



TURYSTYCZNO - NAWIGACYJNE MISTRZOSTWA OKRĘGU WARSZAWSKIEGO

REGULAMIN

1. USTALENIA OGÓLNE

1.1. Turystyczno-Nawigacyjne Mistrzostwa Okręgu Warszawskiego (dalej: TNMOW) są własnością Polskiego Związku Motorowego (dalej: PZM).

1.2. Nadzór nad przebiegiem TNMOW sprawuje Okręgowa Komisja Sportów Popularnych i Turystyki (dalej: OKSPiT), 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 TNMOW. Decyzje OKSPiT są wiążące.

1.3. Organizatorami poszczególnych rund TNMOW są kluby zrzeszone w PZM, działające na zlecenie OKSPiT.

1.4. Kalendarz imprez oraz kryterium rund kwalifikacyjnych zaliczanych do TNMOW w danym sezonie a także maksymalną wysokość startowego ustala OKSPiT i ogłasza komunikatem.

2. CEL IMPREZY

2.1 Propagowanie Sportowych Imprez Popularnych w dziedzinie turystyki kwalifikowanej i nawigacji, 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 Okręgu PZM w Warszawie oraz Wicemistrza i II Wicemistrza OW

w klasyfikacjach:

a) indywidualnej - oddzielnie kierowcy i pilota

b) Klubowej i zespołowej

Klasyfikacją objęte są załogi: klubów PZM, zespołów sponsorskich i zmotoryzowanych niepełnosprawnych oraz załogi niestowarzyszone.

3. OBOWIĄZKI ORGANIZATORA

3.1. Organizator imprezy, **nie później niż na 14 dni** przed datą imprezy, zobowiązany jest do przesłania OKSPiT PZM oraz zainteresowanym klubom, informacji o imprezie (dalej: 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** (komandor/dyrektor rajdu, autorzy i weryfikatorzy tras, kierownik prób sprawności) oraz zadeklarować rodzaj zadań regulaminowych rundy (turystyczne czy nawigacyjne).

3.1.1. Organizator rundy zobowiązany jest do poinformowania startujących załóg o formach opisu nawigacyjnego zastosowanych do wykonania zadań regulaminowych rundy.

3.2. Organizator zastrzega sobie, za zgodą OKSPiT PZM, prawo zmiany programu, oraz w przypadku zaistnienia przeszkód od siebie niezależnych przesunięcia terminu lub odwołania rundy.

3.3. Organizator zastrzega sobie prawo odwołania rundy jeżeli, w klasyfikacjach indywidualnych, nie wpłynęła wymagana do ich przeprowadzenia liczba zgłoszeń.

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

3.5. 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.

Organizator zobowiązany jest przekazać komplet wyników rundy w ciągu **dwóch dni roboczych** następujących po zakończeniu imprezy do OKSPiT PZM w Warszawie oraz bezpośrednio Obserwatorowi, w przypadku jego obecności na imprezie. **Tabela wyników rundy musi zawierać rezultaty wszystkich zadań przeprowadzonych w tej imprezie.**

Do wyników należy dołączyć min. 5 zdjęć z imprezy (ilustrujące Start, Metę, przebieg imprezy), ew. wskazać link do galerii zdjęć z imprezy umieszczona na stronie internetowej.

3.6. OKSPiT w przypadku naruszenia przez Organizatora obowiązków określonych w pkt. **3.1-3.5** 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 okręgowych w następnych sezonach.

4. UCZESTNICTWO

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

- a) w klasyfikacji indywidualnej: kierowca i pilot, lub w przypadku pojazdów jednośladowych i quadów: kierowca;
- b) w klasyfikacji zespołowej: reprezentacje klubów PZM, zespołów sponsorskich.

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. Punkty do końcowej klasyfikacji zespołowej załoga zdobywa dla klubu kierowcy.

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 klasyfikacji generalnej.

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 miejsca zamieszkania kierowcy).

4.5. Dopuszcza się obecność w samochodzie osób towarzyszących.

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 się nie odbędzie.

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 - województwo wg miejsca zamieszkania kierowcy.

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, oraz ogłosić listę startową **nie później niż na 2 dni** przed datą rozpoczęcia imprezy.

5.5. Ze względu na posiadane warunki Organizator, za zgodą OKSPiT, 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. Wyróżnia się 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) z zachowaniem warunku pkt 3.1.1. oraz przeprowadzenie Prób Sprawności Kierowania Pojazdem wg pkt 16.

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.

6.2.1. Przy wyznaczaniu trasy **dla zadań turystycznych** zabrania się używania następujących form opisu trasy: ślepe mapy, choinki mapowe, constans mapowe, mapowe: prawo i lewo, manewry mapowe opisane w pkt 6.2.1 kodyfikatora, manewry realne opisane w pkt 6.2.2 kodyfikatora.

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

6.2.2. **W celach szkoleniowych** dopuszcza się opracowanie części trasy rundy (odcinka) w formie zawierającej zastrzeżone w pkt 6.2.1. manewry mapowe i realne (wg załącznika **nr 1** TNMOW), tylko w wydzielonych miejscach

itinerera jako Zintegrowana Grupa Opisowa (ZGO) lub na Obszarze Specjalnym określonym punktami organizacyjnymi START i META. PKP-y uzyskane w ZGO, należy wpisywać kolejno w ściśle wyznaczonym miejscu Karty Drogowej.

Punktacja za trasę poza wydzielonym przez ZGO obszarami - zgodna z pkt 15.1., powinna stanowić wielokrotność punktacji wynikającej wg opisów w ZGO/OS (pkt 15.1.1. i 15.1.2.).

Punktacja pojedynczego zadania (PKP) w ZGO i OS powinna być ilorzem punktacji za brak wizy PKP i niewłaściwą wizę PKP wg pkt 15.1.

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. W przypadku przeprowadzenia jedynie internetowej Odprawy Uczestników, 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 opcjonalnych dodatkowych zadań regulaminowych określonych przez organizatora w materiałach startowych.

6.5. Punkt Kontroli Czasu (PKC) powinien być oznaczony i wyposażony zgodnie z regulaminem FIA oraz zlokalizowany w miejscu umożliwiającym bezkolizyjne zatrzymanie pojazdów, zgodnie 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 do czasu upłynięcia limitu spóźnień w rundzie, liczony od regulaminowego czasu przyjazdu na metę ostatniego Uczestnika. Wpisy z PKC muszą być odnotowywane 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 - jako wizy turystyczno-krajoznawcze, występujące w postaci pytań z obiektów zlokalizowanych na trasie przejazdu, nie wymagające opuszczenia pojazdu. Pytania muszą posiadać jednoznaczne rozwiązanie;

c) samoobsługowej w postaci tablic organizatora;

d) 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.

Zawodnicy niezrzeszeni przydzielani są do okręgu zgodnego z miejscem zamieszkania kierowcy (pkt 4.4).

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.

7. ZADANIA W RUNDACH

Jako zadania w rundach dopuszcza się:

a) test z bezpieczeństwa ruchu drogowego (BRD) oraz pomocy przedmedycznej;

b) zadania turystyczne; w tym test ze zwiedzanego obiektu o istotnym znaczeniu turystycznym;

c) zadania dodatkowe, między innymi takie jak : zadania sportowe, zręcznościowe, intelektualne i inne.

d) SZ - Próby Sprawności kierowania pojazdem.

W rundach nie zawierających zadań turystycznych nie prowadzi się zadań wymienionych w pkt 7.b i 7.c

8. PUNKTACJA W RUNDACH

Zgodnie z regulaminem uzupełniającym. Uczestnicy klasyfikowani będą punktami karnymi.

OKSPiT sugeruje i zaleca korzystanie z programu obliczeniowego GKSPiT (zasady punktacji - 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 zgłoszonych w niej załóg:

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

- a) suma punktów z pytań turystycznych;
- b) suma punktów za PKP;
- c) wynik z testów BRD i pomocy przedmedycznej;
- d) wynik zadań dodatkowych;
- e) suma punktów za PKC;
- f) łączny wynik za SZ.

9.3. Miejsca w klasyfikacji indywidualnej zdobyte w rundzie, przeliczane są na punkty mistrzowskie **do klasyfikacji generalnej TNMOW - oddzielnie dla kierowcy i pilota, następująco:**

- za 1 miejsce - 100 pkt.
- za 2 miejsce - 97 pkt.
- za 3 miejsce - 95 pkt.
- za 4 miejsce - 93 pkt.
- za 5 miejsce - 92 pkt.
- za kolejne miejsca o jeden punkt mniej.

KLASYFIKACJA ZESPOŁOWA

9.4. Nie przeprowadza się klasyfikacji zespołowej w rundach

Kończącą klasyfikację zespołową ustala się po rozegraniu ostatniej rundy wg pkt 13.3.

10. NAGRODY I WYRÓŻNIENIA W RUNDACH

Nagrody przyznaje się w klasyfikacjach indywidualnych. Zgodnie z regulaminami uzupełniającymi.

11. KLASYFIKACJA GENERALNA TURYSTYCZNO-NAWIGACYJNYCH MISTRZOSTW OKRĘGU WARSZAWSKIEGO

11.1. W klasyfikacji indywidualnej o zdobytym tytule Mistrza i Wicemistrzów Okręgu Warszawskiego, kierowców i pilotów w poszczególnych konkurencjach decyduje największa liczba punktów mistrzowskich uzyskanych w ustalonym komunikatem OKSPiT kryterium rund kwalifikacyjnych rozegranych zgodnie z kalendarzem OKSPiT na dany rok (pkt 1.4.).

W przypadku równej liczby punktów o kolejności indywidualnych miejsc decyduje:

- a) większa ilość lepszych miejsc we wszystkich odbytych rundach kalendarza OKSPiT
- b) wyższa pozycja w klasyfikacji TNMOW za ubiegły rok

11.2. Warunki przyznawania tytułów indywidualnych:

Zgodnie z kryterium rund kwalifikacyjnych, określonym w pkt. 1.4.:

- a) Warunkiem uzyskania tytułu Mistrza Okręgu Warszawskiego jest sklasyfikowanie co najmniej 5-ciu uczestników w danej konkurencji.
- b) Warunkiem uzyskania tytułu Mistrza i Wicemistrza Okręgu Warszawskiego jest sklasyfikowanie co najmniej 7-miu uczestników w danej konkurencji.
- c) Warunkiem uzyskania tytułu Mistrza oraz Wicemistrza i II Wicemistrza Okręgu Warszawskiego jest sklasyfikowanie co najmniej 10-ciu uczestników w danej konkurencji.

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

W klasyfikacji załóg zespołów sponsorskich tytuły przyznawane są bez względu na ilość startujących załóg.

11.3. W klasyfikacji klubowej/zespołowej o zdobytym tytule Mistrza OW, I i II Wicemistrza OW w poszczególnych kategoriach Turystycznych Samochodowych Mistrzostw OW decyduje większa liczba punktów mistrzowskich uzyskanych przez załogi reprezentujące kluby/zespoły **wg końcowej klasyfikacji indywidualnej kierowców TNMOW.**

11.4. W przypadku równej liczby punktów o kolejności klubów/zespołów w klasyfikacji końcowej Turystycznych Nawigacyjnych Mistrzostw OW decyduje kolejno:

- a) większa ilość wyższych miejsc załóg klubu we wszystkich rundach zaliczanych do klasyfikacji generalnej TNMOW, zgodnie z kalendarzem OKSPiT (pkt 1.4) na dany rok.
- b) lepszy wynik indywidualny zawodnika (kierowcy) danego klubu w klasyfikacji końcowej TNMOW

11.5. Załogi zespołów sponsorskich biorących udział w rundzie nie reprezentują klubów ani okręgów.

12. Nagrody w klasyfikacji generalnej w każdej kategorii TNMOW

Dla kierowców i pilotów:

a) Mistrz i Wicemistrzowie otrzymują puchary i szarfy mistrzowskie lub inne wyróżnienia, właściwe dla ustalonego standardu Mistrzostw Okręgowych PZM w Warszawie.

b) Za miejsce pierwsze, drugie, trzecie przyznane zostaną puchary lub medale.

Dla klubów :

a) Mistrz i Wicemistrzowie - puchary

Dla zespołów sponsorskich

a) Mistrz i Wicemistrzowie - puchary

12.1. Dodatkowe nagrody (w przypadku ich występowania) dla zwycięzców TNMOW, oraz warunki ich przyznawania, pozostają w gestii OKSPiT PZM.

OKSPiT PZM może ustalić i wyróżnić tzw. „super grupę” („załogę”) za szczególny wynik promocyjny w klasyfikacji końcowej TNMOW PZM.

13. PUBLIKOWANIE WYNIKÓW. ROZSTRZYGANIE SPORÓW W RUNDACH

Zgodnie z regulaminem uzupełniającym.

13.1. Ogłoszenie wzorcowego przejazdu musi nastąpić niezwłocznie po wykonaniu wszystkich zadań rundy w miejscu podanym przez Organizatora na odprawie zawodników.

13.2. Publikowanie wyników prowizorycznych jest możliwe po zakończeniu działań wyjaśniających prawidłowy przejazd trasy.

13.3. Załogi które zgłaszają protesty na imprezie (np. do zapisu trasy), a które nie zostały uwzględnione przez organizatora, mogą składać zażalenie do OKSPiT, z przestaniem własnej interpretacji, po powiadomieniu organizatora, że to zrobią i z adnotacją organizatora, że został o tym powiadomiony. W takiej sytuacji organizator musi przekazać do OKSPiT komplet materiałów dotyczących spornej sytuacji.

W rundach nie zawierających zadań turystycznych przy rozwiązywaniu zaistniałych problemów z publikacją wyników, możliwe jest skorzystanie z procedury opisanej w regulaminie NSPM/NPP 2019, pkt 13.

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) wprowadzać elementów niezgodnych z obowiązującym dokumentem: „Zbiór zasad opisów tras wykorzystywanych w turystyczno-nawigacyjnych rajdach samochodowych”, przygotowanym przez GKSPiT (załącznik nr 1 do Regulaminu).

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 minimum **jednego** z członków załogi, 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

14.5. Okręgowa Komisja Sportów Popularnych i Turystyki PZM w Warszawie nie zezwala na udział w pracach Komisji Obliczeń uczestnikom/zawodnikom biorącym udział w danej imprezie.

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.

15.1.1. Za wszystkie ZGO maksymalnie - 400 pkt

a) za brak właściwej wizy PKP - 20 pkt

b) za pobranie niewłaściwej wizy PKP - 12 pkt

15.1.2. Za Obszar Specjalny maksymalnie - 500pkt

a) za brak właściwej wizy PKP - 20 pkt

b) za pobranie niewłaściwej wizy PKP - 12 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.

c) 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.

BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO

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

KONKURENCJE TURYSTYCZNE

15.7. Za błędną odpowiedź w teście ze zwiedzanego obiektu o istotnym znaczeniu turystycznym:

a) za jedno pytanie - 50 pkt.

b) za cały test niezależnie od ilości pytań maksymalnie - 750 pkt.

15.8. Za zadania dodatkowe – nie więcej jak 500 pkt. łącznie.

16. PRÓBA SPRAWNOŚCI KIEROWANIA POJAZDEM (SZ)

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 **rundy** określa zdobywcę pucharu „**Najlepszy kierowca na próbach sprawności**”

16.1. 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.

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

16.3. 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 „mety 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.

Nie przewiduje się powtórnego przejazdu próby (poprawiania wyniku próby).

16.4. 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 „mety 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.

16.5. W uzasadnionych organizacyjnie przypadkach dopuszcza się modyfikację pkt.16.3 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:

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

Załącznik nr 1:

Zbiór zasad opisów tras wykorzystywanych w turystyczno-nawigacyjnych rajdach samochodowych 2019

Załącznik nr 2:

Pytania testowe z BRD (Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego) 2019

Załącznik nr 3:

Pytania testowe z pomocy przedmedycznej 2019