuły MPHRR za dany sezon otrzymują: kierowcy i piloci, w każdej Grupie, którzy uzyskali największą ilość punktów zgodnie z pkt. 8.2. i 8.3.
- 11.2. W przypadku równej ilości punktów o kolejności decyduje większa ilość zwycięstw, w następnej kolejności drugich miejsc, a kolejnym kryterium jest start starszym pojazdem.
- 11.3. W klasyfikacji klubowej wynik stanowi suma punktów MPHRR zdobytych przez wszystkich uczestników z danego klubu łącznie we wszystkich grupach, podczas wszystkich rozegranych rund w danym roku. O przynależności klubowej decyduje przynależność klubowa kierowcy.
- W przypadku równej liczby punktów decyduje ilość punktów zdobytych za zajęcie pierwszych miejsc na poszczególnych rundach.
- Uczestnik, który w trakcie trwania sezonu zmieni przynależność klubową, zdobywa punkty tylko dla klubu, który reprezentował na pierwszej rundzie, w której wziął udział w danym sezonie.

12 - NAGRODY

- 12.1. Indywidualnie kierowca i pilot otrzymują odpowiednio w każdej z Grup za zajęcie miejsca I, II i III – tytuł Mistrza, I-go Wicemistrza, II-go Wicemistrza oraz szarfę, puchar, ewentualnie nagrodę rzeczową.
- 12.2. W przypadku sklasyfikowania w Grupie:
- co najmniej 6 załóg zostanie nadany tytuł Mistrza Polski,
 - od 7 do 10 sklasyfikowanych załóg nadaje się tytuły Mistrza i Wicemistrza Polski,
 - powyżej 10 sklasyfikowanych załóg nadaje się tytuły Mistrza, Wicemistrza i II Wicemistrza Polski.
- 12.3. W klasyfikacji klubowej od I do III miejsca tytuł Mistrza, I-go Wicemistrza, II-go Wicemistrza oraz puchar.

- 12.4.** Puchar Pań otrzymuje załoga kobieca (kierowca i pilot) sklasyfikowana w co najmniej 2 rundach w danym sezonie MPHRR, która uzyskała największą ilość punktów. W przypadku równej ilości punktów o kolejności miejsc decyduje większa ilość zwycięstw, w następnej kolejności drugich miejsc, a kolejnym kryterium jest start na starszym pojeździe.

13 - DYSKWALIFIKACJA

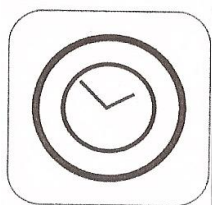
- 13.1.** Niesportowe zachowanie Uczestnika lub postępowanie wbrew ogólnie przyjętym zasadom współżycia społecznego, może skutkować dyskwalifikacją w danej rundzie.
- 13.2.** Wszelkie umyślne działanie Uczestnika przeciwko mieniu innych Uczestników rundy, Organizatorów lub Sponsorów podczas imprezy może skutkować dyskwalifikacją w całym sezonie.
- 13.3.** Dokonywanie jakichkolwiek modyfikacji w samochodzie w trakcie rajdu niezgodnych z protokołem BK powoduje dyskwalifikację Zawodnika.
- 13.3.** Decyzja o dyskwalifikacji Uczestnika jest podejmowana przez ZSS podczas imprezy lub GKPZ po imprezie.
- 13.4.** Zdyskwalifikowanemu Uczestnikowi przysługuje prawo odwołania do GKPZ. Odwołanie musi być złożone na piśmie zgodnie z pkt. 10.4 niniejszego Regulaminu.

14 - POSTANOWIENIA OGÓLNE

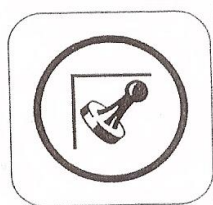
- 14.1.** Warunkiem dopuszczenia samochodu do rajdu jest:
- 14.1.1** Wysoka oryginalność pojazdu i zgodność wyposażenia pojazdu z epoką, w szczególności dotyczy to oświetlenia dodatkowego. Oświetlenie dodatkowe musi spełniać przepisy Ustawy „Prawo o ruchu drogowym”.
 - 14.1.2** Posiadanie ważnego przeglądu technicznego oraz ważnej polisy OC, samochód musi być sprawny technicznie i musi przejść badanie kontrolne rajdu (BK).
 - 14.1.3** Na wyposażeniu samochodu musi znajdować się gaśnica z aktualną legalizacją (zaleca się jej trwale zamocowanie, w zasięgu ręki kierowcy i pilota) oraz apteczka, kamizelki odblaskowe dla członków załogi i trójkąt ostrzegawczy.
- 14.2.** BK potwierdzone jest znormalizowanym Protokołem BK zgodnym ze wzorcem GKPZ.
- 14.3.** Uzupełnieniem niniejszego Regulaminu jest Regulamin Uzupełniający danej rundy oraz numerowane Komunikaty Organizatora rundy.
- 14.4.** Przyjęcie przez uczestnika „Karty drogowej” jest równoznaczne z akceptacją udziału w imprezie i podporządkowaniem się przepisom niniejszego Regulaminu.
- 14.5.** W terminie 3 dni po imprezie Organizator rundy zobowiązany jest dostarczyć do Biura GKPZ PZM wyniki wg pkt. 8.2.

- 14.6.** Sędziowie znajdujący się w poszczególnych punktach trasy mogą sprawdzać respektowanie zasad niniejszego Regulaminu. Załoga jest zobowiązana do poddania się kontroli pod rygorem dyskwalifikacji.

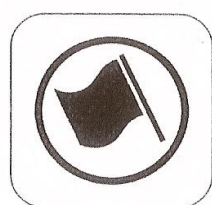
Załącznik nr 1: Regulaminowe tablice



PKC



PKP



Start

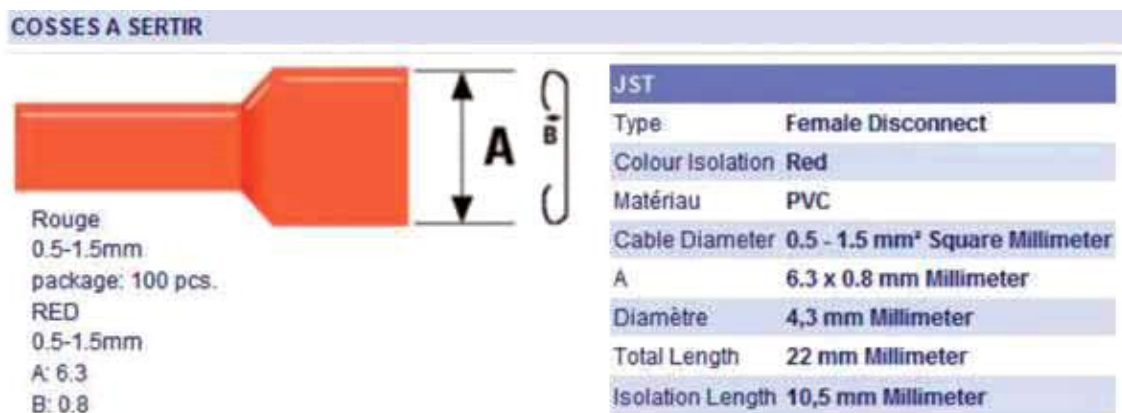


Meta

ZAŁĄCZNIK nr. 2: Instalacja elektryczna do GPS

Instalacja elektryczna 12 V podłączona bezpośrednio do baterii:

- instalacja musi być wykonana za pomocą kabla składającego się z 2 przewodów o przekroju 0,75 mm².
- Biegun + (wyróżniający się poprzez przewód czerwony) musi być zabezpieczony bezpiecznikiem 1 amper.
- Kable powinny być wyposażone w zakończenia izolowane z wyjściem żeńskim (opis techniczny zakończeń poniżej).



- Zasilanie musi znajdować się w pobliżu miejsca zarezerwowanego dla GPS. Kabel ten pozwoli na przyłączenie modułu dostarczonego przez organizatora
- Zasilanie musi być włączone NA STAŁE, 24h , podczas całego trwania zawodów, z wyjątkiem parku po etapie.