

# MATERIAŁY SZKOLENIOWE



Opracowanie:

Andrzej Szkuta  
Marek Dziuba  
Aleksander Jagła  
Jacek Spentany  
Dominik Ochojski

Korekta:

Dominik Ochojski  
Małgorzata Duda  
Andrzej Szkuta

**Poniższe opracowanie przeznaczone jest dla klubów i działaczy Okręgu  
Katowickiego Polskiego Związku Motorowego.  
Rozpowszechnianie materiałów bez zgody OKSS Katowice jest ZABRONIONE**

**POPRAWIONE – 2018 luty**

Okręgowa Komisja Sportu Samochodowego w Katowicach, 2009r.  
zarzad-okregowy.katowice@pzm.pl

# **SPIS TREŚCI**

	strona
ORGANIZACJA - WSTĘP	3
TERMINOLOGIA I DEFINICJE	4
STANDARDOWE ZNAKI SYGNALIZACYJNE FIA	8
KARTA DROGOWA	11
PUNKT KONTROLI CZASU	15
PUNKT KONTROLI PRZEJAZDU	18
BADANIE KONTROLNE	20
BADANIE KONTROLNE NA IMPREZACH TYPU KJS	24
PARK SERWISOWY	25
KOMASACJA I PRZEGRUPOWANIE	28
ODCINEK SPECJALNY	30
ORGANIZACJA RAJDU SAMOCHODOWEGO	46
ORGANIZACJA KJS	51
LICENCJE W SPORCIE SAMOCHODOWYM	53
SCHEMAT ROZSTAWIENIA TABLIC RAJDOWYCH	58

## **UWAGA**

***Poniższe opracowanie nie jest zbiorem przepisów i norm. Może służyć tylko jako materiał uzupełniający, szkoleniowy i jako uzupełnienie do obowiązujących regulaminów, z którymi powinien zapoznać się każdy sędzia i kontroler techniczny.***

***Osoby, które zamierzają być sędziami sportowymi lub technicznymi muszą dokładnie zapoznać się z Międzynarodowym Kodeksem Sportowym, Regulaminem Sportowym Rajdów Regionalnych FIA, obowiązującymi regulaminami, załącznikiem „J”, przepisami prawa ruchu drogowego w zakresie badań technicznych / administracyjnych oraz niezbędnym wyposażeniem.***

## **ORGANIZACJA – WSTĘP**

Rola sędziego sportowego nie należy do najłatwiejszych. Przy pełnieniu każdej funkcji znajduje się on w polu obserwacji uczestników zawodów, a przede wszystkim zawodników. Jedną z najważniejszych cech obowiązujących sędziego w czasie pełnienia powierzonej mu funkcji jest zachowanie zupełnego spokoju i nienaganej kultury osobistej w każdej sytuacji, przy równoczesnym utrzymaniu stanowczej postawy. Ponadto zawsze cechować go powinien jednakowy – poważny – stosunek do pełnionej funkcji, niezależnie czy jesteśmy sędzią zabezpieczenia, czy dyrektorem – gdyż każda funkcja jest bardzo ważna i brak danego ogniwa może rozerwać cały łańcuch.

Dany punkt sportowy i kontrolny na trasie rajdu czy KJS-u musi być jednakowo przygotowany i jednakowo obsługiwany. Nieumiejętne czy niedbałe wypełnienie obowiązków przez obsady sędziowskie punktów kontrolnych denerwuje i zniechęca zawodników. Nieoczekiwany, nieznan, a więc niezrozumiały – inny na każdym punkcie – sposób wykonywania tych samych czynności, obniża w oczach zawodników (uczestników) i obserwatorów poziom organizacji zawodów. Aby sędzia w sposób właściwy i możliwe bezbłędny mógł wykonywać powierzone mu obowiązki musi znać podstawowe regulaminy i niezbędne przepisy dotyczące organizacji zawodów i **sam we własnym zakresie** powinien stale śledzić wszelkie zmiany w regulaminach i przepisach.

## TERMINOLOGIE I DEFINICJE

Podane poniżej terminologie, skróty i definicje są stosowane we wszystkich regulaminach krajowych i ich załącznikach oraz we wszystkich regulaminach uzupełniających jak również w powszechnym użyciu.

<b>FIA</b>	Fédération Internationale de l'Automobile – Międzynarodowa Federacja Samochodowa.
<b>ASN</b>	Narodowy Automobilklub lub Federacja Narodowa uznana przez FIA jako jedyny posiadacz władzy sportowej w danym kraju. (W Polsce taką władzę stanowi <b>Polski Związek Motorowy</b> )
<b>PZM</b>	Polski Związek Motorowy.
<b>GKSS</b>	Główna Komisja Sportu Samochodowego – określa i zatwierdza regulaminy i przepisy dotyczące uprawiania i organizacji sportów samochodowych w Polsce, które oparte są o regulaminy międzynarodowe zatwierdzone przez FIA.
<b>OKSS</b>	Okręgowa Komisja Sportu Samochodowego – określa i zatwierdza regulaminy dotyczące organizacji sportów samochodowych o charakterze regionalnym (okręgi PZM), które oparte są o regulaminy zatwierdzone przez FIA i GKSS.
<b>MKS</b>	Międzynarodowy Kodeks Sportowy.
<b>RSRR FIA</b>	Regulamin Sportowy Rajdów Regionalnych FIA
<b>RSMŚ</b>	Rajdowe Samochodowe Mistrzostwa Świata.
<b>RSME</b>	Rajdowe Samochodowe Mistrzostwa Europy.
<b>RSMP</b>	Rajdowe Samochodowe Mistrzostwa Polski.
<b>RSMŚI.</b>	Rajdowe Samochodowe Mistrzostwa Śląska
<b>RSMO</b>	Rajdowe Samochodowe Mistrzostwa Okręgu.
<b>RMR</b>	Rajdowe Mistrzostwa Regionalne
<b>Odcinek Specjalny (OS) ang. Super Stage (SS)</b>	Próba szybkościowa z pomiarem czasu odbywająca się na drodze zamkniętej dla potrzeb rajdu. Pomiaru czasu dokonuje się z dokładnością do 1/10 sekundy.
<b>Odcinek drogowy</b>	Trasa rajdu pomiędzy dwoma kolejnymi punktami kontroli czasu.

<b>Sekcja</b>	Wszystkie części rajdu pomiędzy: startem i pierwszą komasacją / przegrupowaniem; dwoma kolejnymi komasacjami / przegrupowaniami; ostatnią komasacją / przegrupowaniem, a metą etapu lub rajdu.
<b>Komasacja</b>	Zaplanowana przerwa, podlegająca przepisom parku zamkniętego, z punktami kontroli czasu przy wjeździe i wyjeździe w celu zapewnienia planowego przebiegu rajdu oraz skomasowania samochodów uczestniczących w rajdzie.
<b>Przegrupowanie</b>	Zaplanowana przerwa, podlegająca przepisom parku zamkniętego, z punktami kontroli czasu przy wjeździe i wyjeździe w celu zapewnienia planowego przebiegu rajdu oraz przegrupowania samochodów w kolejności bieżącej klasyfikacji generalnej rajdu.
<b>Neutralizacja</b>	Czas, w którym załoga jest zatrzymana przez organizatora rajdu z jakiegokolwiek powodu z zastosowaniem przepisów parku zamkniętego.
<b>Etap</b>	Każda sportowa część rajdu oddzielona przegrupowaniem na noc (park zamknięty).
<b>Park Zamknięty</b>	Miejsce, do którego zawodnik zobowiązany jest dostarczyć swój samochód (samochody) zgodnie z przepisami Regulaminu Uzupełniającego. Na teren Parku Zamkniętego mają wstęp tylko osoby oficjalne i obsługa. Niedozwolone są żadne działania, przygotowania ani naprawy za wyjątkiem dozwolonych przez osoby oficjalne. Park Zamknięty obowiązuje we wszystkich zawodach, w których przewidziane są badania kontrolne. Strefy kontrolne w rajdach traktowane są jak park zamknięty.
<b>PKC</b>	Punkt Kontroli Czasu – miejsce dokonania wpisu czasu w kartę drogową, w której karta została wręczona. Czasy wpisuje się z dokładnością do 1 minuty.
<b>PKP</b>	Punkt Kontroli Przejazdu – miejsce wizowania karty drogowej.
<b>BK</b>	Badanie Kontrolne polegające na identyfikacji członków załogi, samochodu, zgodności samochodu z przepisami ruchu drogowego, właściwego umieszczenia reklam organizatora. Końcowe Badanie Kontrolne polega na określeniu zgodności z samochodem przedstawionym na badaniu przed startem.
<b>Klasyfikacja Prowizoryczna</b>	Wyniki publikowane po zakończeniu części lub całości zawodów, podpisane przez Dyrektora Zawodów. Klasyfikacja ta może być zmieniona w wyniku decyzji ZSS.

<b>Klasyfikacja Końcowa</b>	Wyniki opublikowane po zakończeniu badania końcowego (BK2) i / lub podjęciu przez ZSS wszystkich decyzji, podpisane przez ZSS.
<b>Karta drogowa</b>	Karta służąca do wpisywania i potwierdzania czasów zarejestrowanych na punktach kontrolnych.
<b>Komunikat</b>	Oficjalny dokument na piśmie, które jest integralną częścią regulaminu uzupełniającego rajdu, sporządzone w celu zmodyfikowania, wyjaśnienia lub uzupełnienia tego regulaminu. Dla wyróżnienia zwyczajowo wydawane jest na żółtym papierze (oficjalna tablica informacyjna rajdu).
<b>Zawodnik</b>	Każda osoba fizyczna lub prawna dopuszczona do zawodów, obowiązkowo posiadająca licencję zawodnika FIA wydaną przez macierzysty ASN.
<b>Kierowca</b>	Osoba kierująca pojazdem podczas zawodów, obowiązkowo posiadająca licencję kierowcy FIA wydaną przez macierzysty ASN.
<b>Licencja</b>	Dowód zarejestrowania wydany osobie fizycznej lub prawnej (kierowca lub zawodnik, producent lub zespół, osoba oficjalna, organizator, tor, itp.) pragnącej uczestniczyć lub biorącej udział w jakichkolwiek zawodach przeprowadzonych zgodnie z Międzynarodowym Kodeksem Sportowym.
<b>Zawody zabronione</b>	Każde zawody organizowane niezgodnie z postanowieniami MKS i regulaminami krajowymi danego ASN. Wobec posiadaczy licencji biorących udział w takich zawodach mają zastosowanie postanowienia art. 9.10 MKS.
<b>ZSS</b>	Zespół Sędziów Sportowych.
<b>Super KJS</b>	Popularna impreza samochodowa, o charakterze otwartym, dla kierowców nie posiadających licencji sportów samochodowych. Warunkiem udziału jest ukończenie szkolenia, przez załogę z obowiązujących procedur bezpieczeństwa. Udział w KJS może być warunkiem do uzyskania licencji kierowcy sportu samochodowego.
<b>KJS</b>	Konkursowa Jazda Samochodem – popularna impreza samochodowa, o charakterze otwartym, dla kierowców nie posiadających licencji sportów samochodowych. Możliwy jest udział samochodem w pełni seryjnym. Udział w KJS może być warunkiem do uzyskania licencji kierowcy sportu samochodowego.

**Super Sprint  
Super Oes**

Popularna impreza samochodowa, o charakterze otwartym, dla kierowców nie posiadających licencji sportów samochodowych. Impreza oparta o regulamin KJS, ale bez jazdy okrężnej. Udział w takiej imprezie nie może być warunkiem do uzyskania licencji kierowcy sportu samochodowego.

**W1 – Rally Sprint**

Zawody oparte o regulamin Rajdów Okręgowych odbywające się na jednym odcinku specjalnym, bez jazdy okrężnej.

## STANDARDOWE ZNAKI SYGNALIZACYJNE FIA



Punkt Kontroli Czasu (PKC) początek strefy



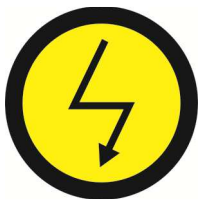
Punkt Kontroli Czasu (PKC)



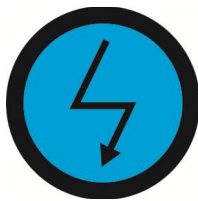
Start do Odcinka Specjalnego



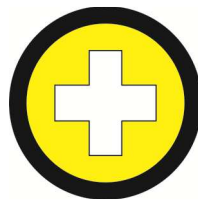
UWAGA zagrożenie



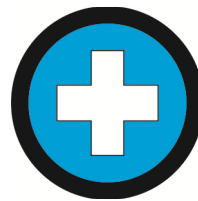
Punkt Łączności (zapowiedź)



Punkt Łączności



Punkt Medyczny (zapowiedź)



Punkt Medyczny



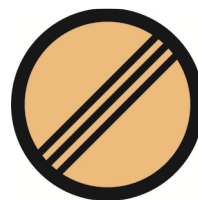
Meta Lotna (zapowiedź)



Meta Lotna (koniec pomiaru czasu)



Meta Stop



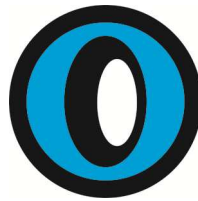
Koniec Strefy Kontrolnej



Punkt Kontroli Przejazdu (PKP) początek strefy



Punkt Kontroli Przejazdu (PKP)



Operacje związane z oponami (początek)



Operacje związane z tankowaniem (początek)



Operacje związane z serwisowaniem (początek)



G-1a



G-2a

















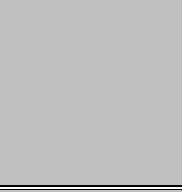











Słupki wskaźnikowe (zgodnie z Kodeksem Drogowym)



G-3a



Kierunek jazdy	Rodzaj punktu	STREFA KONTROLNA						
		Początek strefy Kontrolnej	Odległość (m)	Punkt obowiązkowego zatrzymania		Odległość (m)	Koniec strefy kontrolnej	
	<b>Punkt Kontroli Przejazdu (PKP)</b>		25 ↔			25 ↔		
		<b>Wizowanie karty drogowej</b>						
	<b>Punkt Kontroli Czasu (PKC)</b>		25 ↔ 5 Strefa Serwisowa			25 ↔ 5 Strefa Serwisowa		
		<b>Wpis czasu wjazdu</b>						
	<b>PKC łączony ze startem do próby sportowej</b>		25 ↔		min. 50 ↔		25 ↔	
				<b>Wpis czasu wjazdu + prowizor. czasu startu</b>	Odległość (m)	<b>Wpis rzeczywistego czasu startu do karty drogowej</b>		
	<b>Meta próby sportowej</b>		100 ↔		100 - 300 ↔ pow. 200 (RSMP)		25 ↔	
		<b>Koniec pomiaru czasu BEZ ZATRZYMYWANIA</b>				<b>STOP Wpis czasu przejazdu</b>		
Średnica znaków sygnalizacyjnych około 70cm		<b>Od początku do końca strefy kontrolnej obowiązują przepisy <i>PARKU ZAMKNIĘTEGO</i></b>						

Kierunek jazdy	Rodzaj punktu	Zapowiedź	Odległość (m)	Początek strefy	Koniec strefy
	<i>Punkt Łączności Radiowej</i>				
	<i>Punkt medyczny</i>				
	<i>Jeden znak dla wszystkich operacji związanych z oponami</i>				
	<i>Jeden znak dla wszystkich operacji serwisowych</i>				
	<i>Jeden znak dla wszystkich operacji związanych z tankowaniem</i>				
	<i>Miejsce szczególnie Niebezpieczne</i>			Miejsca szczególnie niebezpieczne na odcinku specjalnym (przeszkoda, osunięcie, olej, zalanie lub inne uszkodzone elementy terenu).	

## KARTA DROGOWA

Jest to dokument, w którym wpisywane są wizy i czasy na punktach kontrolnych na trasie rajdu.

Przed startem do rajdu każda załoga otrzyma kartę drogową, w której podane będą regulaminowe czasy przejazdu pomiędzy kolejnymi punktami kontroli czasu. Karta ta musi być oddana na ostatnim punkcie kontroli czasu każdej sekcji, (PKC wyjazdowy lub wyjazdowy z komasacji / przegrupowania) jednocześnie będzie wręczona nowa do kolejnej sekcji. Każda załoga jest osobiście odpowiedzialna za swoją kartę drogową. Jest także odpowiedzialna za podanie karty sędziemu. Zatem tylko od załogi zależy wręczenie karty we właściwym czasie oraz sprawdzenie prawidłowości wpisu.

Godziny i minuty będą wpisywane przy użyciu systemu 24-godzinnego, tj. 00h01 - 24h00; tylko pełne minuty będą liczone. Oficjalny czas dla całego rajdu będzie określony w regulaminie uzupełniającym.

Karta drogową musi być udostępniona do kontroli na każde żądanie, szczególnie na punktach kontrolnych, gdzie musi być wręczona osobiście przez jednego z członków załogi do ostemplowania i / lub wpisania czasu.

Każda poprawka czy zmiana dokonana w karcie drogowej zostanie zasygnalizowany Zespołowi Sędziów Sportowych, chyba, że została zatwierdzona przez kompetentnego sędziego przez zaparafowanie.

Brak stempla (podpisu), na którymkolwiek punkcie kontroli przejazdu, brak wpisu czasu na punkcie kontroli czasu, a także nie przedstawienie karty drogowej na którymkolwiek punkcie kontrolnym (czasu, przejazdu) będzie skutkowało usunięciem danej załogi z klasyfikacji przez Dyrektora Rajdu na końcu sekcji.

Kompetentny sędzia jest jedyną osobą upoważnioną do wpisywania czasu w kartę drogową - ręcznie lub za pomocą drukarki.

Każda rozbieżność pomiędzy czasami wpisanymi w kartę drogową, a oficjalnymi dokumentami rajdu będzie przedmiotem dochodzenia Dyrektora Rajdu.

W Karcie Drogowej jedna strona musi być przeznaczona na każdą sekcję.

### Wymiar

11 x 18,5 lub 9,9 cm x 21 cm (wydrukowane 3 karty drogowe na kartce formatu A4) wymiar pola 1 cm.

Środkowa kolumna wypełniana jest wyłącznie przez osoby oficjalne (sędziów), a prawa kolumna przez zawodników.

Zgodnie z RSRR FIA Karta Drogowa musi być wykonana z kartonu o gramaturze 300 g/m<sup>2</sup> lub na papierze poliestrowym 270 µm.

Gdy występują liczne PKC może być stosowany druk obustronny lub prezentacja w dwóch kolumnach (składanych do wewnątrz).

Kolor druku jest dowolny. Można wykorzystać kolor sponsora lub inny kolor na każdą sekcję lub po prostu kolor szary i czarny.

### Wydawanie i odbiór karty drogowej

Karty drogowe są wydawane i odbierane w miejscach uznanych za właściwe przez organizatora zawodów w czasie przerw w rajdzie, gdzie jest to możliwe, np. w parkach serwisowych, w punktach komasacji lub przegrupowania etc. Wypisane karnety są oddawane do dyspozycji zespołu obliczeń.

W przypadku braku potwierdzenia (wizy) lub wpisu z jakiegokolwiek punktu kontrolnego, załoga będzie uznana za wycofującą się z rywalizacji w tym punkcie kontrolnym. Informacja o tym fakcie będzie podana przez dyrektora zawodów na końcu sekcji.

### Język

Tekst wszystkich kart drogowych powinien być w języku angielskim, w razie potrzeby w języku francuskim lub języku kraju, w którym odbywa się rajd.

### Obowiązki załogi

Załoga jest odpowiedzialna za swoją Kartę Drogową.

Karta musi być udostępniona do kontroli na każde żądanie i musi być osobiście przedstawiona przez jednego z członków załogi do dokonania wpisu w każdym punkcie kontroli.

Wszelkie poprawki czy zmiany dokonane przez załogę w Karcie Drogowej spowodują dyskwalifikację z rajdu, z wyjątkiem przypadku, gdy są one potwierdzone przez sędziego danego punktu. Brak wizy jakiegokolwiek punktu kontroli lub nie wręczenie Karty Drogowej na punkcie kontroli spowoduje dyskwalifikację.

Załoga jest całkowicie odpowiedzialna za przedstawienie Karty Drogowej na wszystkich punktach kontrolnych, a także za dokładność wpisu. Dlatego w interesie zawodników jest przedłożenie Karty Drogowej sędziemu w odpowiednim czasie i sprawdzenie czy czas ten został wpisany prawidłowo.

Jedynie sędzia danego punktu jest upoważniony do wpisywania czasu w Kartę Drogową.

# KARTA DROGOWA FIA

**Nazwa i logo rajdu** (Race name and logo)

**Numer startowy** (Start number)

**KARTA DROGOWA SEKCJA 1 21.05.2017** (Road card section 1, 21.05.2017)

**Loga oraz dane karty – Etap / Sekcja / Data** (Logos and card data – Stage / Section / Date)

**Określenie (numer) PKC** (Definition (number) PKC)

**PKC 0 START**

**Czas wjazdu na PKC** (Time of arrival at PKC)

**Założony czas przejazdu** (Set travel time)

**Provizoryczny czas przejazdu** (Estimated travel time)

**Narzucony czas przejazdu** (Imposed travel time)

**PKC 1 OS 1 New-Tec 6,64km**

**Czas meły** (Time of meal)

**WYPELNIA ZAWODNIK** (FILL DRIVER)

**Czas osiągnięcia meły lotnej. Wpisuje sędzia meły STOP** (Time of reaching the meal. The stop judge writes)

**Provizoryczny czas startu** (Estimated start time)

**Faktyczny czas startu** (Actual start time)

**Założony czas przejazdu** (Set travel time)

**Provizoryczny czas przejazdu** (Estimated travel time)

**Część karty przeznaczona do użytku załogi** (Part of the card intended for the crew)

**Rzeczywisty czas startu - może być różny od prowizorycznego Wpisuje sędzia STARTU** (Actual start time - may be different from estimated. The start judge writes)

**PKC 2 OS 2 Mazda Mirai Masters 6,51km**

**Czas meły** (Time of meal)

**WYPELNIA ZAWODNIK** (FILL DRIVER)

**Nadany prowizoryczny czas startu. Wpisuje sędzia PKC (Czas wjazdu na PKC + 3 min.)** (Given estimated start time. The PKC judge writes (Time of arrival at PKC + 3 min.))

**Provizoryczny czas startu OS 2** (Estimated start time OS 2)

**Faktyczny czas startu** (Actual start time)

**Założony czas przejazdu** (Set travel time)

**Provizoryczny czas przejazdu** (Estimated travel time)

**Czas wjazdu na PKC (czas podania karty) Wpisuje sędzia PKC** (Time of arrival at PKC (time of card presentation) The PKC judge writes)

**PKC 2A**

**PKC 2B KOMASACJA**

**Założony czas komasacji MIN** (Set ambulance time MIN)


**Założony czas wjazdu z komasacją** (Set arrival time with ambulance)

**Nadany czas komasacji. min. 1 min maks. 15 min.** (Given ambulance time. min. 1 min max. 15 min.)

**Czas przejazdu (rezultat) OS-u mierzony na mecie lotnej Wpisuje sędzia meły STOP** (Travel time (result) OS measured at the hot meal. The stop judge writes)

**Wpisy dokonują tylko sędziowie** (Entries are made only by judges)

# KARTA DROGOWA FIA

	Numer startowy: <span style="border: 1px solid black; padding: 2px 10px;"> </span>	<b>KARTA DROGOWA</b> SEKCJA 2 21.05.2017	
<b>PKC 2B</b>	<b>KOMASACJA - wyjazd</b> <b>SERVIS - wjazd</b>	Czas wjazdu na PKC H M PKC 2B	Założony czas serwisu <span style="font-size: 2em; font-weight: bold;">0030</span>
<b>PKC 2C</b>		Prowizoryczny czas przejazdu H M PKC 2C	Prowizoryczny czas przejazdu H M PKC 2C
<b>PKC 2C</b>	<b>SERVIS - wyjazd</b>	Założony czas przejazdu <span style="font-size: 2em; font-weight: bold;">0018</span>	Prowizoryczny czas przejazdu H M PKC 3
<b>PKC 3</b>	<b>OS 3 New-Tec</b> 6,64km	Czas mety H M S 1/10 Prowizoryczny czas startu OS 3 H M Faktyczny czas startu H M	Założony czas przejazdu <span style="font-size: 2em; font-weight: bold;">0050</span>
<b>PKC 4</b>	STOP Osłgnięty wynik	Prowizoryczny czas przejazdu H M PKC 4	Prowizoryczny czas przejazdu H M PKC 4
<b>PKC 4</b>	<b>OS 4 Mazda Mirai Motors</b> 6,51km	Czas mety H M S 1/10 Prowizoryczny czas startu OS 4 H M Faktyczny czas startu H M	Założony czas przejazdu <span style="font-size: 2em; font-weight: bold;">0036</span>
<b>PKC 4A</b>	STOP Osłgnięty wynik	Prowizoryczny czas przejazdu H M PKC 4A	Prowizoryczny czas przejazdu H M PKC 4A
<b>PKC 4A</b>	<b>KOMASACJA</b>	Założony czas komasacji MIN <span style="font-size: 2em; font-weight: bold;">0001</span> MAX <span style="font-size: 2em; font-weight: bold;">0015</span>	Założony czas wyjazdu z komasacji H M PKC 4B
<b>PKC 4B</b>		Prowizoryczny czas przejazdu H M PKC 4B	Prowizoryczny czas przejazdu H M PKC 4B

PKC wyjazdowy z Komasacji oraz wjazdowy na Serwis. **WYMIANA KARTY**

Czas przeznaczony na serwis

PKC wyjazdowy z serwisu

Narzucony czas przejazdu

Część karty przeznaczona do użytku załogi

Wpisy dokonują tylko sędziowie

## PUNKT KONTROLI CZASU (PKC)

Punkt Kontroli Czasu (PKC) jest to miejsce, w którym sędziowie dokonują wpisu do Karty Drogowej (odnotowują czas podania karty przez zawodnika). Czas wpisywany jest z dokładnością do 1 minuty. PKC może być połączony ze strefą startu do odcinka specjalnego (OS) lub próby sportowej (PS).

Strefa Punktu Kontroli Czasu rozpoczyna się zapowiedzią (żółta tablica z symbolem zegara). Punkt Kontroli Czasu (miejsce dokonania wpisu do Karty Drogowej) oznaczone jest czerwoną tablicą z symbolem zegara. Strefa Punktu Kontroli Czasu kończy się tablicą koloru beżowego, na której widnieją trzy ukośne linie w okręgu.

Odległość pomiędzy tablicami wynosi 25m. W Parkach Serwisowych, Komasaacji, Przegrupowaniu odległość ta jest zmniejszona do 5m.

### Czas pracy Punktu Kontroli Czasu.

PKC jest gotowy do działania na 30 minut przed planowanym czasem wjazdu pierwszego samochodu uczestniczącego w rajdzie (samochodu organizatora „C”).

Zakończenie działania nastąpi 15 minut po planowanym czasie przejazdu ostatniej załogi i dodanym do niego limicie spóźnień, o ile dyrektor rajdu nie zdecyduje inaczej.

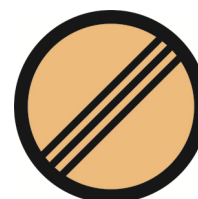
### Znaki FIA do oznaczenia „PKC”:



Początek strefy PKC



PKC – wpisanie czasu do Karty Drogowej



Koniec strefy PKC

### Ustawienie znaków w strefie „PKC”

Kierunek jazdy	STREFA KONTROLNA				
	Początek strefy Kontrolnej	Odległość (m)	Punkt obowiązkowego zatrzymania	Odległość (m)	Koniec strefy kontrolnej
<b>wpis do karty drogowej</b>					
<b>Od początku do końca strefy kontrolnej obowiązują przepisy Parku Zamkniętego</b>					
<b>UWAGA: W strefie serwisowej odległości 25m są zmniejszone do 5-10m.</b>					

Strefa Punktu Kontroli Czasu objęta jest przepisami Parku Zamkniętego – zakazane są jakiegokolwiek naprawy lub serwisowania. Nieprzestrzeganie tego przepisu spowoduje dyskwalifikację załogi z rajdu.

Procedura wjazdowa rozpoczyna się w momencie przekroczenia linii zapowiedzi PKC (żółta tablica). Sędzia do Karty Drogowej wpisuje czas otrzymania jej od pilota (lub kierowcy). W tym czasie w strefie PKC muszą znajdować się obaj członkowie załogi oraz ich samochód. Wyjątek stanowi sytuacja, w której nagromadzone samochody rajdowe uniemożliwiają wjazd w strefę (np. przy zatrzymaniu odcinka specjalnego). W takiej sytuacji przeważnie pilot podchodzi do punktu PKC wskazując gdzie znajduje się jego samochód, sędzia dokonuje wpisu czasu podania karty i od tego momentu strefa PKC (żółta tablica) rozpoczyna się za samochodem, któremu jako ostatniemu dokonano wpisu w kartę drogową i musi to być kontrolowane przez jednego z sędziów punktu PKC. W strefie PKC obowiązuje zakaz cofania. Pomiędzy tablicą zapowiadającą punkt (żółtą), a tablicą punktu (czerwoną) obowiązuje bezwzględny zakaz zatrzymywania oraz pokonywania tej strefy z nienormalną powolną prędkością. Każdy taki stwierdzony przypadek będzie w formie pisemnego raportu przekazany bezzwłocznie do rozpatrzenia Dyrektorowi Rajdu. Czas postoju w strefie kontrolnej nie może być dłuższy od czasu potrzebnego na dokonanie czynności kontrolnych. Po tym czasie załoga musi opuścić strefę PKC.

W przypadku połączenia PKC ze startem do odcinka specjalnego lub próby sportowej sędzia wpisuje do Karty Drogowej prowizoryczny czas startu. Różnica pomiędzy czasem przyjazdu na PKC, a przewidzianym czasem startu **musi** wynosić 3 minuty. Każda załoga musi otrzymać wspomniane 3 minuty celem przygotowania się do startu (założenie kasku, rękawiczek, odblokowania systemu gaśniczego, dociągnięcie pasów, itd.)

Obsługa próby musi znać harmonogram czasowy imprezy.

Procedurę dotyczącą pracy Punktu Kontroli Czasu reguluje „Regulamin Sportowy Rajdów Regionalnych FIA”.

#### Wyposażenie Punktu Kontroli Czasu:

Punkt Kontroli Czasu wyposażony jest w:

- 1) Tablice oznaczenia punktu:
  - a) Zapowiedź (początek strefy kontrolnej) - żółta min. 1 szt.
  - b) Punkt Kontroli - czerwona min. 1 szt.
  - c) Koniec strefy kontroli - beżowa min. 1 szt.

Zaleca się stosowanie podwójnego oznaczenia punktów, tzn. ustawienia dwóch tablic po każdej stronie drogi.

- 2) Stolik i krzesła (można wykorzystać samochód)
- 3) Zegar (czas radiowy)
- 4) Protokoły, długopisy
- 5) Lista startowa, lokalizacja punktu (wyciąg z książki drogowej), harmonogram czasowy pracy punktu, komunikaty dotyczące trasy tego odcinka
- 6) Oświetlenie (w razie potrzeby)

#### Obsada Punktu Kontroli Czasu

PKC obsługują 3 – 4 osoby. Sędzia sportowy – Kierownik „PKC” jest odpowiedzialny za zorganizowanie całego punktu i podział pracy.



Sędzia PKC odpowiedzialny jest za porządek w miejscu Punktu Kontroli Czasu, a szczególnie za właściwe zabezpieczenie i oznakowanie poszczególnych miejsc (ustawienie tablic rajdowych oznaczających strefę PKC) i sprawne dokumentowanie czasu przejazdu zawodników. Czas do Kart Drogowych wpisywany jest z dokładnością do 1 minuty. Procedura wjazdu w strefę PKC rozpoczyna się w momencie, gdy samochód mija tablicę (żółtą) oznaczającą początek strefy PKC. Bardzo ważne jest śledzenie momentu wjazdu w strefę przez jednego z sędziów, szczególnie wtedy, gdy może dochodzić do przedwczesnego wjazdu w strefę PKC. Może także nastąpić sytuacja, w której załoga z jakiegoś powodu przekroczy żółtą tablicę, np. o długość maski samochodu, a następnie podjedzie podając kartę o swoim czasie. W takiej sytuacji należy odnotować ten fakt w protokole z podaniem czasu przekroczenia tablicy oraz poinformować załogę o zauważeniu tego faktu. Czas do karty wpisujemy zgodny z czasem jej podania. Sytuację taką określamy, jako złamanie procedury PKC.

#### Obowiązki Sędziego „PKC”.

- 1) rozstawić tablice rajdowe oraz oznakować (otaśmować) punkt;
- 2) dojazd do Odcinka Specjalnego (OS) należy zamknąć 30 min. przed planowanym czasem wjazdu pierwszego samochodu („C”) lub czasem podanym w harmonogramie organizatora (planem zabezpieczenia);
- 3) pilnować, żeby zegar nie był zasłonięty;
- 4) wpis do Karty Drogowej zawodnika następuje tylko w przypadku, gdy samochód wraz z załogą (kierowca + pilot) znajduje się w strefie możliwie blisko stolika sędziego PKC (wyjątek: zablokowanie drogi przez oczekujące rajdówki);
- 5) w Karcie Drogowej zostaje wpisany czas, w jakim została ona wręczona sędziemu oraz planowany czas startu do OS-u. **UWAGA: Załoga może wjechać w strefę PKC 1 min. wcześniej przed właściwym czasem wjazdu (podania karty);**
- 6) fakt wcześniejszego wjazdu (poza sytuacją określoną w pkt. 5) lub spóźnienia należy wpisać do protokołu;
- 7) jeżeli dojdzie do nagromadzenia się załóg, przez co zostaną zmuszone do oczekiwania należy wszystkim oczekującym wpisać faktyczny czas wjazdu w obszar strefy PKC (pomocne jest dokładne śledzenie momentu wjazdu w strefę);
- 8) załoga po otrzymaniu wpisu do Karty Drogowej natychmiast opuszcza PKC;
- 9) fakt cofania samochodu, nieuzasadnionego postoju w strefie PKC, zatrzymanie pomiędzy tablicą żółtą i czerwoną należy odnotować w protokole;
- 10) sędzia PKC nie udziela żadnej informacji dotyczącej właściwego czasu wjazdu, ma natomiast obowiązek udostępnić aktualny czas rajdowy;
- 11) w razie pomyłki w Karcie Drogowej należy poprawkę potwierdzić własnoręcznym podpisem i dokonać adnotacji w protokole;
- 12) w strefie PKC nie dozwolone są jakiegokolwiek naprawy (obowiązują przepisy Parku Zamkniętego);
- 13) protokół należy prowadzić czytelnie. Protokół podpisany przez wszystkich sędziów obsługujących PKC należy przekazać „Zbierającemu” wyniki – najczęściej jeden z samochodów „K” lub „szachownica”.

Ważne by protokół był rzetelnie wypełniony (czytelny). Każdy nierozszyfrowany zapis może spowodować zaburzenie wyniku sportowego.

## PUNKT KONTROLI PRZEJAZDU (PKP)

Służy do kontroli przejazdu trasy zgodnie z trasą wytyczoną przez organizatora w Księżce Drogowej. Ustawia się je pomiędzy dwoma Punktami Kontroli Czasu. Pomiędzy PKC może być ustawionych kilka PKP-ów.

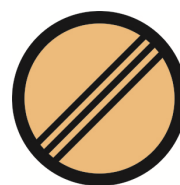
### Znaki FIA do oznaczenia PKP:



Początek strefy PKP



PKP  
wizowanie Kart Drogowych  
(obowiązkowe zatrzymanie  
się pojazdu)



Koniec  
strefy PKP

### Ustawienie znaków w strefie PKP

Kierunek jazdy	STREFA KONTROLNA				
	Początek strefy Kontrolnej	Odległość (m)	Punkt obowiązkowego zatrzymania	Odległość (m)	Koniec strefy kontrolnej
		25 ↔		25 ↔	
			Wizowanie karty drogowej		
Od początku do końca strefy kontrolnej obowiązują przepisy Parku zamkniętego					

### Wyposażenie PKP

Punkt Kontroli Przejazdu wyposażony jest w :

- 1) Tablice do oznaczenia punktu
  - a) Zapowiedź (początek strefy kontrolnej) - żółta szt. 1
  - b) Punkt Kontroli - czerwona szt. 1
  - c) Koniec strefy kontrolnej - beżowa szt. 1
- 2) Stolik i krzesła (można wykorzystać samochód);
- 3) Protokoły, długopisy;
- 4) Lista startowa, lokalizacja punktu, harmonogram czasowy pracy punktu;
- 5) Oświetlenie (w razie potrzeby).

### Obsada Punktu Kontroli Przejazdu

PKP obsługują dwie osoby – Sędzia Sportowy (kierownik punktu) oraz asystent sędziego. Dopuszczalna jest obsługa jednoosobowa (sędzia posiadający ważną licencję).

### Obowiązki obsługi PKP

- 1) Ustawia tablice oznaczające strefę PKP;
- 2) Gdy podjedzie załoga odbiera Kartę Drogową i w odpowiednim miejscu poświadcza obecność załogi na PKP (stempel lub podpis). Do karty drogowej zawodnika nie wpisuje się czasu przyjazdu na punkt;
- 3) Oddaje kartę drogową załodze;
- 4) Wpisuje numer załogi w protokole;
- 5) Po zakończeniu pracy dostarcza (przekazuje) protokoły do Komisji Obliczeń.

W razie pomyłki dokonanej podczas wpisu w Karcie Drogowej lub w protokole należy poprawkę potwierdzić własnoręcznym podpisem. Wszystkie uwagi dotyczące załogi należy wpisać do protokołu.

### Obowiązki załóg

Obowiązkiem załogi jest pobranie wiz kontroli przejazdu na wszystkich PKP-ach w kolejności podanej w Książce Drogowej.

Załoga mająca braki w poświadczeniu przejazdu przez PKP zostaje zdyskwalifikowana z rajdu / KJS-u.

## **BADANIE KONTROLNE**

### **A. Pojęcia podstawowe**

**Sędzia techniczny** – licencja „ST” upoważnia do kontroli, badań technicznych i wydawania ostatecznej decyzji;

**Kontroler techniczny** – licencja „KT” upoważnia do pomiarów i kontroli – bez wydawania ostatecznej decyzji;

**Badanie kontrolne** ma na celu sprawdzenie samochodu pod względem zgodności z regulaminem szczegółowym rajdu, przepisami ruchu drogowego, załącznikiem J oraz sprawdzenie zgodności z wymogami grupy, klasy.

### **B. Sposób przeprowadzenia**

Badania przeprowadzają tylko uprawnieni sędziowie techniczni wraz z kontrolerami technicznymi, oznakowani specjalnymi identyfikatorami oraz kamizelkami.

Kierownika badania technicznego wyznacza organizator. W Rajdowych Samochodowych Mistrzostwach Polski, GKSS wyznacza **delegata technicznego**. W rajdach okręgowych delegat wyznaczony jest przez OKSS. Kierownik BK, wyznaczony przez organizatora pełni funkcje organizacyjne.

Pomijając szczegółowy zakres obowiązków (instrukcja) należy zwrócić uwagę na miejsce badania pierwszego (BK1) i drugiego (BK2).

Szczególnie istotne jest miejsce badania BK1. W tym zakresie kierownik BK powinien współpracować z Dyrektorem w celu wyboru miejsca.

Konieczne jest wzięcie pod uwagę faktu, że w strefie badania może być, praktycznie w tym samym czasie około 15 – 20 samochodów wraz z lawetami. Dodatkowo na badanie przybędzie prasa, ZSS, VIP-y i odpowiedzialny za kontakty z zawodnikami. Konieczne jest przygotowanie miejsca dla zaparkowania tych samochodów w strefie badania i odpowiednie jego oznakowanie.

W zasadzie nie ma obowiązku organizowania badania na stacji diagnostycznej. Może ono odbyć się np. w stacjach serwisowych; dużych warsztatach.

Do obowiązków kierownika należy sporządzenie harmonogramu czasowego przed badaniem. W praktyce odbywa się to w uzgodnieniu z delegatem technicznym.

Wielkość ogólna miejsca uzależniona jest od przewidywanej ilości startujących załóg. Przewidywany czas na badanie techniczne jednego samochodu to min. 15 minut.

Łączny czas badania zależy będzie od ilości załóg. Harmonogram zawodów musi uwzględniać czas badania z doliczeniem 0,5 h.

Z czasu badania wynika godzina pierwszego posiedzenia ZSS, na którym musi być obecny delegat techniczny z wynikami badań. Protokół z badania jest podstawą ustalenia listy startowej. W przypadku nie zgłoszenia się na badanie kontrolne, załoga nie jest dopuszczona do startu.

Badanie przeprowadza się zgodnie z harmonogramem czasowym badania.

Dopuszczalne są odstępstwa od harmonogramu w uzgodnieniu z dyrektorem rajdu. Załoga, po uzyskaniu pisemnej zgody dyrektora rajdu, przedkłada ją kierownikowi

badania, który wyznaczy nowy czas. Zazwyczaj o zmianie czasu BK1 informuje także telefonicznie biuro rajdu. Wyjątek stanowi tak zwana siła wyższa uznana przez ZSS.

Ważnym elementem sprawnego przeprowadzenia badania jest niedopuszczenie osób postronnych (kibiców) na jego teren. Nawet osoby o statusie VIP istotnie mogą utrudnić pracę sędziom technicznym, tym bardziej prasa lub reporterzy. Najlepsze miejsce to teren ogrodzony z zakazem wstępu dla osób postronnych. O ile są takie możliwości, należy uzgodnić z organizatorem udział ochrony w kierowaniu ruchem poza miejscem badania.

**Uwaga** – nazwa „badanie kontrolne”, a nie „techniczne” ma istotne znaczenie prawne. W czasie rutynowego krótkiego badania przy ograniczonych warunkach i braku uprawnień nie ma możliwości sprawdzenia stanu technicznego samochodu. Za stan odpowiada zawodnik. Nie znaczy to jednak, że samochód będzie dopuszczony do zawodów, gdy zostanie zauważona niesprawność np. zły stan nadwozia.

#### B.1. Badanie kontrolne BK1

Odbywa się zazwyczaj dzień przed startem. Ma charakter ogólny. Sprawdza się markę i model samochodu oraz zgodność z klasą i grupą, w której został zgłoszony, a przede wszystkim wyposażenie w urządzenia bezpieczeństwa (samochód i załoga) oraz zgodność z wymogami przepisów ruchu drogowego. Sprawdza się także prawidłowość umieszczenia tablic rajdowych i reklam obowiązkowych. Wzór ich rozmieszczenia znajduje się w załączniku do regulaminu uzupełniającego rajdu. W przypadku stwierdzenia niezgodności samochód nie jest dopuszczony do startu.

Ilość stanowisk uzależniona jest od ilości samochodów i wyznaczonego ogólnego czasu. Każde stanowisko musi być oznakowane i powinno być przelotowe. Konieczna ilość stanowisk związana jest z ilością sędziów technicznych. Wykaz osób, które mogą pełnić obowiązki sędziego / kontrolera sporządza GKSS. Na jedno stanowisko powinien przypadać, co najmniej jeden sędzia techniczny i kontroler.

W rajdach na badaniu BK1 obecny musi być zawodnik lub upoważniona osoba (pisemne upoważnienie zawodnika) – załoga nie musi być obecna w czasie badania, ale musi być reprezentowana przez upoważnionego przedstawiciela; w badaniu może uczestniczyć, oprócz załogi / przedstawiciela, osoba serwisowa – mechanik. W Super KJS-ach, KJS-ach i innych imprezach samochodowych obecność załogi na BK1 jest obowiązkowa.

Po wjeździe samochodem na wyznaczone stanowisko BK1 zawodnik / przedstawiciel przedkłada kartę badania kontrolnego, kartę wyposażenia bezpieczeństwa, dowód rejestracyjny, ubezpieczenie, książkę samochodu wystawioną przez PZM, homologację – uwaga – oryginał, nie ksero.

**Karta badania** musi być wypełniona. Należy sprawdzić zgodność klasy ze stanem faktycznym. Każdy samochód musi spełniać wymogi załącznika J na dany rok, a w szczególności art. 253 w zakresie niezbędnych elementów bezpieczeństwa. Sprawdzenie następuje zgodnie z wyszczególnionymi punktami. Sprawdza się dowód rejestracyjny, niezależnie od biura zawodów. Ważne jest sprawdzenie zgodności numeru identyfikacyjnego ze stanem faktycznym oraz ważności terminu

badania rejestracyjnego. Uwaga – ma to znaczenie prawne. Należy także dokładnie sprawdzić obowiązkowe ubezpieczenie OC.

Sprawdza się książkę samochodu z aktualnym stanem, szczególnie ważna jest strona, na której wpisane są uwagi i zalecenia z poprzedniego badania. Konieczne jest sprawdzenie wykonania tych zaleceń.

Jeżeli samochód jest nowy (nowo zbudowany) i nigdy nie miał książeczki sportowej samochodu, zawodnik jest zobowiązany zgłosić ten fakt kierownikowi BK. Książeczka będzie wydana przez Delegata Technicznego PZM po wypełnieniu wniosku na Insidzie.

**Homologacja** jest to formalne potwierdzenie dopuszczenia danego modelu do zawodów i definiuje poszczególne rozwiązania i cechy charakteryzujące model i dopuszczone zmiany.

Jeżeli wynik badania jest negatywny, a możliwe jest usunięcie usterki do czasu startu to dokonuje się stosownego wpisu w kartę, co potwierdza podpisem zawodnik. ZSS, na wniosek delegata technicznego wyznaczy czas dodatkowej kontroli. Załoga jest warunkowo dopuszczona do startu. Jednak dopuszczenie do startu jest uzależnione od wykonania zalecenia. Ostateczną decyzję wydaje się po kontroli w wyznaczonym miejscu i czasie.

Na BK1 następuje plombowanie sprężarki lub sprężarek, jako części zamiennych. Tylko tak oznakowane sprężarki mogą być użyte w czasie zawodów.

Po sprawdzeniu wszystkich powyższych elementów samochód zostaje oznakowany nalepką „**BK**”.

Karta badania jest zabierana.

Wjazd na BK następuje wg harmonogramu czasowego. Czas wjazdu jest kontrolowany przy tablicy BK (nie PKC). Za punktem kontroli wjazdu należy przewidzieć miejsce na pomiar masy samochodu oraz na oczekiwanie na ewentualny wjazd. Pomiar masy jest obowiązkowy na RSMP, a zalecany na RO i przeprowadza go upoważniona osoba wyznaczona przez GKSS.

**Pomiar głośności** układu wydechowego oraz sygnału dźwiękowego przeprowadza się przed badaniem szczegółowym. Ważny jest dobór miejsca by uniezależnić wynik od wpływu hałasu zewnętrznego. Wynik wpisywany jest do karty badania – układ wydechowy maksymalnie 98 decybeli i sygnał dźwiękowy minimum 97 decybeli. Niezgodność z tymi parametrami zgłasza się delegatowi technicznemu dla podjęcia ostatecznej decyzji.

## B.2. Badania w czasie trwania imprezy

Dodatkowe badania mogą być przeprowadzone w każdym miejscu. Harmonogram i zakres ustala delegat techniczny, a zatwierdza ZSS. Kontrolerzy powinni znajdować się na starcie do odcinków specjalnych. Zwyczajowo w strefie komasacji / przegrupowania dokonywana jest kontrola katalizatorów, głośności, wzrokowa układów zasilania. Może być też przeprowadzony pomiar masy samochodu.

## B.3. Badanie BK2 (szczełółowe)

Po mecie, samochód pozostaje w parku zamkniętym. ZSS określa ile i jakie samochody będą poddane badaniu szczełółowemu na zgodność z homologacją.

Zwyczajowo są to samochody zajmujące czołowe miejsca w klasyfikacji generalnej i w klasach oraz w stosunku, do których złożono protest techniczny. Delegat techniczny wyznacza, w uzgodnieniu z ZSS, zakres badań i na podstawie wyników otrzymanych od sędziów technicznych sporządza protokół zgodności na odpowiednich drukach.

Czas trwania badania – przewiduje się do 2 godzin. Czas ten powinien być uwzględniony w harmonogramie rajdu – ogłoszenie prowizorycznej klasyfikacji końcowej.

**Uwaga** – do badania nie mogą być dopuszczone osoby postronne. Możliwe jest stworzenie miejsca dla takich osób w odpowiedniej odległości by nie przeszkadzały w ich przeprowadzeniu.

Wyznaczony sędzia techniczny / kontroler dokonuje kontroli wjazdu do parku. Zawodnik otrzymuje (od odpowiedzialnego za kontakty z zawodnikami) wezwanie do stawienia samochodu do badania szczegółowego. Samochód bezpośrednio z parku zamkniętego może zostać zabrany przez mechanika, który dostarczy samochód na badanie. Organizator rajdu jest zobowiązany, aby wyznaczone samochody do badania szczegółowego zostały doprowadzone przez osoby w odpowiedniej kolumnie. Park zamknięty powinien znajdować się w pobliżu za metą rajdu. Badanie powinno być przeprowadzone w miejscu o odpowiednich warunkach technicznych, np. warsztat – stacja diagnostyczna wyposażone w kanał i podnośnik. Badanie przeprowadzają tylko sędziowie – kontrolerzy techniczni. Załoga musi zapewnić: mechaników – serwisantów, narzędzia specjalistyczne konieczne do demontażu, książkę homologacyjną.

Zawodnik / załoga może, ale nie musi uczestniczyć w badaniu szczegółowym.

#### B.4. Uwagi Końcowe

Wszelkie spostrzeżenia i uzyskane informacje w czasie trwania imprezy oraz badań mogą być przekazywane przez sędziego technicznego **tylko i wyłącznie delegatowi technicznemu** – kierownikowi technicznemu. W żadnym wypadku innym osobom. Sędzia techniczny nie ma uprawnień wycofania samochodu w czasie trwania rajdu nawet w sytuacji stwierdzenia poważnych uchybień. W takiej sytuacji bezzwłocznie zgłasza zaistniały fakt delegatowi technicznemu. Wycofanie załogi z rajdu następuje decyzją ZSS na wniosek delegata technicznego.

Określając miejsce na stanowiska kontrolne należy uwzględnić zadaszanie lub przewidzieć namioty, stoliki dla obsługi i sprzęt oraz gniazda zasilające. Stanowiska muszą być wyposażone w sprzęt gaśniczy. Miejsce kontroli powinno być wyposażone w załącznik „J”, dokumenty homologacyjne wyposażenia, regulaminy.

Harmonogram BK musi być dostępny dla oczekujących załóg.

Łączna ilość sędziów / kontrolerów wraz z obsługą nie powinna być mniejsza niż 8.

## **BADANIE KONTROLNE NA IMPREZACH TYPU KJS**

Dopuszczenie samochodu do zawodów niższej rangi również poprzedzone jest badaniem kontrolnym. Jest to badanie formalne, głównie polegające na sprawdzeniu zgodności z wymogami regulaminu szczegółowego imprezy oraz zgodności z wymogami przepisów ruchu drogowego.

Mogą je przeprowadzać osoby wyznaczone przez dyrektora gwarantujące odpowiednią wiedzę w tym zakresie.

Wskazane jest, po przeprowadzeniu badania, skierowanie samochodu do parku zamkniętego przedstartowego. Podobnie po mecie samochody powinny być skierowane do parku zamkniętego.

W czasie badania szczególną uwagę należy zwrócić na:

- kaski załogi,
- dowód rejestracyjny – zgodność numeru identyfikacyjnego, termin badania, – ewentualna zgoda na udział w zawodach jeżeli uczestnik nie jest właścicielem samochodu,
- obowiązkowe ubezpieczenie OC i zalecane NNW,
- wyposażenie apteczki,
- termin ważności gaśnicy,
- ogólny stan techniczny widoczny z zewnątrz – przewody paliwowe, akumulator, płyny eksploatacyjne,
- ogumienie – głębokość bieżnika min. 1,6 mm,
- mocowanie foteli i wyposażenia,
- szyby przyciemniane.

Szczególną uwagę należy zwrócić na samochody tuningowane (tuning wizualny) – klamki, przyciemniane szyby – oraz na samochody o długim czasie eksploatacji.

Zwyczajowo nie przeprowadza się badania kontrolnego BK2. Ewentualnie weryfikuje się wyposażenie pojazdu przy wjeździe do parku zamkniętego, które zostało przedstawione na BK1.

Należy pamiętać, że rzetelnie przeprowadzona kontrola pozwala uniknąć kłopotów prawnych, a przede wszystkim jest przygotowaniem uczestników do imprez wyższej rangi.



## PARK SERWISOWY

Jest to miejsce, w którym można dokonywać prac przy samochodzie bez ograniczeń, z wyjątkiem wymiany elementów instalacji paliwowej (zbiornika, pompy paliwowej). Podczas rajdu mogą być dwa parki serwisowe – zazwyczaj, co trzy odcinki specjalne. W każdym innym miejscu serwisowanie jest zabronione chyba, że robi to sama załoga posługując się wyłącznie wyposażeniem znajdującym się w samochodzie – bez zewnętrznej pomocy.

W sytuacji konieczności naprawy elementu układu paliwowego (wymiany zbiornika / pompy) zawodnik lub mechanik zgłasza ten fakt sędziemu technicznemu. Wymiana następuje pod jego ścisłym nadzorem z udziałem strażaka wyposażonego w gaśnicę. Zbiornik może być napełniony tylko taką ilością paliwa by była możliwość dojazdu do strefy tankowania.

Za organizację parku serwisowego odpowiedzialny jest jej kierownik wyznaczony przez dyrektora rajdu. Dobór miejsca, a w szczególności wielkość powierzchni jest podstawowym elementem sprawnego przeprowadzenia serwisowania.

W RSMP na załogę przewidywana jest powierzchnia od 50m<sup>2</sup> do 80m<sup>2</sup> w zależności od klasy. Każdy zawodnik ma prawo dokupić dodatkową powierzchnię serwisową, co reguluje Regulamin Uzupełniający rajdu. Aby usprawnić przemieszczanie się po terenie parku serwisowym, stanowiska powinny być oznakowane numeracją zgodną z numerami startowymi samochodów oraz powinny być wyznaczone drogi wjazdowe, przejazdowe i wyjazdowe.

Na wniosek załogi stanowiska mogą być łączone (jeden serwis obsługuje kilka samochodów).

Do parku może wjechać samochód serwisowy wyraźnie oznakowany. W uzgodnieniu z dyrektorem mogą to być dwa samochody, jak również samochód towarzyszący oznakowany Auxiliary / samochód towarzyszący (mogą być dopuszczone do parkowania obok stanowiska serwisowego). Zwyczajowo regulamin przewiduje tylko jeden samochód serwisowy.

Żaden inny pojazd nie może wjechać do parku serwisowego i dlatego należy przygotować miejsce parkingowe dla samochodów VIP-owskich, prasy oraz dla organizatora.

Przewidywany czas serwisu:

15 minut – przed pierwszym odcinkiem specjalnym po nocnym przegrupowaniu,

**30 minut – typowy serwis po sekcji (pomiędzy dwoma grupami odcinków specjalnych),**

45 minut – po etapie, przed nocnym przegrupowaniem z wyjątkiem ostatniej sekcji rajdu,

10 minut – przed ceremonią mety.

Prędkość jazdy w parku serwisowym nie może **przekraczać 30 km/h**.

Każde stanowisko serwisowania musi być wyposażone w odpowiedniej wielkości matę ochronną, za co odpowiada zawodnik. W przypadku stwierdzenia braku maty, zawodnik powinien być poinformowany o wykroczeniu, a fakt zgłoszony do dyrektora rajdu, który może nałożyć na winnego karę w wysokości 100% wpłaconego wpisowego za każdy stwierdzony przypadek.

Wjazd i wyjazd z parku serwisowego określa czas w karcie drogowej kontrolowany na PKC. Przed wjazdem do parku serwisowego wyznaczona jest komasacja / przegrupowanie.

Strefa tankowania i znakowania opon nie jest wliczana do czasu serwisu.

#### A. Strefa tankowania

Strefy tankowania mogą znajdować się po wyjeździe z parków serwisowych oraz w oddalonych miejscach na trasie rajdu. Każda strefa tankowania musi być oznaczona na trasie rajdu i w książce drogowej.

Strefa tankowania musi być oznakowana znakiem początek i koniec strefy. Każde miejsce, w którym dokonuje się tankowanie musi być wyposażone w matę ochronną o rozmiarach na tyle większych od wymiarów samochodów, by zabezpieczyć teren przed zanieczyszczeniem. Obecność straży pożarnej w strefie tankowania jest obowiązkowa.

Zawodnik może w czasie tankowania przebywać w samochodzie, ale pasy muszą być odpięte, silnik unieruchomiony. Sędzia / kontroler techniczny niezależnie od obsługi należącej do serwisu nadzoruje przebieg tankowania. Ważna jest odpowiednia komunikacja w strefie.

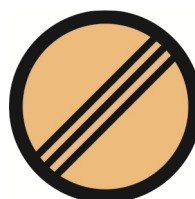
**W strefie tankowania stosuje się bezwzględny zakaz przebywania osób postronnych.**

Prędkość jazdy w strefie tankowania nie może **przekraczać 5 km/h**

#### Znaki FIA do oznaczenia Strefy Tankowania



Początek  
strefy tankowania



Koniec  
strefy Tankowania

#### B. Znakowanie opon

Jest obowiązkowe dla wszystkich załóg. Wykonuje się je po wyjeździe z serwisu za lub przed strefą tankowania. Przed wjazdem do strefy serwisowej czyli w czasie komasacji / przegrupowania dokonuje się kontroli oznakowania. Stanowisko – **sprawdzania** – oznakowane tablicą – obsługuje min. jedna / dwie osoby + protokolant – nadzoruje kontroler techniczny. Najlepiej ustawić stanowisko na wjeździe do strefy komasacji / przegrupowania (jest najwięcej czasu). Stanowisko znakowania, za lub przed strefą tankowania obsługują min dwie osoby + protokolant oznakowane tablicą – nadzór kontroler techniczny. Znakuje się wszystkie opony w samochodzie – maksymalnie 6 szt. Uwaga – mogą występować trudności w oznakowaniu opon zapasowych w sytuacji dwóch szt., ponieważ zazwyczaj są one spięte pasem lub zamocowane przy użyciu odpowiedniego zabezpieczenia śrubowego. Dostęp powinien umożliwić serwisant lub członek załogi.

Jeżeli jest konieczność otwarcia pokrywy tylnej, nie powinien tej czynności dokonywać sędzia / kontroler techniczny tylko członek załogi.

Przykład – nalepka z numerem startowym – przewidzieć 6 szt. na jeden pojazd – na każdą sekcję inny kolor.

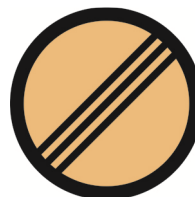
**Uwaga** – naklejać w takim miejscu obręczy by prawdopodobieństwo uszkodzenia, lub zerwania nalepki było minimalne. W czasie zawodów obręcze kół muszą być pozbawione wszelkich oznakowań z poprzednich rajdów. Nie zastosowanie się do powyższego spowoduje nałożenie kary przez ZSS.

Sędziowie techniczni mogą dokonywać kontroli opon w każdym momencie trwania rajdu.

#### Znaki FIA dotyczące znakowania opon



Początek operacji  
związanych z oponami



Koniec operacji  
związanych z oponami

**Strefa grzania opon** – od roku 2018 strefa ta nie obowiązuje!

## **KOMASACJA I PRZEGRUPOWANIE**

### Definicja komasacji

Przerwa zaplanowana przez organizatora, podlegająca przepisom parku zamkniętego, z punktem kontroli czasu na wjeździe i wyjeździe w celu zapewnienia planowego przebiegu rajdu z jednej strony, a z drugiej, dla skomasowania samochodów uczestniczących w rajdzie w danej chwili. Czas komasacji dla poszczególnych załóg może być różny.

### Definicja przegrupowania

Przerwa zaplanowana przez organizatora, podlegająca przepisom parku zamkniętego, z punktem kontroli czasu na wjeździe i wyjeździe w celu zapewnienia planowego przebiegu rajdu z jednej strony, a z drugiej dla skomasowania i przegrupowania samochodów zgodnie z bieżącą klasyfikacją generalną rajdu. W żadnym przypadku niedopuszczalne jest ustalenie klasyfikacji generalnej tylko w oparciu o wyniki odcinków specjalnych bez uwzględnienia kar drogowych, jak również wszelkich innych kar czasowych.

Czas potrzebny na przeprowadzenie przegrupowania jest odpowiednio dłuższy od komasacji tak, więc stosuje się je najczęściej na koniec etapu lub rajdu.

### Organizacja

Obszar, na którym ma znajdować się komasacja lub przegrupowanie musi być w sposób widoczny oznaczony i odgrodzony. Na wjeździe musi być zorganizowany PKC, na którym oprócz wpisu czasu wjazdu (podania karty) określa się czas komasacji, o czym informuje się załogę oddając tę samą kartę drogową. Na wjeździe na komasację (za PKC) należy przygotować miejsce, w którym będzie możliwa kontrola opon, wymiarów homologacyjnych, głośności, itp. Na samym przegrupowaniu tych kontroli się nie przeprowadza.

**Miejsce komasacji / przegrupowania musi być zlokalizowane przed parkiem serwisowym. Wyjątek stanowi samo przegrupowanie organizowane pomiędzy etapami lub na koniec rajdu.**

Przy wyjeździe z komasacji / przegrupowania musi znajdować się PKC (nie koniecznie z żółtą tablicą), na którym dokonuje się wpisu czasu wjazdu załogi, będącym jednocześnie czasem wjazdu na teren serwisu (podania karty) lub startu do drugiego etapu. Czas tego PKC wprowadza się także w nowej karcie – następuje wymiana kary drogowej (początek kolejnej sekcji lub etapu). Po opuszczeniu tego punktu kontrolnego załoga opuszcza strefę parku zamkniętego, o czym informuje ją tablica beżowa (koniec strefy).

### Przykład komasacji

70 samochodów wystartowało do rajdu.

Czas pierwszej komasacji to  $\geq 15$  minut, a czas wjazdu z komasacji (PKC wjazdowy) to 12:00. Planowany czas przyjazdu załogi nr 1 to 11:46. Planowany czas przyjazdu załogi nr 15 to 12:00.

Rzeczywisty czas przyjazdu samochodu nr 1 na PKC komasacji to 11:46 (zgodnie z harmonogramem), a samochodu nr 15 to 12:00 (także zgodnie z harmonogramem), przy czym z rajdu wycofały się dwie załogi (2 i 3).

Czas wjazdu z PKC komasacji samochodu nr 1 następuje (zgodnie z harmonogramem) o godzinie 12:00, a samochodu nr 15 o godzinie 12:14.

Tak, więc czas komasacji wynosi odpowiednio:

dla samochodu nr 1 – 15 minut,  
dla samochodu nr 4 – 12 minut,  
dla samochodu nr 5 – 11 minut,  
dla samochodu nr 6 – 10 minut,  
kolejne co minutę i  
dla samochodu nr 15 – 1 minuta i kolejne co minutę.

Zasada przegrupowania jest taka sama z tym, że czas do jej przeprowadzenia musi być odpowiednio dłuższy, a kolejność wyjazdu samochodów określa bieżąca klasyfikacja generalna, z uwzględnieniem spóźnień i kar.

#### Zasada obsługi

Podczas, gdy samochód znajduje się w strefie komasacji / przegrupowania podlega przepisom parku zamkniętego i zabronione jest otwieranie maski silnika lub podejmowanie jakichkolwiek napraw lub tankowanie.

Jeżeli czas komasacji nie przekracza 15 minut załogi mogą pozostać w parku zamkniętym; jeżeli trwa dłużej, bezzwłocznie po zaparkowaniu samochodu kierowca musi wyłączyć silnik i opuścić teren komasacji / przegrupowania. Od tej chwili załoga ma prawo ponownego wstępu dopiero na 10 minut przed swoim czasem wyjazdu.

W strefie komasacji / przegrupowania mogą przebywać tylko osoby oficjalne pełniące określone funkcje w rajdzie i tylko te osoby lub członkowie załóg upoważnieni są do pchania samochodu rajdowego przy wjeździe, wewnątrz lub przy wyjeździe.

## ODCINEK SPECJALNY okiem sędziego sportowego

Odcinek Specjalny zwany w skrócie OS (ang. SS – super stage), oraz punkty kontrolne niezbędne do jego przeprowadzenia.

### Definicja

Odcinki Specjalne dla załogi rajdowej (kierowca i pilot) są niewątpliwie od strony sportowej najważniejszymi częściami rajdu samochodowego. Załoga ma za zadanie przejechać je w jak najkrótszym czasie, który poznaje na mecie stop każdego OS-u. Suma czasów ze wszystkich odcinków specjalnych rajdu plus ewentualne kary daje załodze wynik – im krótsza suma czasów, tym wyższa pozycja w klasyfikacji.

### Znaki FIA do oznaczenia „PKC” połączonego ze startem do „OS”



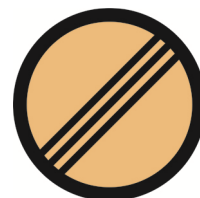
Początek strefy  
**PKC**



**PKC**  
Wpisanie czasu do  
karty drogowej



**Start do Odcinka  
Specjalnego**  
Wpisanie  
rzeczywistego czasu  
startu



**Koniec strefy**

### Znaki FIA do oznaczenia „Mety lotnej” i „Mety STOP”



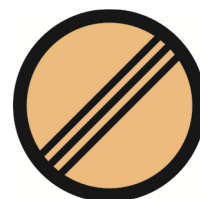
**Meta Lotna**  
zapowiedź



**Meta Lotna**  
koniec pomiaru czasu

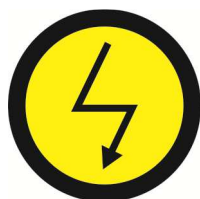


**Meta Stop**  
Wpisanie czasu mety  
stop do karty  
drogowej

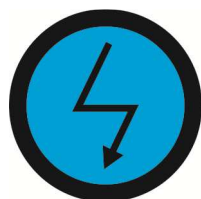


**Koniec strefy**

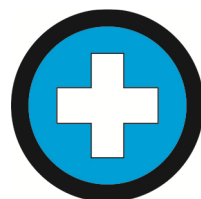
Znaki FIA do oznaczenia „Punktu bezpieczeństwa” i „Punktu łączności radiowej” oraz miejsc szczególnie niebezpiecznych na trasie Odcinka Specjalnego



Punkt Łączności



Punkt Medyczny



Miejsce szczególnie niebezpieczne

Ustawienie znaków

Kierunek jazdy	STREFA KONTROLNA						
	Początek strefy kontrolnej	Punkt kontrolny					Koniec strefy kontrolnej
		← 25 →		50 - 200		← 25 →	
		← 100 →		100-300 pow. 200 (RSMP)		← 25 →	

Odcinki Specjalne organizowane są na drogach wyłączonych z normalnego ruchu drogowego. Różny charakter rajdów powstaje przez zróżnicowanie nawierzchni OS-ów (asfalt, szuter, śnieg).

Praca sędziego na Odcinku Specjalnym

Praca sędziów na odcinku specjalnym rozpoczyna się bardzo wcześniej – w przypadku pierwszego w kolejności odcinka na rajdzie mogą to być bardzo wczesne godziny poranne. (trasy odcinków specjalnych muszą być zamknięte – gotowe na 90 minut przed startem pierwszej załogi)

Na 1 godzinę przed przyjazdem pierwszej załogi, samochody organizatora – „C”, „B”, „A”, „000”, „00”, „0” – w odpowiednich odstępach czasowych przejeżdżają OS w celu sprawdzenia gotowości wszystkich punktów kontrolnych oraz prawidłowego zabezpieczenia. Dlatego w zależności od długości odcinka, prace do wykonania, zwłaszcza przy zabezpieczeniu oesu muszą rozpoczynać się odpowiednio wcześniej.

Dla przykładu: jeżeli start pierwszej załogi do odcinka specjalnego zaplanowany jest na godzinę 8:45 to pełna gotowość odcinka musi być już osiągnięta o godz. 7:15.

## **PRACA SĘDZIEGO NA OESIE – PUNKTY KONTROLNE**

### Wstęp

Osobą odpowiedzialną za przygotowanie i prawidłowy przebieg oesu w dniu zawodów jest Kierownik Odcinka Specjalnego. Jest to osoba, która posiada wiedzę na temat całego odcinka. Podlegają mu wszyscy sędziowie na punktach kontrolnych. Drugą ważną osobą jest Kierownik Zabezpieczenia, który odpowiada za bezpieczeństwo publiczności (kibiców) oraz uczestniczących załóg. Kierownik Zabezpieczenia ściśle współpracuje z Kierownikiem Odcinka.

Obydwaj kierownicy rozstawiają grupy sędziowskie, wskazując im lokalizacje punktów pracy. Grupa sędziów obsługująca PKC, Start oraz Metę nazywana jest potocznie grupą części sportowej odcinka (ok. 11 osób). Osobną grupę stanowi ekipa pomiaru czasu. Ostatnią najliczniejszą, ale także ważną grupą, są sędziowie zabezpieczenia, bezpośrednio podlegający kierownikowi zabezpieczenia. Mogą oni obsługiwać także Punkty Łączności Radiowej i Bezpieczeństwa (SOS).

### Organizacja oes – punkty kontrolne

Podział funkcji części sportowej:

- PKC
- START
- PUNKT ŁĄCZNOŚCI RADIOWEJ
- META LOTNA (zazwyczaj obsługiwana jest przez grupę z pomiaru czasu)
- META STOP

Informacje, z którymi powinien zapoznać się każdy sędzia przed wyjazdem na rajd:

- harmonogram czasowy rajdu,
- pełny harmonogram czasowy odcinka specjalnego, czas pełnej gotowości wraz z godzinami przejazdu samochodów organizatora (C, B, A, 000, 00, 0),
- regulamin uzupełniający oraz z ewentualnymi komunikatami, które powinny być dostępne na punktach sędziowskich (komunikaty dot. tego odcinka),
- dokładna lokalizacja miejsca i czasu zbiórki przed rozpoczęciem prac związanych z przygotowaniem odcinka i punktów kontrolnych.

### Lokalizacja i sprzęt

Po dokładnym zlokalizowaniu PKC, STARTU, METY LOTNEJ, oraz METY STOP sędziowie obsługujący te punkty przygotowują je do pracy. Reszta sędziów udaje się z kierownikiem lub z wyznaczoną przez niego osobą na punkty znajdujące się na trasie odcinka specjalnego i tam również rozpoczynają prace w celu osiągnięcia gotowości odcinka na ustaloną godzinę.

Należy pamiętać o zabraniu całego potrzebnego sprzętu – tablice rajdowe FIA do oznakowania punktów kontrolnych, protokoły, taśmy zabezpieczające, pręty, zegar kłapkowy (nie jest wymagany regulaminem), zegar „satelitarny”, itp. Warto wcześniej ustalić z organizatorem sposób transportu całego sprzętu przed startem i po otwarciu odcinka.

Opis określający poszczególne punkty powinien znajdować się w dokumentach, jakie musimy dostać wraz ze sprzętem od kierownika oesu. Często punkty są dodatkowo oznaczone za pomocą farby lub tabliczki znajdującej się na poboczu, a jeśli nie ma



takiej możliwości (szuter) muszą one być określone w materiałach przez dokładny ich opis (charakterystyczne drzewo, znak drogowy, nr domu) i namiar GPS.

### **PKC – Punkt Kontroli Czasu**

Należy dokładnie sprawdzić odebrane materiały:

- właściwe tablice (ich kolory),
- zawartość teczek z protokołami (na każdą pętlę osobno), te czki powinny mieć opis zgodny z numeracją punktu, np: PKC – 1 , PKC – 5, PKC – 9, start OS – 1, start OS – 5, start OS – 9, itd.,
- działanie zegarków elektronicznych, które powinny już być zsynchronizowane z czasem obowiązującym na rajdzie,
- w dokumentach musi być lista startowa, kopie zgody na zamknięcie drogi, kopie ubezpieczenia OC.

**Należy pamiętać by dokładnie wszystko sprawdzić przy odbiorze, a w razie jakichkolwiek wątpliwości natychmiast zgłaszać ten fakt osobie wydającej sprzęt!**

#### Miejsce pracy

Rozmieszczając tablice należy zachować regulaminowe odległości pomiędzy nimi. Należy je także solidnie zamocować, gdyż są one podatne na wiatr, zwłaszcza w otwartym terenie. Samochód obsługi punktu należy ustawić w **bezpiecznym miejscu** najlepiej przy stoliku tak, by nie utrudniał przejazdu samochodów rajdowych oraz z myślą o ewentualnej pracy jednego z sędziów w samochodzie w razie deszczu. Należy określić podział obowiązków. Kierownik punktu powinien przygotować protokół wpisując nazwiska obsługi, nazwę zawodów, datę, lokalizację. Po skończonym przejeździe, wszyscy sędziowie punktu podpisują protokół.

#### Podział pracy na punktach kontrolnych

Najczęściej wszyscy na danym punkcie się znają, więc każdy wie, co potrafi najlepiej. Idealnym rozwiązaniem jest podział akceptowany przez wszystkich, tak by nikt nie poczuł się zmuszany do pracy, a atmosfera była miła i towarzyska. Można zmieniać swoje czynności na kolejnej pętli tak, aby praca nie stawała się monotonna. Z drugiej strony, gdy wszystko przebiega dobrze można nie dokonywać żadnych zmian. Nie zaleca się zamiany funkcji w czasie trwania pętli, gdyż może to spowodować niepotrzebne zamieszanie, a co za tym idzie łatwo o błędny wpis do karty drogowej lub protokołu.

#### Przykład pracy dla 3-4 osobowego składu sędziowskiego na PKC

**Pierwszy sędzia** odpowiedzialny jest za dokonywanie wpisów do protokołu.

**Drugi sędzia** dokonuje wpisów czasu do Karty Drogowej, w której karta została wręczona. Czasy muszą być wpisywane z dokładnością do 1 minuty. Dodatkowo sędzia wpisuje tzw. prowizoryczny czas startu załogi do odcinka specjalnego – dodaje 3 minuty do czasu wjazdu załogi. Pozwala to załodze przygotować się do startu (ubrać rękawiczki, kaski, dociągnąć pasy, itp.). Należy pamiętać, że to członek załogi ma podać kartę drogową – nie należy się o nią upominać lub wyrwać z ręki.

**Trzeci sędzia** będzie „łącznikiem” pomiędzy załogą, a sędziami dokonującymi wpisu. Będzie podawał kartę wręczoną przez załogę na stół sędziowski. Może on również

kontrolować poprawność wpisów ze wskazaniem zegara. Po dokonaniu wpisu odda kartę załodze, która uda się na START.

**Czwarty sędzia**, jeśli będzie taki przydzielony, powinien odpowiadać za porządek wokół stolika sędziowskiego oraz w całej strefie punktu kontroli czasu od tablicy żółtej po stolik sędziowski przy tablicy czerwonej. Może on również w razie potrzeby kontaktować się ze startem w sytuacjach tego wymagających.

#### Kilka porad i uwag praktycznych w pracy sędziego PKC

Kierownik PKC musi posiadać licencję sędziego sportowego oraz mieć wiedzę i doświadczenie z zakresu przepisów oraz procedur punktu kontroli czasu. Kierownik jest dodatkowo odpowiedzialny za zorganizowanie całego punktu z przydzieleniem i podziałem funkcji obsłudze. Przed rajdem lub przed czasem wyznaczającym godzinę gotowości pobiera cały niezbędny sprzęt i dokumentację. W sytuacjach spornych jest stroną odpowiedzialną za rozwiązanie problemów oraz osobą podejmującą decyzje w organizacji pracy punktu konsultując się z Kierownikiem OS. Czas gotowości punktu kontrolnego na rajdzie to 15 minut przed wjazdem pierwszego samochodu organizatora (nie załogi rajdowej).

**Należy pamiętać, że po przejeździe samochodu „C”, zamykającego trasę, mogą wjechać jeszcze osoby oficjalne PZM, kierownictwo rajdu, delegat PZM lub asystent ds. bezpieczeństwa. Najczęściej następuje to pomiędzy samochodami „C”, „B”, „A”.**

**ZADEN SAMOCHÓD, ŁĄCZNIE Z OSOBAMI OFICJALNYMI NIE MA PRAWA WJAZDU NA OS PO WYSTARTOWANIU SAMOCHODU „A”!!!**

**Delegat ds. Bezpieczeństwa ma prawo opóźnić swój wjazd na OS, aż do samochodu „0”. Po samochodzie „0” wjazd jakichkolwiek samochodów (prócz rajdowych – zawodników) jest niemożliwy!**

Następnym samochodem po jednym „zerze” będzie pierwsza załoga w rajdzie, najczęściej z numerem 1. Kolejność startu powinna przebiegać według listy startowej. Przejazd samochodów organizatora jest dobrym sposobem na przypomnienie obowiązujących procedur i sprawdzenie pracy na punktach.

Jeśli odcinek przez nas obsługiwany nie jest pierwszym, to załogi mogą pojawiać się w kolejności odbiegającej od pierwotnej listy startowej, co należy mieć na uwadze przy wpisywaniu numeru startowego do protokołu. Jednak, gdy dojdzie do pomyłki w karcie drogowej lub w protokole, nie należy błędnego wpisu poprawiać, tylko skreślić, a właściwy wpis wprowadzić obok. W pobliżu skreślenia należy się podpisać.

Czas pokazywany na zegarach dostarczonych przez organizatora to jedyny czas obowiązujący na rajdzie i nie można go przestawiać. Zegarki na punktach sędziowskich są najczęściej modelami ustawianymi satelitarnie z bardzo dużą dokładnością. Dobrą radą jest posiadanie własnego stopera lub zegarka elektronicznego zsynchronizowanego z czasem rajdowym. Może okazać się on przydatny, gdy sprzęt zawiedzie, choć nie powinno się to zdarzyć.

Należy zwrócić szczególną uwagę na prawidłowy wjazd w strefę PKC, zwłaszcza przekroczenie żółtej tablicy przez samochód rajdowy. Należy dany fakt odnotować, jako uwaga w protokole z określeniem czasu tego zdarzenia.

### Przykład

Załoga przekroczyła żółtą tablicę (początek strefy kontrolnej) i zatrzymała się za nią bądź z boku niej nie podjeżdżając pod stół sędziowski o godzinie 10:46. Zegar kłapkowy (bądź elektroniczny) wskazuje nam już godzinę 10:47, a załoga nadal nie podjeżdża w celu dokonania wpisu. Daje to nam sygnał, że w momencie przekroczenia tablicy o godzinie 10:46 załoga wjechała za wcześnie w strefę PKC. Zapiszmy sobie tę godzinę, czyli godzinę wjazdu w strefę, na osobnej kartce. Załoga podjeżdża po chwili pod stół sędziowski, pilot wręcza kartę sędziemu o godzinie 10:49. W tym momencie sędzia wpisując czas podania karty (10:49), informuje załogę o fakcie przekroczenia żółtej tablicy o 10:46 oraz o dokonaniu odpowiedniej adnotacji w protokole! Drugi sędzia wpisując czas podania karty, w uwagach dokonuje adnotacji – wcześniejszy wjazd na PKC-10:46. Jest to dodatkowa informacja o naruszeniu procedury wjazdu w strefę PKC.

Wcześniejszy wjazd lub spóźnienie wynika nam także z wyliczonego czasu przejazdu odcinka drogowego z poprzedniego PKC. **Wyliczanie czasu przejazdu przez sędziego PKC jest obowiązkowe!**

Pamiętajmy, że pomiędzy tablicą żółtą, a czerwoną załogi mają bezwzględny zakaz zatrzymywania się, cofania, a także jazdy z nienormalnie małą prędkością.

### **START DO OS**

Na starcie do OS muszą znajdować się wszystkie niezbędne samochody służb ratowniczych z obsługą: karetka reanimacyjna, samochód ratownictwa drogowego, straż pożarna (wóz strażacki może pełnić także rolę samochodu RD jeżeli jest odpowiednio wyposażony) oraz policja. W tym miejscu obecny jest także Kierownik Odcinka Specjalnego oraz Kierownik Zabezpieczenia.

Osobną grupę stanowi ekipa pomiaru czasu zajmująca się obsługą maszyny startowej i aparatury mierzącej czas przejazdu każdej załogi. Jest jeszcze grupa odpowiedzialna za łączność z każdym punktem łączności na oesie oraz z metą stop. Dodatkowo dba ona o stałą łączność z Centrum Kierowania Rajdem (CKR) gdzie prowadzony jest pełen monitoring przejazdu załóg na wszystkich odcinkach specjalnych.

### Wyposażenie

- 1 pojazd interwencji medycznej,
- 1 lekarz o specjalizacji w zakresie reanimacji,
- 1 pojazd ratownictwa drogowego,
- tablice zgodne ze standardowymi znakami sygnalizacyjnymi FIA,
- stół,
- parasol lub namiot,
- minimum 2 gaśnice o pojemności 4 kg każda,
- płotki odgradzające lub taśma.

### Miejsce pracy

W odróżnieniu od opisywanej wcześniej pracy PKC w miejscu STARTU do odcinka specjalnego znajduje się liczna grupa osób obsługujących ten punkt. Kierownik OS musi tak pracę zorganizować, by poszczególne ekipy nie przeszkadzały sobie wzajemnie.

Przed wszystkim należy bezpiecznie i bezkolizyjnie ustawić samochody ratownicze jak i obsługi. Jeśli jest to teren zabudowany może uda się skorzystać z uprzejmości

mieszkańców sąsiadujących posesji. Bardzo ważne jest ustawienie pojazdów służb ratowniczych. Biorąc pod uwagę ich liczebność oraz posiadany sprzęt, w szczególności straży pożarnej, należy pamiętać, że mają one miejsce wcześniej ustalone przez organizatora. Dodatkowo w razie zdarzenia na odcinku specjalnym muszą one natychmiast wyjechać w celu udzielenia pomocy w kolejności: Kierownik Zabezpieczenia, samochód ratownictwa drogowego lub straż pożarna, karetka reanimacyjna, radiowóz policyjny.

Jeżeli trasa Oesu jest wąska i kręta, a wóz strażacki duży, to należy jako drugą puścić karetkę reanimacyjną.

### **UWAGA!**

**Nie wolno dopuścić do zastawienia innymi pojazdami samochodów służb ratowniczych!!!**

### **Rozpoczęcie pracy**

Pracę zaczynamy od rozmieszczenia tablic oznaczających start i koniec strefy oraz ewentualnych reklam organizatora. Należy przygotować protokoły oraz zwrócić uwagę gdzie postawić gaśnice. Najlepiej w takim miejscu, aby nie przeszkadzały, a równocześnie były szybko dostępne. Nasz czas gotowości jest taki sam jak dla wszystkich sędziów na odcinku specjalnym – 30min przed przyjazdem pierwszego samochodu organizatora (nie załogi rajdowej).

W momencie osiągnięcia gotowości odcinka, kierownik zgłasza ten fakt do CKR.

Kierownik oesu musi pamiętać, że wszystkie służby ratownicze są tylko do jego dyspozycji i tylko on w porozumieniu z Centrum Kierowania Rajdem decyduje o ich użyciu. Oczywiście w razie wypadku lub innego zagrożenia życia (choroba, pożar) w okolicach odcinka, nawet jeżeli nie jest to związane z rajdem, kierownik jest zobowiązany (w porozumieniu z CKR) do udzielenia pomocy przy użyciu wszystkich dostępnych służb.

### **Praca sędziów sportowych**

Do obowiązków sędziów sportowych będzie należało:

- prawidłowe ustawienie załogi na linii startu,
- dokonanie wpisu do karty drogowej podając rzeczywisty czas startu (godzina i minuta),
- dokonanie wpisu do protokołu z podaniem liczby porządkowej, numeru załogi oraz rzeczywistego czasu startu (godzina i minuta),
- sprawdzenie zapiętych pasów oraz kasków członków załogi,
- sprawdzenie świateł, domknięcia szyb.

### **Przykładowy podział pracy sędziów sportowych**

**Pierwszy sędzia** ustawia samochody na linii startu.

**Drugi sędzia** odbiera i dokonuje wpisu do karty drogowej, którą zwraca zawodnikowi – pilotowi. Jeśli nie ma maszyny startowej będzie także odpowiedzialny za wystartowanie załogi.

**Trzeci sędzia** prowadzi protokół.

### Kilka porad i uwag praktycznych w pracy sędziego na STARCIE

Kierownik OS wydaje dyspozycje związane z obsługą startu. Ze względu na obowiązki związane z pełnioną funkcją nie powinien dodatkowo podejmować czynności obsługi załóg.

Ustawiając samochód zaleca się skorzystanie z tyczki / kijka pozwalającego na dokładne ustawienie auta tj. obrysu przedniego zderzaka z linią startu. Pozwala to na podprowadzanie auta do tyczki, a nie własnych kolan, co je uchroni przed uderzeniem. Przed startem wskazane jest, aby zaznaczyć linię startu za pomocą kredy lub farby w odległości ok. 40cm od fotokomórki wykrywającej falstarty. Na szutrze określamy punkt odniesienia względem, którego będziemy ustawiać auto. Za taki punkt odniesienia może na przykład służyć tablica oznaczająca start do odcinka specjalnego.

Należy pamiętać o sprawdzeniu napięcia pasów zawodników oraz prawidłowym zapięciu kasków pod brodą (bez luzów na pasku). Może tego dokonywać sędzia podający kartę drogową.

Karta drogową jest podawana nie wcześniej niż 60 sekund i nie później niż 30 sekund przed planowanym startem załogi, sędzia powinien także wskazać ruchem ręki maszynę startową, na której w tym momencie będzie zapalona liczba 30.

W przypadku, gdy załoga nie startuje w nadchodzącej minucie, a jej start jest przewidziany w kolejnej minucie lub dalszej, zaleca się by sędzia nie oddawał karty. Oddanie karty będzie wyraźnym sygnałem dla kierowcy, że zaraz startuje – wyraźna informacja sędziego „wasza minuta”.

Nie wolno oddawać karty na ostatnią chwilę przed startem. Pilot musi ją przecież schować, zamknąć szybę w drzwiach oraz móc spokojnie odliczać kierowcy ostatnie 10 sekund przed startem. Kiedy tego czasu jednak zabraknie lepiej załogę przetrzymać minutę dłużej, oczywiście ten czas określamy podczas dokonywania wpisu rzeczywistego czasu startu.

Jeżeli sędzia startu (lub techniczny) uzna załogę za nieprzygotowaną do startu, musi poinformować o tym załogę i nie odda karty drogowej. Czas startu dla tej załogi zostanie przesunięty. Zdarzenie takie musi być odnotowane protokole! W sytuacji gdy, sędzia stwierdzi natychmiastową poprawę i uzna właściwe przygotowanie załogi do startu może zwrócić kartę drogową, ale pod warunkiem, że pozostały czas do startu umożliwi zachowanie prawidłowej procedury startu (minimum 15 sekund).

Może się zdarzyć sytuacja, gdy po oddaniu karty nastąpi nagła decyzja o wstrzymaniu odcinka specjalnego. Sędziowie dostają wówczas jasną komendę od kierownika odcinka o nie wypuszczaniu załogi na odcinek specjalny. Oczywiście ze względów bezpieczeństwa nikt nie będzie tego kazał robić na ostatni moment przed startem załogi. Po takiej decyzji dobrze jest otworzyć drzwi w rajdówce i poinformować słownie załogę o wstrzymaniu procedury startu. Drugi z sędziów może zasłonić maszynę startową i pokazać gestami rąk o przerwaniu procedury. Może on tam pozostać aż do podania informacji o ponownym starcie lub innym komunikacie.

**Bezwzględnie nie należy stawać przed samochodem. Mimo otwartych drzwi i informacji sędziego, kierowca może gwałtownie ruszyć.**

Sędzia dokonujący wpisów do karty drogowej dokonuje odpowiedniej korekty czasu startu (przekreśla poprzedni wpis oraz pozostawia swój podpis). W protokole także nanosi zmiany dokonując odpowiedniej adnotacji w rubryce „uwagi”.

**Aby umożliwić załodze przygotowanie się do startu, różnica czasu pomiędzy wjazdem na punkt kontroli czasu i startem musi wynosić 3 minuty.**

W sytuacji, kiedy samochód rajdowy nie będzie mógł wystartować (awaria) w ciągu 20 sekund po podaniu sygnału startu, należy go niezwłocznie usunąć w bezpieczne miejsce. Samochód ten zostanie zdyskwalifikowany z rajdu. Załoga może także opuścić strefę startu wypychając (tylko własnymi siłami) samochód za bieżącą tablicę i podjąć próbę jego uruchomienia.

## **PUNKTY ŁĄCZNOŚCI RADIOWEJ**

Organizator ma obowiązek zapewnić pełne bezpieczeństwo zgromadzonej publiczności oraz startującym zawodnikom, czyli realizuje w ten sposób PLAN ZABEZPIECZENIA, którego jednym z elementów są PUNKTY ŁĄCZNOŚCI RADIOWEJ.

Zgodnie z *Art. 5.5.4.4. zał. III Regulaminu Sportowego Rajdów Regionalnych FIA.*:

W celu śledzenia przejazdu załóg oraz prowadzenia nadzoru przebiegu rajdu, musi działać niezależna dla każdego odcinka specjalnego sieć radiowa (z posterunkami co około 5 km wzdłuż trasy).

### Wyposażenie

- tablice zgodne ze standardowymi znakami sygnalizacyjnymi FIA,
- radio,
- czerwona flaga,
- minimum 2 gaśnice o pojemności 4 kg każda,
- przygotowane miejsce (namiot, samochód),
- protokoły,
- drugie radio w przypadku dodatkowej, niezależnej łączności ze startem.

### Obsada

Dwóch sędziów w zaparkowanym samochodzie lub namiocie.

### Lokalizacja

Dokładne miejsce lokalizacji Punktu Łączności Radiowej określa książka drogowa i plan zabezpieczenia z podaniem dokładnych namiarów GPS. Zgodnie z tymi dokumentami Kierownik Zabezpieczenia Odcinka Specjalnego wskaże nam to miejsce.

Zgodnie z przepisami punkty te rozmieszczone są, co około 5km wzdłuż ośmiu od startu. Oczywiście jest to maksymalna odległość więc organizator dysponujący środkami technicznymi może ją zaniżyć.

### Przykład

Odcinek ma długość 14km i zgodnie z przepisami punkty łączności powinny być umiejscowione na 5 i 10 km. Organizator może również zastosować rozmieszczenie owych punktów na 4, 8 i 12km. Wszystko zależy od możliwości technicznych organizatora oraz trudności i charakterystyki odcinka specjalnego. Dobrze jest ustalać punkty łączności radiowej przy drogach ewakuacyjnych / alternatywnych.

### Rozpoczęcie pracy

Rozstawienie tablic zgodnie z przepisami. Należy się zastanowić nad dokładnym umieszczeniem tych tablic mając na uwadze warunki pogodowe, nawierzchnie ośmiu, prędkość przejazdu rajdówek i związane z tym podmuchy powietrza. Jest to bardzo ważne ze względu na widoczność i zauważalność tablic zapowiedzi oraz samego

punktu przez załogę pędzącego samochodu rajdowego. Zaleca się, aby wybierać miejsca na skrzyżowaniach, ostrych nawrotach, ciasnych zakrętach gdzie prędkości są mniejsze.

Ze względu na radio z anteną, Punkt Łączności Radiowej musi posiadać źródło zasilania oraz mieć stabilne i suche miejsce pracy. Do tego celu może posłużyć samochód, który musi być zaparkowany w sposób bezpieczny i umożliwiający wygodny nadzór odcinka specjalnego, ze szczególnym uwzględnieniem widoczności numerów startowych przejeżdżających załóg.

**WAŻNE! PUNKT ŁĄCZNOŚCI RADIOWEJ musi być ustawiony według planu zabezpieczenia i książki drogowej (odległość od startu).**

**Pod żadnym pozorem nie można zmieniać lokalizacji tego punktu w trakcie trwania rajdu, ponieważ jego lokalizacja jest dokładnie określona w książce drogowej, którą posługuje się załoga!!!**

#### Działanie punktu

Za pomocą Punktów Łączności Radiowej śledzi się przejazd załóg na odcinku specjalnym. Sędziowie na każdym z takich punktów odnotowują na specjalnym formularzu numer załogi, która właśnie minęła ten punkt. Zebrane w ten sposób informacje przekazywane są do Centrum Kierowania Rajdem (CKR), gdzie osoba odpowiedzialna za dany odcinek nanosi je na specjalny formularz. Każda z takich osób ma osobne stanowisko oraz niezależną łączność tylko ze swoim odcinkiem specjalnym. W każdym momencie rajdu dzięki sprawnie działającemu systemowi Punktów Łączności Radiowej można ustalić jak wygląda sytuacja z przejazdem załóg na dowolnym odcinku specjalnym. Oprócz CKR stały nadzór nad przebiegiem odcinka specjalnego sprawuje Kierownik oesu i Kierownik Zabezpieczenia. Obaj kierownicy mają obowiązek przebywania w miejscu startu odcinka specjalnego aż do zakończenia działania punktów kontrolnych zgodnie z Regulaminem Sportowym Rajdów Regionalnych FIA. Oczywiście stały system łączności radiowej obowiązuje także pomiędzy startem, a metą oesu.

Dodatkowo każdy z punktów na odcinku specjalnym (start, punkty łączności radiowej, punkty medyczne, meta) prowadzi stały nasłuch funkcjonowania swojego odcinka. Każdy z odcinków specjalnych pracuje na niezależnym kanale, zarezerwowanym tylko dla tego odcinka. Nadzór nad wszystkimi odcinkami specjalnymi oraz łącznością ze wszystkimi służbami rajdu sprawuje Centrum Kierowania Rajdem.

**Łączność radiowa służy wyłącznie do przekazywania informacji dotyczących przebiegu oesu, informacje należy przekazywać wyraźnie, zwięźle i jednoznacznie. Rozmowy nie związane z rajdem nie mogą być prowadzone (często nasłuch wszystkich odcinków specjalnych prowadzi Obserwator, ZSS i Policja).**

#### Porady

Należy sprawdzić łączność na podanym kanale jak najszybciej po rozstawieniu tablic, zaparkowaniu samochodu i podłączeniu radia.

Należy się przedstawić, podać numer oesu oraz numer i nazwę obsługiwanego punktu w celu potwierdzenia łączności z Centrum Kierowania Rajdem oraz ze startem i metą odcinka specjalnego. Ewentualne problemy należy natychmiast

zgłosić telefonicznie Kierownikowi Odcinka lub Kierownikowi Zabezpieczenia. Dodatkowo problemy można zgłaszać pojazdom organizatora – „C”, „B”, „A”.

Należy zapamiętać numer odcinka, numer naszego Punktu Łączności Radiowej oraz odległość w kilometrach od startu tak, aby za każdym razem przed wywołaniem przedstawiać się numerem naszego punktu.

### Przykład

Drugi punkt łączności radiowej OS 1/5/9 Węgierska Górka – Żabnica, 10,2km od startu.

W przypadku pierwszego wywoływania przez radio CKR lub startu w celu sprawdzenia łączności możemy powiedzieć: *„Tycjan Bombelka do CKR (do startu), Punkt Łączności nr 2 odcinka pierwszego, Węgierska Górka – Żabnica proszę o potwierdzenie łączności”*.

Brzmi to skomplikowanie na pierwszy raz, ale zostanie to uproszczone zaraz po sprawdzeniu łączności i potwierdzeniu właściwego kanału odpowiadającego numerowi odcinka.

Kolejny raz będzie brzmiał: *„Punkt Łączności nr 2 do Startu (lub) do CKR”*. Najczęściej są pomijane słowa „punkt łączności” w celu uproszczenia wywoływania. Często na rajdach, Punkty Łączności Radiowej są określane, jako *Punkt SOS*, czyli wywołanie będzie brzmiało *„SOS 2 do startu”*.

Należy pamiętać o stałym nasłuchu radia, gdyż będziemy proszeni o przekazanie numerów załóg, potwierdzenia zgodności tych numerów bądź przekazania ważnych informacji o sytuacji na odcinku!

### Bezpieczeństwo

Oprócz procedury śledzenia przejazdu załóg organizator musi mieć określoną w planie zabezpieczenia rajdu procedurę w razie różnych zdarzeń.

Trzy najważniejsze zdarzenia to:

1. Środki zapobiegawcze (sygnalizacja i oznakowanie drogi).
2. Brak załogi na jednym z punktów kontrolnych.
3. Procedura bezpieczeństwa w razie wypadku.

### Ad. 1

#### **Środki zapobiegawcze (sygnalizacja i oznakowanie drogi).**

Procedura ma swoje zastosowanie w momencie wystąpienia ewentualnych przeszkód na trasie odcinka specjalnego znajdujących się za punktem łączności radiowej. W takim przypadku zastosowana będzie czerwona flaga. Jest ona pokazywana załogom wyłącznie na wyraźne polecenie z CKR lub ze startu, na wszystkich punktach łączności radiowej poprzedzających przeszkodę lub zdarzenie.

**Flagi mogą być tylko pokazywane przez sędziego ubranego w łatwo rozróżnialną żółtą kamizelkę z symbolem punktu łączności.**

Czas użycia czerwonej flagi musi być odnotowany w protokole. Kierowca, któremu zostanie pokazana czerwona flaga musi natychmiast zmniejszyć prędkość oraz stosować się do poleceń sędziów zabezpieczenia.

**Flagą należy wymachiwać wyraźnie i zdecydowanie, należy być widocznym dla nadjeżdżających załóg. Należy pamiętać o własnym bezpieczeństwie. Podczas używania czerwonej flagi nadal funkcjonuje i działa radio na punkcie, które wymaga obsługi przez jednego z sędziów. Należy odnotować samochody, którym pokazano czerwoną flagę.**



## Ad. 2

### **Brak załogi na jednym z punktów łączności.**

Podczas nadzoru odcinka specjalnego prowadzonego przez CKR, start i metę następuje śledzenie przejazdu załóg w następującej kolejności:

#### 1. START

Załoga wystartowała do odcinka specjalnego.

Obsługa startu przekazuje tę informację drogą radiową z podaniem numeru załogi do mety oraz do wiadomości CKR.

#### 2. Punkty Łączności Radiowej

Odnotowują numery załóg, które przejechały obok ich punktu. Nie informuje się przez radio o przejechaniu każdej załogi. CKR może poprosić o podanie numerów, które minęły dany punkt.

#### 3. Punkty Bezpieczeństwa (SOS)

Praca jak w Punkcie Łączności Radiowej oraz prowadzony nasłuch. Reagują tylko na polecenia skierowane bezpośrednio do nich ze startu lub CKR (uruchomienie procedury wypadkowej – wyjazd karetki).

#### 3. META STOP

Załoga przyjechała na metę stop.

Sędzia odpowiedzialny za śledzenie przejazdów załóg melduje ten fakt do startu odcinka i CKR z podaniem numeru załogi.

W momencie podawania informacji wszystkie punkty radiowe pracują na jednym kanale. W związku z tym sędzia nie musi podawać tego samego komunikatu osobno dla poszczególnych odbiorców, gdyż każdy z nich słyszy owe komunikaty prowadząc stały nasłuch.

#### Pierwszy sygnał o braku załogi

Podczas śledzenia przejazdu kolejnych załóg możemy dostrzec brak przejazdu przez Punkt Łączności Radiowej samochodu, który już wystartował do odcinka specjalnego.

Powinniśmy ten fakt zgłosić na start chyba, że wcześniej będzie zapytanie ze strony CKR o załogę. Poszukiwaniem takiej załogi zajmuje się CKR wraz z kierownikiem Odcinka lub Kierownikiem Zabezpieczenia odcinka specjalnego. Rozpoczną się ustalenia, przez jakie punkty łączności radiowej przejechała poszukiwana załoga.

Do wszystkich takich punktów, w kolejności od startu, będzie kierowane zapytanie o poszukiwaną załogę. Ma to na celu ustalenie, pomiędzy jakimi punktami może aktualnie się znajdować.

W rajdach rangi RSMP każdy samochód jest wyposażony w nadajnik GPS, który umożliwia stały monitoring samochodów rajdowych w CKR. Tak więc podana sytuacja będzie znacznie uproszczona.

W rajdach niższej rangi ze względu na koszty nie prowadzi się monitoringu GPS.

### Potwierdzenie braku załogi na jednym z Punktów Łączności Radiowej

Po ustaleniu, na których kilometrach odcinka należy szukać załogi, następują procedury pozwalające na dokładne jej zlokalizowanie. Dodatkowym źródłem informacji są kolejne załogi przyjeżdżające na metę.

Punkty Łączności Radiowej nadal pracują prowadząc ciągłe śledzenie załóg. Całą procedurą poszukiwania zajmuje się CKR wraz z kierownikami odcinka specjalnego. Może się zdarzyć, że miejsce „zaginięcia” załogi znajduje się przed lub za punktem łączności radiowej. W takim przypadku należy poprosić sędziego zabezpieczenia lub kibiców o rozejrzenie się podając im kierunek, gdzie może znajdować się poszukiwana załoga. Może się zdarzyć że będzie to miejsce zaraz za zakrętem lub szczytem. Należy poinformować CKR i start o sytuacji z zaznaczeniem, że informacja pochodzi od sędziego zabezpieczenia lub kibica oraz o przyczynach zdarzenia. Należy też spowodować, aby któryś z członków załogi potwierdził brak ofiar i ewentualnie zgłosił wycofanie z rajdu.

### Ad. 3

#### **Procedura bezpieczeństwa w razie wypadku.**

Przepisy wyraźnie wymagają znajomości procedury wypadkowej przez zawodników.

**Wszyscy zawodnicy, bez wyjątku, muszą stosować się do wymogów art. 40 Regulaminu Sportowego Rajdów Regionalnych FIA – Bezpieczeństwo Zawodników oraz Procedury Wypadkowej opracowanej przez PZM i opublikowanej na stronie pzm.pl**

Procedura dla zawodników musi być także znana wszystkim sędziom sportowym, sędziom zabezpieczenia oraz obsłudze Punktu Łączności Radiowej.

### Wypadek na odcinku specjalnym

Każdy startujący samochód musi być wyposażony w czerwony znak „**SOS**” z jednej strony i zielony znak „**OK**” z drugiej strony o wymiarach co najmniej 42 x 29,7 cm (A3). W razie wypadku bez ofiar, procedura bezpieczeństwa wymaga, aby jeden z członków załogi pokazał znak „**OK**” następnym samochodom.

Fakt ten zostanie przez owe załogi przekazany na mecie odcinka informując o pozostaniu załogi w bezpiecznym miejscu poza drogą.

Gdy na odcinku specjalnym jest pokazywany czerwony znak „**SOS**” lub nie ma żadnego znaku, a widoczny jest wypadek, przejeżdżająca załoga obowiązkowo musi się zatrzymać i sprawdzić czy są poszkodowani i ewentualnie udzielić pomocy. W takim wypadku znak „**SOS**” musi pokazać jeden z członków załogi udzielającej pomocy.

Bardzo ważne jest, aby o zdarzeniu powiadomić najbliższy punktu łączności radiowej. Przekazaniem tej informacji zajmuje się kolejna (druga) załoga zatrzymująca się w miejscu wypadku na wyraźny sygnał cały czas pokazywanego znaku „**SOS**”.

Po zebraniu informacji od pierwszej załogi, kolejna udaje się na najbliższy punkt łączności, **w kierunku mety** i podaje:

- numer startowy poszkodowanej załogi,
- ilu członków załogi lub kibiców jest poszkodowanych,
- czy jakiś członek załogi lub widz jest unieruchomiony wewnątrz lub na zewnątrz samochodu,

- miejsce wypadku, tj. km od startu, najbliższe skrzyżowanie lub tablica kilometrowa w książce drogowej,
- każda inna informacja, np. o grożącym pożarze, zatopieniu.

Powyższe informacje przekazuje obsługa punktu łączności do startu nie zezwalając na odjazd załogi informującej o wypadku. Dopiero po zebraniu wszystkich informacji oraz braku pytań ze strony startu lub CKR i po otrzymaniu zgody z CKR możemy zezwolić załodze na opuszczenie punktu (w kierunku mety).

Następne nadjeżdżające załogi zatrzymane są przed miejscem zdarzenia, tak by nie utrudniały akcji ratunkowej oraz udzielają się w akcji ratunkowej.

Zatrzymane załogi będą kontynuowały jazdę zgodnie z wytycznymi CKR.

**Po przekazaniu wszystkich niezbędnych informacji uruchomiona zostanie procedura ratunkowa – wyjazd służb ratowniczych.**

### **PUNKT BEZPIECZEŃSTWA**

Na trasie długich odcinków specjalnych, powyżej 15km, zgodnie z RSRR FIA należy rozmieścić pojazdy szybkiej interwencji – są to punkty bezpieczeństwa (SOS). Punkty takie muszą być ulokowane, co 15km. Jeżeli rodzaj terenu, warunki klimatyczne, trudności trasy tego wymagają odległość ta może być skrócona.

#### Wyposażenie

- 1 pojazd interwencji medycznej,
- 1 lekarz o specjalizacji w zakresie reanimacji lub 1 przeszkolony sanitariusz o specjalizacji w zakresie reanimacji,
- 1 pojazd ratownictwa drogowego,
- środki łączności odpowiednie do utrzymania kontaktu z CKR.
- tablice zgodne ze standardowymi znakami sygnalizacyjnymi FIA,
- czerwona flaga,
- minimum 2 gaśnice o pojemności 4 kg każda,
- przygotowane miejsce (namiot, samochód),
- protokoły,
- drugie radio w przypadku dodatkowej, niezależnej łączności ze startem.

Pojazd interwencji medycznej musi mieć możliwość błyskawicznego wyjechania na trasę odcinka specjalnego i podjęcie interwencji oraz musi posiadać wyposażenie zgodne z Regulaminem Sportowym Rajdów Regionalnych FIA oraz załącznikiem H.

#### Obsada

Wyposażenie (oprócz karetki i dodatkowych tablic), obsada punktu oraz zakres obowiązków jest identyczny jak przy Punkcie Łączności Radiowej.

Jednak dodatkowo, przy pomocy sędziów zabezpieczenia należy bezpiecznie ustawić karetkę (przed rozpoczęciem odcinka) tak, by był możliwy szybki jej wyjazd na odcinek. Dodatkowo w takich miejscach organizator korzysta z pomocy służb ochrony szybkiej interwencji oraz policji w celu zachowania porządku publicznego. Dotyczy to w szczególności kibiców zgromadzonych przy trasie odcinka oraz pojazdów zaparkowanych na trasach dojazdowych. Punkty Bezpieczeństwa zazwyczaj zlokalizowane są przy drogach (skrzyżowaniach) dochodzących do trasy odcinka specjalnego. Umożliwia to szybki dojazd do odcinka przed rozpoczęciem

zawodów oraz wyjazd z niego w przypadku udzielenia pomocy. Organizator na planie zabezpieczenia określa te drogi jako drogi ewakuacyjne, które zaznaczone są także w książce drogowej. Mogą one posłużyć także zawodnikom jako alternatywna trasa po zatrzymaniu odcinka.

Gotowość pracy punktu bezpieczeństwa to 1h przed startem pierwszej załogi.

Pomoc służby ochrony i policji jest niezbędna w przypadku niesfornego zachowania kibiców.

Punkt Bezpieczeństwa jest połączony z punktem łączności. W takim przypadku tablice oznaczające oba punkty muszą znajdować się obok siebie lub jedna nad drugą (punkt łączności u góry).

## **META (meta lotna)**

### Obsada punktu i sprzęt

- tablice zgodne ze standardowymi znakami sygnalizacyjnymi FIA,
- sprzęt do pomiaru czasu,
- członkowie ekipy pomiaru czasu – samochód,
- sędziowie zabezpieczenia – 1 do 2 osób.

Od strony sędziowskiej ten punkt wymaga zabezpieczenia w celu ochrony sprzętu służącego do pomiaru czasu oraz dbania o bezpieczeństwo przejazdu załóg. Szczególnie ważną rzeczą, na którą należy zwrócić uwagę to kibice wchodzący lub schodzący z odcinka specjalnego, należy umożliwić przejście z dala od aparatury pomiarowej. Za miejsce i rozłożenie sprzętu odpowiada ekipa pomiaru czasu.

## **META STOP**

### Obsada punktu:

- pomiar czasu – wpis wyników na tablicę informacyjną,
- łączność,
- sędziowie sportowi – 3 do 4 osób,
- sędziowie zabezpieczenia – zgodnie z planem zabezpieczenia,
- służby porządkowe – ochrona i policja.

### Wyposażenie

- tablice zgodne ze standardowymi znakami sygnalizacyjnymi FIA,
- stolik,
- parasol lub namiot,
- tablica wyników (wyposażenie ekipy pomiaru czasu),
- minimum 2 gaśnice o pojemności 4 kg każda,
- płotki odgradzające lub taśma.

### Miejsce pracy

Czas gotowości punktu jest taki sam jak dla wszystkich sędziów na odcinku specjalnym tak, więc jest to 30 min przed przyjazdem pierwszego samochodu organizatora – „C”.

### Praca sędziów sportowych:

Do obowiązków sędziów sportowych będzie należało:

- dokonanie wpisu do karty drogowej czasu przekroczenia linii mety lotnej (godzina, minuta, sekunda i dziesiąta część sekundy);
- dokonanie wpisu czasu przejazdu odcinka specjalnego;
- dokonanie tych samych wpisów do protokołu z podaniem liczby porządkowej i numeru załogi;
- zwracanie uwagi wraz z sędziami zabezpieczenia na ewentualne zagrożenia wynikające ze stanu technicznego pojazdu;
- po zakończeniu przejazdu wszystkich załóg podpisanie i przygotowanie protokołów do przekazania organizatorowi – najczęściej samochody zamykające zbierają protokoły.

Czas odcinka specjalnego uzyskany przez załogi jest podawany przez chronometrażystów na podstawie urządzeń dokonujących pomiar czasu.

W przypadku, gdy chronometrażyści nie są w stanie natychmiast podać sędziemu punktu dokładnego czasu przekroczenia linii mety, sędzia jedynie wizuje (podpis lub pieczęć) kartkę odcinka specjalnego, a czas zostanie wpisany w najbliższej strefie neutralizacji lub punkcie komasacji / przegrupowania.

Załoga celem wpisania w kartę czasu odcinka specjalnego musi zatrzymać się w punkcie mety stop oznaczonym czerwonym znakiem FIA „STOP”.

Jeżeli załoga zgłasza uwagi dotyczące sytuacji na odcinku specjalnym, szczególnie wypadku wymagającego natychmiastowego działania – niezwłocznie należy wywołać kierownika oesu lub CKR.

#### Przykładowy podział pracy sędziów sportowych

**Pierwszy sędzia** odbiera kartę drogową i dokonuje wpisów.

**Drugi sędzia** dokonuje wpisu do protokołu.

**Trzeci sędzia** – kierownik punktu przekazuje informacje pomiędzy sędziami i łącznością.

**Czwarty sędzia** (jeżeli jest przydzielony) pomaga sędziom 1, 2 i 3 oraz ekipie z łączności radiowej i pomiaru czasu w przypadku jakichkolwiek problemów technicznych.

Przed rozpoczęciem pracy należy ustalić z ekipą pomiaru czasu sposób podawania czasu przekroczenia mety lotnej oraz wyliczonego czasu przejazdu. Pozwoli to na sprawne i szybkie dokonywanie wpisów do karty drogowej.

**Gaśnice muszą być zawsze pod ręką** – rzeczą normalną są rozgrzane tarcze hamulcowe, które dalej często powoduje zapalenie się klocków hamulcowych po zatrzymaniu auta. Nie wolno gasić hamulców! Natychmiast po oddaniu karty należy poprosić załogę o wyjechanie poza strefę uprzedzając o istniejącym problemie.

## **ORGANIZACJA RAJDU SAMOCHODOWEGO – rady praktyczne**

Przystępując do organizacji rajdu samochodowego w rozumieniu art. 2, podp. a) Międzynarodowego Kodeksu Sportowego musimy pamiętać o:

1. zgodach na organizację rajdu;
2. odpowiedniej bazie rajdu (biuro rajdu, park serwisowy, odcinki specjalne);
3. dokumentacji rajdowej;
4. zabezpieczeniu finansowym;
5. zasobach ludzkich.

Bardzo ważną sprawą jest, jeszcze na wiele miesięcy przed rajdem, dobrze nakreślona przez Dyrektora Rajdu i kierownictwo, koncepcja rajdu – ilość odcinków specjalnych, lokalizacja bazy, parków serwisowych, komasacji czy przegrupowań – ustalone znacznie wcześniej, dadzą w końcowym rezultacie zakładany efekt.

### **1. ZGODY NA ORGANIZACJĘ RAJDU**

W każdym kraju będącym członkiem FIA nie wolno przeprowadzać zawodów bez zezwolenia na organizację, wydanego przez kompetentną władzę sportową. W Polsce jest nią PZM – zezwolenia na organizację rajdu międzynarodowego lub ogólnopolskiego wydaje GKSS, a zezwolenie na rajd okręgowy wydaje OKSS.

Rajd musi odbyć się zgodnie z przepisami:

- a) Międzynarodowego Kodeksu Sportowego FIA i jego załączników,
- b) Regulaminu Sportowego Rajdów Regionalnych FIA,
- c) Regulaminu Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski,
- d) Regulaminu Rajdów Okręgowych,
- e) Regulaminu Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Okręgu (jeżeli jest),
- f) Regulaminu Ochrony Środowiska w Sportach Motorowych,
- g) Regulaminu Uzupełniającego danego rajdu wraz z komunikatami,
- h) Ustawy „Prawo o ruchu drogowym”.

Oprócz warunków sportowych wynikających z regulaminów, organizator rajdu musi przeprowadzić zawody zgodnie z wymogami wynikającymi z ustaw rządowych publikowanych w Dziennikach Ustaw oraz w Monitorach Polskich (niewiedza nie zwalnia od odpowiedzialności). W szczególności dotyczy to Ustawy Prawo o Ruchu Drogowym. Aby przeprowadzić rajd w terenie, organizator musi uzyskać zgody od odpowiednich instytucji czy osób prywatnych. To nierzadko najtrudniejszy punkt całego planu. Na nic akceptacja PZM, jeżeli nie zdobędziemy przychylności lokalnych władz. Trzeba, więc przekonać starostę, prezydenta, burmistrza, wójta, sołtysa czy nawet proboszcza lokalnej parafii, że rajd to impreza, która nie stworzy wielu problemów, a będzie promować region i będzie atrakcją dla lokalnej społeczności. Umiejętność negocjacji jest wielce wskazana.

### **2. BAZA DLA RAJDU**

a) organizacja trasy – rozpoczynając konstruowanie trasy rajdu pierwszym krokiem powinno być znalezienie lokalizacji parku serwisowego, który jest centralnym punktem zawodów. Idealne miejsce to centrum miasta, bo wtedy prestiż zawodów od razu idzie w górę. Możemy wówczas liczyć, że park odwiedzą nie tylko rajdowi fani, ale i z ciekawości mieszkańcy danej miejscowości. To ważny argument w rozmowach ze sponsorami.

Wreszcie odcinki specjalne. Szukamy w miarę zróżnicowanych, nie za szybkich, nie za wolnych. Idealem jest, gdy przebiegają w niezabudowanym i pagórkowatym terenie, o wysokich walorach sportowych, dodatkowo znajdującym się w bliskim sąsiedztwie parku serwisowego. Wszystko po to, by trasa była jak najbardziej kompaktowa. Na wykorzystanie dróg w czasie rajdu musimy uzyskać zgody odpowiednich organów.

b) biuro rajdu i inne pomieszczenia związane z organizacją rajdu – jednym z pierwszych kroków przy organizacji rajdu jest ustalenie miejsca, w którym znajdować się będzie biuro rajdu, biuro prasowe, sala dla ZSS, pomieszczenie dla Centrum Kierowania Rajdem i lokum dla komisji obliczeń. To bardzo ważna sprawa, ponieważ te wszystkie pomieszczenia powinny mieć odpowiednie wymiary, aby pracujący w nich ludzie mieli odpowiedni komfort pracy podczas trwania rajdu.

Biuro rajdu rozpoczyna swoją pracę na długo przed pojawieniem się kibiców i zawodników. Do obowiązków pracujących w nim działaczy należy załatwienie mnóstwa formalności m.in. kompletowanie całej dokumentacji związanej z rajdem, akcja informacyjna o rajdzie, przyjmowanie zgłoszeń.

Przed rozpoczęciem rajdu załatwiany jest również szereg drobiazgów, mogłoby się wydawać błahych, ale jednak potrzebnych. W czasie rajdu diabeł tkwi w szczegółach. Te szczegóły to ubezpieczenie rajdu, identyfikatory, numery startowe, naklejki z reklamami obowiązkowymi i oczywiście zestawy dokumentów dla wszystkich załóg – książka drogowa, karta drogowa, plan dojazdu do serwisu (książka serwisowa) i na BK1. Podczas rajdu biuro przenosi się z siedziby automobilklubu organizującego zawody do lokalu stanowiącego bazę zawodów. Kulminacyjnym zadaniem biura rajdu jest odbiór administracyjny. Zazwyczaj w przeddzień rajdu odbywa się ten „rytuał”. Wtedy jest największy „młyn”, do biura przychodzą przedstawiciele startujących złóg czy same załogi i załatwiają wszystkie formalności związane z udziałem w rajdzie. Odpowiedzialność biura rajdu polega na dokładnym sprawdzeniu wiarygodności przedstawionych dokumentów i ich ważności. Pod jednym dachem z biurem rajdu mieści się zwykle, (choć w oddzielnym pomieszczeniu) Centrum Kierowania Rajdem (CKR), które jest oddzielną jednostką organizacyjną.

c) Do CKR drogą radiową na bieżąco spływają informacje z trasy. Najczęściej przygotowuje się tyle stanowisk radiowych, ile jest oesów w pętli plus kanał ogólny (samochody organizatora). Głównym zadaniem CKR-u jest monitorowanie trasy rajdu i rajdowego ruchu. W centrum kierowania rajdem w czasie trwania zawodów musi znajdować się lekarz zawodów, szef zabezpieczenia lub asystent dyrektora ds. sportu, jeden z członków ZSS, dyrektor rajdu, przedstawiciel policji. Taki skład daje możliwość podejmowania szybkich i właściwych decyzji.

### 3. DOKUMENTACJA RAJDOWA

- a) regulamin uzupełniający rajdu,
- b) książka drogowa,
- c) karta drogowa,
- d) plan dojazdu do serwisu z biura rajdu i BK1 (jeżeli te miejsca są oddalone),
- e) oficjalny program rajdu (informator) i mapa trasy rajdu,
- f) numery startowe - tablice rajdowe,
- g) plan zabezpieczenia.

a) regulamin uzupełniający rajdu – jak sama nazwa wskazuje jest uzupełnieniem wszystkich innych regulaminów. Regulamin przygotowany przez organizatora powinien zawierać wszystkie najbardziej istotne informacje dotyczące danego rajdu. Regulamin uzupełniający musi być wydrukowany w formacie A-5 i na 3 miesiące lub 45 dni (w zależności od rangi zawodów) przed dniem BK1 musi być przesłany do zatwierdzenia GKSS-owi lub OKSS-owi. Na miesiąc przed rajdem regulamin musi być opublikowany dla wszystkich zainteresowanych.

b) książka drogowa – jest dokumentem, który zawiera informację o trasie rajdu, sporządzanym za pomocą znaków topograficznych z określonym kilometrażem. Organizator ma obowiązek na czternaście dni przed rajdem udostępnić „książkę drogową” dla zawodników, aby ci na określonych zasadach i w odpowiednim czasie, określonym w regulaminie uzupełniającym, mogli zapoznać się z trasą rajdu. Książka drogowa jest sporządzana w ścisłej zależności z kartą drogową rajdu. W każdym egzemplarzu książki drogowej, na ostatnich stronach muszą być zamieszczone: formularz wycofania z rajdu, formularz wyjaśniający zapisy czasowe, protokół z wypadku, tabela rezultatów.

Książka drogowa musi być wydrukowana w formacie A-5, dwustronnie, a jej sposób bindowania musi umożliwić odwracanie kart o 360°.

c) karta drogowa – jest jedynym dokumentem załogi do wpisywania wiz i czasów w punktach kontrolnych przewidzianych na trasie rajdu.

W karcie drogowej jedna strona musi być przewidziana na co najmniej jedną sekcję. Na starcie do rajdu każda załoga otrzyma kartę drogową na 1 sekcję, na następne sekcje karta drogowa musi być wydawana na komasacji / przegrupowaniu (po oddaniu poprzedniej).

W karcie podane będą czasy wyznaczone do przejazdu poszczególnych odcinków drogowych, które są weryfikowane na PKC-ach. Czasy są podawane zawsze jak następuje: 00h01-24h00, liczy się wyłącznie minuty, które upłynęły.

d) plan dojazdu do serwisu z biura rajdu i BK1 (książka serwisowa) – to dokument dodatkowy, mający przede wszystkim pomóc w pracy serwisantom. Dokument stosuje się tylko jeżeli miejsce serwisu i BK1 znajduje się w dużej odległości od bazy rajdu, a dojazd jest skomplikowany. W planie można umieścić schemat parku serwisowego, w którym zostaną określone miejsca dla poszczególnych załóg.

e) oficjalny program rajdu (informator) + mapa trasy rajdu – organizując rajd okręgowy można połączyć te dwie rzeczy. Najlepiej w formacie A-3, gdzie z jednej strony zamieszczamy trasę rajdu, z drugiej strony poskładanej w odpowiedni sposób zamieścimy loga sponsorów, schematy miejsc niebezpiecznych i oczywiście harmonogram czasowy rajdu.

Przy organizacji rajdów wyższej rangi informator musi być wykonany w rozszerzonej formie. Informator stanowi idealne miejsce do promocji i reklamy rajdu, regionu gdzie jest rozgrywany, a przede wszystkim dla sponsorów.

f) numery startowe i tablice rajdowe – każda załoga biorąca udział w rajdzie musi otrzymać komplet elementów do umieszczenia na samochodzie. W skład takiego kompletu wchodzi:



- dwie tablice na drzwi przednie o długości 67cm i wysokości 17cm z 1cm białym obramowaniem. Każda tablica musi obowiązkowo posiadać w swojej przedniej części powierzchnię 15cm na 15cm zarezerwowaną na nr startowy załogi. Cyfry o wysokości 14cm i grubości kreski 2cm są barwy żółtej fluorescencyjnej na czarnym matowym tle. Pozostała część tablicy zarezerwowana jest dla organizatora (reklamy sponsorów);
- dwa numery o wysokości 18cm i szerokości kreski co najmniej 22mm o barwie pomarańczowej fluorescencyjnej umieszczane na boczne tylne szyby samochodu,
- jedną tablice prostokątną o maksymalnych wymiarach 30cm i wysokości 10cm, która zostanie umieszczona na środku tylnej szyby samochodu, posiadająca reklamę obowiązkową;
- numer startowy o wysokości 14cm barwy pomarańczowej fluorescencyjnej, który będzie umieszczony w prawym, górnym rogu tylnej szyby;
- opcjonalnie – tablica na dach o szerokości 50cm i długości 52cm z numerem startowym barwy czarnej matowej o szerokości kreski 5cm i wysokości 28cm umieszczonej na białym tle o szerokości 50cm i wysokości 38cm;
- tablica umieszczona na masce samochodu, wpisująca się w prostokąt o szerokości 43cm i wysokości 21,5cm, na którym umieszcza się numer startowy i nazwę rajdu.

g) plan zabezpieczenia – to dokument bardzo istotny przy organizacji rajdu. Zawarta jest w nim ocena miejsc narażonych na szczególne niebezpieczeństwo i opis jak zostaną one zabezpieczone, czyli jak będą rozstawieni członkowie służb zabezpieczenia, jak miejsca będą otaśmowane, jak zostaną zabezpieczone boczne drogi dojazdowe i bramy wjazdowe do posesji.

W planie zabezpieczenia muszą być zamieszczone instrukcje dla wszystkich służb uczestniczących w zabezpieczeniu. Musimy pamiętać o wykazie szpitali i ważnych telefonach. Plan zabezpieczenia musi zawierać schematy rozmieszczenia wszystkich służb zabezpieczenia.

Istotną częścią jest schemat rozstawienia elementów łączności radiowej i mapki z zaznaczonymi drogami ewakuacyjnymi.

Przy tworzeniu planu zabezpieczenia dobrze jest korzystać z pomocy osoby doświadczonej w organizacji rajdów, znającej tajniki zabezpieczenia tego typu imprez. Ponadto Asystent Dyrektora ds. Bezpieczeństwa musi brać czynny udział w opracowaniu planu bezpieczeństwa. Naszej uwadze nie może umknąć fakt, że na miesiąc przed rajdem plan zabezpieczenia wraz z innymi dokumentami muszą być złożone w organach wydających stosowne zezwolenia. Plan zabezpieczenia podlega weryfikacji przez Policję.

#### 4. PIENIĄDZE

Czy nam się to podoba czy nie, bez odpowiedniego budżetu nie jesteśmy w stanie przygotować i przeprowadzić rajdu. Sponsorzy to priorytetowy punkt programu, bo bez ich pieniędzy zwykle nie ma rajdu. Zapewnienie o umieszczeniu loga na banerach reklamowych czy numerach startowych zwykle nie wystarcza. Konieczne jest, zatem zadbanie o oprawę medialną imprezy. Wiele kontraktów ze sponsorami to umowy barterowe. Łatwiej przekonać kogoś do współpracy, nie żądając od niego żywej gotówki, a produktów, które mogą być użyte podczas imprezy. Spacer po firmach warto rozpocząć od wizyty w drukarniach, firmach cateringowych, czy zakładach produkcyjnych np. taśmy ostrzegawcze czy inne elementy mogące

przydać się w zabezpieczeniu tras odcinków specjalnych. Taki spacer po potencjalnych sponsorach należy rozpocząć odpowiednio wcześniej przed rajdem (ok. 8-10 miesięcy), aby spać spokojnie i mieć komfort psychiczny skupiając się na innych sprawach organizacyjnych związanych z rajdem. Idealnie jest, aby zaplanowany całkowity koszt rajdu został pokryty z wpłat sponsorskich, a wpisowe pozyskane od zawodników stanowiło żelazną rezerwę na nieprzewidziane wydatki. Bardzo ważną rzeczą stanowiącą o powodzeniu przedsięwzięcia, jakim jest organizacja rajdu samochodowego jest dobrze opracowany, a później realizowany z żelazną konsekwencją preliminarz kosztów. Preliminarz kosztów opracowuje najczęściej dyrektor rajdu uwzględniając w nim wszystkie wydatki związane z organizacją. Taki preliminarz musi być opracowany w początkowym okresie przygotowań organizacyjnych do rajdu.

## 5. LUDZIE

Każde nawet najmniejsze przedsięwzięcie musi być przeprowadzone przez mniejszy czy większy skład osobowy. Rajdy samochodowe nawet te najmniejsze to bezpośrednie zaangażowanie około 300 – 400 osób. Oczywiście te osoby pełnią różne funkcje. Są sędziowie sportowi, sędziowie zabezpieczenia, agenci ochronni, policjanci, strażacy, służba medyczna. Oni wszyscy w odpowiednim czasie muszą wiedzieć, jakie są ich zadania i obowiązki, o której godzinie rozpoczynają swoją pracę i o której ją kończą. Takimi sprawami powinni zajmować się asystenci dyrektora ds. sportowych, sędziów i zabezpieczenia.

Bardzo dużą pomocą okazuje się kontakt z innymi klubami, od których „można” wypożyczyć ludzi chętnych do współpracy.

Należy pamiętać i zwrócić uwagę, aby sędziowie sportowi pracujący w bezpośrednim kontakcie z zawodnikami, obsługujący poszczególne punkty sportowe związane z rajdem, posiadali odpowiednią, a przede wszystkim ważną na dany rok licencję sędziowską, która potwierdza nie tylko ich kwalifikacje, ale także jest ubezpieczeniem od następstw nieszczęśliwych wypadków podczas zawodów.

## **ORGANIZACJA KONKURSOWEJ JAZDY SAMOCHODOWEJ i Super KJS – krok po kroku**

Konkursowa Jazda Samochodowa (KJS) – popularna impreza samochodowa o charakterze otwartym dla kierowców nie posiadających licencji sportów samochodowych (prócz kartingowej). Może stanowić ¼ części praktycznej egzaminu na licencję rajdową RN.

### **KROK 1**

Organizując KJS należy przede wszystkim zgłosić termin i miejsce imprezy do okręgowego kalendarza imprez samochodowych, czyli do OKSS.

Okręgowa Komisja Sportu Samochodowego wyznaczy skład ZSS – przewodniczącego i jednego członka. Drugi członek ZSS jest przedstawicielem organizatora.

### **KROK 2**

Na około miesiąc przed zawodami należy ustalić trasę oraz miejsca prób sportowych, pamiętając, że trasa musi zawierać jazdę okrężną przebiegającą po drogach publicznych odbywającą się zgodnie z obowiązującymi przepisami o ruchu drogowym, co najmniej sześć prób poprzedzonych punktem kontroli czasu (PKC).

Regulamin Ramowy KJS zaleca, aby przynajmniej trzy próby zakończone były metą lotną. Należy wtedy pamiętać o umieszczeniu stosownego zapisu w regulaminie uzupełniającym, by na takich próbach nie stosować pkt. 11.12 dotyczącego interpretacji mety stop (nie wymagane jest zatrzymanie samochodu na linii mety stop między osiami).

Jeżeli próba jest organizowana na wyłączonej z ruchu drodze publicznej (najczęściej przy organizacji Super KJS), wymagane jest jej zabezpieczenie zgodnie z załącznikiem H do MKS FIA (samochód ratownictwa drogowego, karetka pogotowia, itd.). Organizator musi spełnić wszystkie wymagania wynikające z art. 65 Ustawy „Prawo o ruchu drogowym”. Maksymalna długość takiej próby nie może być większa niż 2km. Należy także sporządzić plan zabezpieczenia, który podlega zatwierdzeniu przez OKSS. Oczywiście samochód RD i karetka pogotowia są wymagane. Na torach homologowanych i okazjonalnych (sprawdzonych i zaakceptowanych przez OKSS), próby mogą mieć długość do 4,2km z zachowaniem wymogów bezpieczeństwa Załącznika H do MKS FiA (samochód RD, karetka pogotowia).

O dokładności pomiaru czasu zdecyduje OKSS i będzie to 0,1 lub 0,01 sekundy.

### **KROK 3**

Kolejną sprawą przed startem są zgody na zajęcie wszystkich placów, parkingów, dróg pod próby sprawnościowe. Należy mieć pisemną zgodę właściciela terenu, drogi, na którym rozgrywana jest próba.

Należy także pisemnie poinformować o organizowanej imprezie właściwą komendę miejską / powiatową policji, straż miejską, straż pożarną, najbliższy szpital + pogotowie. Zaleca się, aby uzyskać potwierdzenie o przyjęciu takiego pisma.

W piśmie należy określić zasięg, charakter, datę i czas trwania imprezy.

Kopie tych pism oraz potwierdzenia ich otrzymania należy przekazać kierownikom wszystkich prób sportowych. Może to zapobiec, np. wstrzymaniu próby przez policję czy straż miejską.

#### KROK 4

Po określeniu miejsca bazy KJS, BK, startu, prób sportowych, przerwy komasacyjnej i mety należy trasę objechać mierząc czas przejazdu oraz odległości pomiędzy poszczególnymi punktami kontrolnymi. Jeśli trasa daje możliwość zawodnikowi skrócenia odcinka drogowego to należy określić jeszcze punkty kontroli przejazdu.

Musimy pamiętać, że prędkość na trasie dojazdowej odbywa się w ruchu otwartym i nie może przekroczyć średniej prędkości 45km/h. Przy pomiarze czasu przejazdu należy wziąć pod uwagę wszelkie utrudnienia drogowe (światła, przejazdy kolejowe, roboty drogowe, itp.).

Znając czas przejazdu i odległości pomiędzy poszczególnymi punktami kontrolnymi możemy określić pojemność trasy i czas potrzebny na komasację.

#### KROK 5

Znając powyższe dane tworzymy regulamin uzupełniający zawodów, sporządzamy harmonogram czasowy (czas wjazdu pierwszej załogi na punkty kontrolne), wykonujemy kartę drogową oraz objeżdżając trasę ponownie, opracowujemy książkę drogową.

#### KROK 6

Regulamin uzupełniający KJS wraz z harmonogramem imprezy musi być dostarczony do Okręgowej Komisji Sportu Samochodowego najpóźniej na 14 dni przed terminem przyjmowania zgłoszeń w celu jego zatwierdzenie i nadania wizy. W przypadku Super KJS i KJS, na których wykorzystano drogi publiczne, regulamin musi być dostarczony do OKSS na 45 dni przed startem.

Po zatwierdzeniu regulaminu wszelkie jego zmiany wprowadzane są numerowanymi komunikatami (przy zatwierdzeniu ich przez OKSS), które wydaje dyrektor KJS i przedstawia na I posiedzeniu ZSS w celu ich zatwierdzenia. Od tej chwili wszelkie komunikaty wydaje tylko ZSS. Komunikaty dotyczące trasy i harmonogramu wydawane przez Dyrektora nie podlegają zatwierdzeniu przez OKSS.

Po zakończeniu szóstego kroku pozostaje tylko czekać na start pierwszej załogi i szczęśliwe zakończenie imprezy, czego wszystkim organizatorom życzymy.

## **LICENCJE W SPORCIE SAMOCHODOWYM**

Polski Związek Motorowy jest jedyną organizacją upoważnioną do wystawiania licencji zawodniczych i sędziowskich. Licencję zawodniczą może otrzymać osoba fizyczna lub prawna pragnąca uczestniczyć lub brać czynny udział w zawodach przeprowadzanych zgodnie z obowiązującymi regulaminami.

Obowiązkiem posiadacza licencji jest znajomość oraz przestrzeganie regulaminów.

Licencje wydawane są na czas nieokreślony, lecz ich ważność musi być przedłużana co rok (ubezpieczenie NNW). Ważność każdej licencji trwa przez rok kalendarzowy (do 31 grudnia).

Biura Sportu ZG i ZO PZM prowadzą rejestr wydawanych i przedłużanych licencji w zależności od klasy i stopnia licencji.

**Licencje zawodnicze** (kierowców) podzielone są na klasy, które odpowiadają uprawnieniom zawodników do startów w poszczególnych dyscyplinach i wydawane są na wniosek osoby zainteresowanej. Wydaje się także licencję pilota rajdowego „R co-driver”, która uprawnia do startu w RSMP, ale tylko jako pilot.

Licencję wydaje się w następujących dyscyplinach sportów motorowych:

- 1) Sport samochodowy: rajdy; wyścigi płaskie; rallycross; rajdy terenowe;
- 2) Sport motocyklowy: wyścigi motocyklowe; trial; enduro; motocross; country cross; supermoto,
- 3) Żużel,
- 4) Karting.

**Licencje sędziowskie** podzielone są na stopnie odpowiadające uprawnieniom działaczy sportu samochodowego, pracujących przy organizacji zawodów.

Licencja uprawnia do sędziowania, decydowania i orzekania w sportach motorowych w czasie trwania zawodów.

Licencję wydaje się w następujących dyscyplinach sportów motorowych:

- 1) Sport samochodowy: licencja stopnia „II” i „I”. W przypadku powołania do sędziowania zawodów zagranicznych, wymagana jest rekomendacja organizatora do GKSS – posiadacz aktualnej licencji st. „I” otrzyma licencję międzynarodową na czas określony. Kolor występujący na licencji – czerwony.
- 2) Sport motocyklowy: licencja stopnia okręgowego „O” i państwowego „P”. Kolor występujący na licencji – żółty.
- 3) Żużel; licencja sędziego żużlowego. Kolor występujący na licencji – biały, licencja osoby funkcyjnej – niebieski.
- 4) Karting: licencja stopnia okręgowego „O” i państwowego „P”. Kolor występujący na licencji – zielony.

Ponadto wyodrębnia się następujące specjalności:

- a) Sędzia ogólnosportowy „SP” – dot. stopni „I” i „II”.
- b) Sędzia techniczny „T” – dot. stopnia „I”,
- c) Kontroler techniczny „KT” – min. stopień „II”,
- d) Sędzia faktów „SF” – bez stopni.

Sprawy dotyczące licencji regulują:

**Licencje zawodnicze:**

- 1) Ustawa z dnia 25 czerwca 2010r. o sporcie – Dz. U. nr.127 poz. 857 oraz jej nowelizacje,
- 2) Regulamin Licencji Sportu Samochodowego,
- 3) Międzynarodowy Kodeks Sportowy.

**Licencje sędziowskie:**

- 1) Ustawa z dnia 25 czerwca 2010r. o sporcie – Dz. U. nr.127 poz. 857 oraz jej nowelizacje,
- 2) Międzynarodowy Kodeks Sportowy,
- 3) Regulamin Sędziów Sportu Samochodowego.

## WZORY LICENCJI ZAWODNICZYCH W SPORCIE SAMOCHODOWYM

Licencja wyścigowa Junior dla zawodników pomiędzy 14, a 17 rokiem życia  
(wiek decyduje o starcie w danej klasie pojemnościowej)  
wyścigi torowe

**MIĘDZYNARODOWA LICENCJA KIEROWCY/ ZAWODNIKA FIA**  
FIA INTERNATIONAL DRIVER'S / COMPETITOR'S LICENCE  
stopień, nr / grade, no.:  
**B,C 0002**  
Junior

**Imię**  
**Nazwisko**  
data urodzenia / date of birth:  
Data urodze  
miejsce urodzenia / place of birth:  
Miejsce urodzenia

podpis / signature:

SPORT SAMOCHODOWY  
AUTOMOBILE SPORT



**POLSKI ZWIĄZEK MOTOROWY**  
ul. Kazimierzowska 66, PL 02-518 Warszawa  
www.pzm.pl

**B,C 0002 Junior**

**ZGODA NA STARTY / STARTING PERMISSION:**  
Licencja zawiera zgodę na starty zagraniczne  
w zawodach umieszczonych w międzynarodowym kalendarzu FIA.  
This licence includes a starting-permission  
for all international events listed in the FIA-calendar.

**POLISA UBEZPIECZENIOWA / INSURANCE POLICY: COMPENSA**

Ważność do: 31.12.:  
Valid until: 31.12.:

**2018**



Licencja wyścigowa  
wyścigi torowe, rallycross, wyścigi górskie oraz tylko jako pilot w RO oraz RPPST

**MIĘDZYNARODOWA LICENCJA KIEROWCY/ ZAWODNIKA FIA**  
FIA INTERNATIONAL DRIVER'S / COMPETITOR'S LICENCE  
stopień, nr / grade, no.:  
**B,C 0001**

**Imię**  
**Nazwisko**  
data urodzenia / date of birth:  
Data urodzenia  
miejsce urodzenia / place of birth:  
Miejsce urodzenia

podpis / signature:

SPORT SAMOCHODOWY  
AUTOMOBILE SPORT



**POLSKI ZWIĄZEK MOTOROWY**  
ul. Kazimierzowska 66, PL 02-518 Warszawa  
www.pzm.pl

**B,C 0001**

**ZGODA NA STARTY / STARTING PERMISSION:**  
Licencja zawiera zgodę na starty zagraniczne  
w zawodach umieszczonych w międzynarodowym kalendarzu FIA.  
This licence includes a starting-permission  
for all international events listed in the FIA-calendar.

**POLISA UBEZPIECZENIOWA / INSURANCE POLICY: COMPENSA**

Ważność do: 31.12.:  
Valid until: 31.12.:

**2018**



Licencja rajdowa  
RSMP, HRSMP, RMPST, GSMP oraz tylko jako pilot w RO, RPPST

**MIĘDZYNARODOWA LICENCJA KIEROWCY/ ZAWODNIKA FIA**  
FIA INTERNATIONAL DRIVER'S / COMPETITOR'S LICENCE  
stopień, nr / grade, no.:  
**R 0001**  
RALLY  
HILL-CLIMB  
CROSS-COUNTRY

**Imię**  
**Nazwisko**  
data urodzenia / date of birth:  
Data urodzenia  
miejsce urodzenia / place of birth:  
Miejsce urodzenia

podpis / signature:

SPORT SAMOCHODOWY  
AUTOMOBILE SPORT



**POLSKI ZWIĄZEK MOTOROWY**  
ul. Kazimierzowska 66, PL 02-518 Warszawa  
www.pzm.pl

**R 0001**

**ZGODA NA STARTY / STARTING PERMISSION:**  
Licencja zawiera zgodę na starty zagraniczne  
w zawodach umieszczonych w międzynarodowym kalendarzu FIA.  
This licence includes a starting-permission  
for all international events listed in the FIA-calendar.

**POLISA UBEZPIECZENIOWA / INSURANCE POLICY: COMPENSA**

Ważność do: 31.12.:  
Valid until: 31.12.:

**2018**





Licencja rajdowa tylko jako pilot  
RSMP, HRSMP, RMPST, RPPST, RO

**MIĘDZYNARODOWA LICENCJA PILOTA/ ZAWODNIKA FIA**  
FIA INTERNATIONAL CO-DRIVER'S / COMPETITOR'S LICENCE  
stopień, nr / grade, no.:  
**R 0700** RALLY CROSS-COUNTRY  
CO-DRIVER

**Imię**  
**Nazwisko**  
data urodzenia / date of birth:  
Data urodzenia  
miejsce urodzenia / place of birth:  
Miejsce urodzenia

podpis / signature:  
SPORT SAMOCHODOWY  
AUTOMOBILE SPORT



**POLSKI ZWIĄZEK MOTOROWY**  
ul. Kazimierzowska 66, PL 02-518 Warszawa  
www.pzm.pl

**R 0700** CO-DRIVER

**ZGODA NA STARTY / STARTING PERMISSION:**  
Licencja zawiera zgodę na starty zagraniczne w zawodach umieszczonych w międzynarodowym kalendarzu FIA.  
This licence includes a starting-permission for all international events listed in the FIA-calendar.

**POLISA UBEZPIECZENIOWA / INSURANCE POLICY: COMPENSA**

Ważność do: 31.12.:  
Valid until: 31.12.:

2018





Licencja rajdowa  
GSMP, RPPST, RO oraz tylko jako pilot w HRSMP, RMPST

**NARODOWA LICENCJA KIEROWCY/ ZAWODNIKA**  
NATIONAL DRIVER'S / COMPETITOR'S LICENCE  
stopień, nr / grade, no.:  
**RN 04001**

**Imię**  
**Nazwisko**  
data urodzenia / date of birth:  
Data urodzenia  
miejsce urodzenia / place of birth:  
Miejsce urodzenia

podpis / signature:  
SPORT SAMOCHODOWY  
AUTOMOBILE SPORT

RAJDY  
RAJDY TERENOWE  
WYŚCIGI GÓRSKIE

**POLSKI ZWIĄZEK MOTOROWY**  
ul. Kazimierzowska 66, PL 02-518 Warszawa  
www.pzm.pl

**RN 04001**

**ZGODA NA STARTY / STARTING PERMISSION:**  
Licencja zawiera zgodę na starty w zawodach krajowych odbywających się na terenie UE.  
This licence includes a starting-permission to take part in national competitions taking place in EU countries.

**POLISA UBEZPIECZENIOWA / INSURANCE POLICY: COMPENSA**

Ważność do: 31.12.:  
Valid until: 31.12.:

2018





Licencja zawodnika

**MIĘDZYNARODOWA LICENCJA ZAWODNIKA / SPONSORSKA**  
INTERNATIONAL COMPETITOR'S / SPONSORS LICENCE  
stopień, nr / grade, no.:  
**S/001**

nazwa / name:  
**Nazwa zawodnika**

SPORT SAMOCHODOWY  
AUTOMOBILE SPORT



**POLSKI ZWIĄZEK MOTOROWY**  
ul. Kazimierzowska 66, PL 02-518 Warszawa  
www.pzm.pl

**S/001**

**ZGODA NA STARTY / STARTING PERMISSION:**  
Licencja zawiera zgodę na starty zagraniczne w zawodach umieszczonych w międzynarodowym kalendarzu FIA.  
This licence includes a starting-permission for all international events listed in the FIA-calendar.

**POLISA UBEZPIECZENIOWA / INSURANCE POLICY: COMPENSA**

Ważność do: 31.12.:  
Valid until: 31.12.:

2018







## WZÓR LICENCJI SĘDZIOWSKIEJ W SPORCIE SAMOCHODOWYM

Licencja sędziowska samochodowa st. I



 **LICENCJA SĘDZIEGO PZM**  
**PZM MARSHALL'S LICENCE** **SP**  
**SPORT SAMOCHODOWY / AUTOMOBILE SPORT**

ZDJECIE  
3,5 x 4,5

klasa, nr / class, no.:  
**I 001/12**

Imię  
Nazwisko

data urodzenia / date of birth:  
dd.mm.rrrr

miejsce urodzenia / place of birth:  
Miasto

klub / club:  
Nazwa Klubu

podpis / signature:



 **POLSKI ZWIĄZEK MOTOROWY**  
ul. Kazimierzowska 66, PL 02-518 Warszawa  
www.pzm.pl

Prawa i obowiązki Sędziów Sportu Samochodowego zawarte są  
w Regulaminie Sędziów Sportu Samochodowego PZM  
oraz przepisach krajowych, aktach wykonawczych,  
regulaminach sportowych i organizacyjnych  
Polskiego Związku Motorowego, a także w przepisach  
Międzynarodowego Kodeksu Sportowego FIA.

**POLISA UBEZPIECZENIOWA / INSURANCE POLICY: COMPENSA**

Ważność do: 31.12.:

Valid until: 31.12.:



# Odcinek Specjalny - 17 km

