

REGULAMIN RAJDOWYCH SAMOCHODOWYCH MISTRZOSTW POLSKI

2023



Polski Związek Motorowy
Główna Komisja Sportu Samochodowego
www.pzm.pl

SPIS TREŚCI:

1. Ustalenia ogólne	3
2. Kalendarz imprez.....	3
3. Ogólne warunki organizacyjne dotyczące trasy i przebiegu rajdu	3
4. Dopuszczone samochody - podział na grupy i klasy oraz warunki techniczne	4
5. Dopuszczeni zawodnicy, dokumenty, uprawnienia	6
6. Regulamin uzupełniający	7
7. Osoby oficjalne - obsady personalne władz rajdu	7
8. Zgłoszenia, wpisowe, reklama	7
9. Ubezpieczenia	9
10. Ruch drogowy	9
11. Zapoznanie z trasą rajdu	10
12. Przebieg rajdu - postanowienia ogólne	11
13. Badanie Kontrolne 1 (BK1) i Serwisowanie	13
14. Opony	14
15. Park zamknięty	15
16. Protesty - odwołania.....	15
17. Nagrody w rajdach RSMP.....	15
18. Punktacja w rajdach RSMP	15
19. Warunki klasyfikacji rocznej	16
20. Klasyfikacje roczne RSMP.....	16
21. Inne postanowienia	17

W - Warianty i przepisy dodatkowe:

W₁ - PUCHAR RallyN (PRN)

Załączniki do niniejszego regulaminu:

- Załącznik nr 1 - Kryteria do Listy priorytetowej PZM
- Załącznik nr 2 - Regulamin Przedsezonowego Badania Kontrolnego
- Załącznik nr 3 - Regulaminy techniczne:
 - Załącznik nr 3a - Regulamin techniczny dla samochodów Grupy HR
 - Załącznik nr 3b - Regulamin techniczny dla samochodów Grupy OPEN 4WD
 - Załącznik nr 3c - Regulamin techniczny dla samochodów Grupy Youngtimer 4WD
 - Załącznik nr 3d - Regulamin techniczny dla samochodów Grupy OPEN 2WD
- Załącznik nr 4 - Rozmieszczenie reklamy organizatora
- Załącznik nr 5 - Schemat szykany
- Załącznik nr 6 - Zasady mocowania kamer w samochodach sportowych

1. Ustalenia ogólne

1.1. Rajdowe Samochodowe Mistrzostwa Polski (RSMP) są własnością Polskiego Związku Motorowego (PZM).

1.2. Nadzór nad przebiegiem RSMP sprawuje Główna Komisja Sportu Samochodowego PZM (GKSS), która zastrzega sobie prawo interpretacji niniejszego regulaminu i jest jedyną władzą upoważnioną do rozpatrywania i rozstrzygania wszelkich rozbieżności i wątpliwości, które mogą powstać przy stosowaniu i interpretacji niniejszego regulaminu

1.3. Rajdy RSMP organizowane są przez Automobilkluby i Kluby sfederowane w PZM i rozgrywane są w oparciu o obowiązujące w danym roku następujące przepisy:

- Międzynarodowy Kodeks Sportowy FIA (MKS) wraz z załącznikami,
- Regulamin Sportowy Rajdów Regionalnych FIA (Regulamin Sportowy) wraz z załącznikami,
- niniejszy Regulamin Ramowy RSMP wraz z załącznikami,
- Regulamin Ochrony Środowiska w Sportach Motorowych,
- Ustawę „Prawo o ruchu drogowym”,
- inne przepisy.

1.4. Niniejszy regulamin uzupełnia i miejscami precyzuje postanowienia zawarte w MKS i Regulaminie Sportowym o wymagania PZM.

2. Kalendarz imprez

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

2.2. Niniejszy regulamin obowiązuje we wszystkich rajdach RSMP.

3. Ogólne warunki organizacyjne dotyczące trasy i przebiegu rajdu

3.1. Łączna zaplanowana długość OS dla rajdów znajdujących się w kalendarzu RSMP będzie nie mniejsza niż 100 km. Warunkiem przyznania odpowiedniej ilości punktów jest spełnienie wymogów zawartych w art. 3.1.2 Regulaminu Sportowego.

3.1.1. Droga wykorzystywana jako OS będzie wyłączona z ruchu publicznego na minimum 90 minut przed czasem startu pierwszej załogi. Start pierwszej załogi do OS będzie poprzedzony przejazdem samochodów funkcyjnych organizatora w następującej kolejności: S2, S1, 000, 00, Os, 0. Czasy wjazdu samochodów funkcyjnych na trasę każdego OS zostaną podane w Planie Bezpieczeństwa rajdu, a następnie przekazane zainteresowanym podczas odprawy przed rajdem. W czasie rajdu Kierownik Centrum Kierowania Rajdem (CKR) będzie mógł dokonywać stosownych poprawek przekazując informacje o ich wprowadzeniu za pośrednictwem dostępnych środków łączności. Dodatkowo pomiędzy w/w samochodami funkcyjnymi po OS mogą poruszać się pojazdy: ZSS-u, Obserwatora PZM oraz Delegata ds. Bezpieczeństwa (zał. IX, art. 11.3 Regulaminu Sportowego).

3.1.2. Rajd składa się z jednego lub dwóch etapów. Jako ostatni odcinek rajdu będzie rozgrywany dodatkowo punktowany OS, tzw. Power Stage (PS).

3.1.3 Przy zachowaniu postanowień art. 2.1 i 2.8 Regulaminu Sportowego, ustala się, że trasa rajdu musi zawierać co najmniej 3 OS, a w przypadku organizacji prologu lub odcinka miejskiego 4 OS, w różnych lokalizacjach. Organizator ma całkowitą dowolność w sposobie dzielenia ilości km OS przypadających na poszczególne Etapy Rajdu. Rozdanie nagród musi odbyć się w dniu przyjazdu na metę rajdu.

3.2. Istnieje możliwość organizacji tzw. zapętlonych odcinków specjalnych jednak pod następującymi warunkami:

- układ zapętlonego OS musi być przemyślany, tak aby przeprowadzenie procedury startowej było maksymalnie bezpieczne. Miejsce startu zapętlonego odcinka specjalnego należy tak zorganizować, aby starter miał możliwość obserwacji jak najdłuższego fragmentu drogi bezpośrednio przed zamknięciem pętli. Jeżeli starter ma ograniczoną widoczność, a szerokość drogi na to pozwala, konieczne jest zastosowanie kieszeni startowych rozgradzających tor jazdy zawodnika startującego do OS i zawodnika kończącego pętlę,
- należy wprowadzić dodatkowy punkt z łącznością radiową bezpośrednio ze starterem, ustawiony co najmniej 500m przed zakończeniem pętli, którego zadaniem będzie informowanie, że dana załoga przejechała obok i nie jest możliwe uruchomienie procedury startowej do czasu przejazdu w/w załogi obok linii startu,
- jeżeli organizator będzie chciał zastosować zapętlenie na innym OS niż miejski/medialny to może to zrobić tylko na jednym OS w czasie danego Etapu rajdu. OS ten może być maksymalnie powtórzony dwukrotnie (dwie sekcje rajdu),
- w czasie pojedynczego przejazdu w/w OS zapętlenie nie może wystąpić więcej niż jeden raz - maksymalnie jedno pełne okrążenie pętli (nie dotyczy OS miejskiego/medialnego),
- zapętlony OS powinien być zaplanowany jedynie jako ostatni OS sekcji (OS bezpośrednio przed przegrupowaniem),

3.3. Wszystkie OS podczas rajdu muszą mieć jednolitą nawierzchnię. Dopuszcza się wprowadzenie krótkich łączników o odmiennej nawierzchni, jednak suma ich długości na żadnym z OS nie może przekraczać 10% jego długości.

3.3.1. W przypadku rajdów asfaltowych trasy poszczególnych OS mogą być przejeżdżane podczas rajdu nie więcej, niż 3 razy w każdym z kierunków.

3.3.2. W przypadku rajdów szutrowych OS mogą być przejeżdżane tylko w jednym kierunku, maksymalnie 2 razy.

3.4. Każdy rajd musi mieścić się maksymalnie w trzech dniach, zawierając w swoim programie wszystkie niżej wymienione elementy:

- odbiór administracyjny (OA), wydawanie dokumentów do zapoznania z trasą rajdu oraz montaż GPS na czas zapoznania z trasą rajdu (opcjonalnie),
- zapoznanie z trasą rajdu,
- badanie kontrolne 1 (BK1) oraz montaż GPS na czas trwania rajdu,
- powtórne badanie kontrolne 1 (BK1)
- odcinek testowy,
- ceremonia startu i/lub prolog (opcjonalnie),
- rajd,
- ceremonia mety,
- końcowe badanie kontrolne,
- publikacja wyników.

Powyższe ustalenia nie dotyczą rajdów wchodzących w skład międzynarodowych cykli - FIA ERC, FIA ERT, FIA CEZ, dla których maksymalna długość trwania rajdu to 4,5 dnia. Rajd powinien kończyć się w niedzielę, jednakże dopuszcza się zakończenie rajdu w sobotę. Poza stosowaniem się do powyższych zasad, organizatorzy są zachęcani do rozwijania własnych, unikalnych cech rajdu oraz tworzenia ich odmiennych programów i harmonogramów.

3.5. Trasa rajdu powinna spełniać następujące wymagania:

- Przyjmuje się, że maksymalna średnia prędkość na odcinkach drogowych nie może być wyższa niż 45 km/h. Ponadto czasy przejazdów odcinków drogowych muszą być zwiększone o okoliczności, które mogą mieć wpływ na rzeczywisty czas przejazdu (strefy tankowania i/lub znakowania opon, przejazdy kolejowe, itp.),
- Odległość pomiędzy punktem kontroli czasu (PKC), a startem do odcinka musi wynosić minimum 50 m,
- Odległość pomiędzy metą lotną i metą stop musi być większa niż 200 m, aby zapewnić możliwość bezpiecznego wytracenia prędkości przez samochód rajdowy. Przy ustalaniu lokalizacji mety lotnej i mety stop należy bezwzględnie wziąć pod uwagę możliwość bezpiecznego zaparkowania samochodów organizatora, specyficzne lokalne warunki, a zwłaszcza ukształtowanie drogi, terenu oraz szybkość samochodów,
- Co 3-5 OS-ów musi być zaplanowane przegrupowanie zlokalizowane przed parkiem serwisowym, natomiast przed metą rajdu zalecane jest przegrupowanie, które umożliwi trzem pierwszym załogom wjazd na metę w kolejności zaplanowanej przez organizatora.

3.6. Każdy organizator jest zobowiązany do zapewnienia przynajmniej jednego samochodu funkcyjnego oznaczonego kolejnym numerem startowym zgodnym z oznaczeniem stosowanym dla zawodników rajdu. Samochód funkcyjny (zwany dalej samochodem „K”) jest pojazdem bezpieczeństwa. Załoga tego samochodu musi wjechać na każdy OS nie później niż 2 minuty po ostatnim zawodniku. Załoga ta musi znać „Procedurę Bezpieczeństwa” i zobowiązana jest do jej stosowania w razie zdarzenia.

3.7. Wszelkie odstępstwa od ustaleń zawartych w art. 3.1-3.6 niniejszego regulaminu będą rozpatrywane przez GKSS na wniosek organizatora, jednakże w przypadku organizacji rajdu RSMP w ramach Rajdowych Mistrzostw/Trofeum Europy w/w ustalenia będą podporządkowane wymaganiom FIA i Promotora Rajdowych Mistrzostw/Trofeum Europy.

3.8. Dla wszystkich organizatorów obowiązuje jeden numer telefonu alarmowego SOS (+48 XXX XXX XXX), udostępniany tylko zawodnikom i służbom organizatora, pod który należy składać informacje o wypadkach. Nie zwalnia to zawodników z obowiązku wynikającego z art. 12.7.2 niniejszego regulaminu. We wszystkich wydawnictwach organizatora musi być opublikowany drugi, ogólnodostępny numer telefonu (+48 601 100 777) służący pozostałym osobom do kontaktów z organizatorem.

3.9. Wszystkie samochody funkcyjne organizatora (nie dotyczy samochodu „K”) muszą posiadać na przednich drzwiach pole z oznaczeniem o wymiarach 52 cm x 50 cm oraz pas (w kolorze pomarańczowym) o szerokości 10 cm w górnej części szyby przedniej z napisem „Centrum Kierowania Rajdem” (w kolorze czarnym).

4. Dopuszczone samochody - podział na grupy i klasy oraz warunki techniczne

4.1. Do rajdów RSMP dopuszczone będą niżej wymienione samochody odpowiadające postanowieniom Załącznika J do MKS (zwanego dalej Zał. J):

- samochody Grupy Rally2 zgodne z art. 261, Zał. J 2023,
- samochody Grupy Rally2 Kit (VR4K) zgodne z art. 260E, Zał. J 2023,
- samochody Grupy NR4 zgodne z art. 254, Zał. J 2019,
- samochody S2000-Rally zgodne z art. 254A, Zał. J 2013,
- samochody RGT zgodne z art. 256, Zał. J 2019 lub 2023,
- samochody Grupy Rally3 zgodne z art. 260, Zał. J 2023, homologowane od 01/01/2021,
- samochody Grupy Rally4 zgodne z art. 260, Zał. J 2023, homologowane od 01/01/2019,
- samochody Grupy R2 zgodne z art. 260, Zał. J 2018, homologowane przed 31/12/2018,
- samochody Grupy R3 zgodne z art. 260, Zał. J 2019, homologowane przed 31/12/2019,
- samochody Grupy R3T zgodne z art. 260D, Zał. J 2019, homologowane przed 31/12/2019,
- samochody Grupy A o pojemności skokowej silnika do 2000 cm³ zgodne z art. 255, Zał. J 2019,
- samochody Grupy Rally5 zgodne z art. 260, Zał. J 2023, homologowane od 01/01/2019,
- samochody Grupy R1 zgodne z art. 260, Zał. J 2018, homologowane przed 31/12/2018,

4.2. Do rajdów RSMP dopuszczone będą również samochody narodowe (National) odpowiadające postanowieniom regulaminów RSMP lub PZM:

- samochody Grupy HR zgodne z Załącznikiem 3a,
- samochody Grupy OPEN 4WD zgodne z Załącznikiem 3b,
- samochody Grupy Youngtimer 4WD zgodne z Załącznikiem 3c,
- samochody Grupy OPEN 2WD zgodne z Załącznikiem 3d,
- samochody RallyN zgodne z Przepisami Szczegółowymi dla [samochodów](#) Grupy RN.

4.3. Warunki techniczne:

- Wszystkie samochody zgłoszone do rajdu muszą posiadać aktualne dopuszczenie do ruchu drogowego i muszą spełniać wymagania art. 253 Zał. J lub przepisy danej grupy/klas w zakresie obowiązkowego wyposażenia bezpieczeństwa.
- Ważne badanie techniczne uznaje się za dowód, że samochód spełnia wszystkie wymogi Ustawy „Prawo o ruchu drogowym”, w tym przepisy w zakresie bezpieczeństwa i ochrony środowiska, i jest dopuszczony do ruchu drogowego na terytorium RP.
- Książka Samochodu Sportowego (KSS) - KSS w formacie A5 jest obowiązkowa.
- Tablice rejestracyjne - tablice rejestracyjne muszą mieć oryginalne wymiary i muszą być zamontowane w widocznym miejscu z przodu i z tyłu pojazdu.
- Katalizator - każdy samochód, w którym oryginalny katalizator został wymontowany, musi być wyposażony w seryjny lub homologowany katalizator zgodny z listą techniczną FIA nr 8. Dopuszcza się katalizatory handlowe, które posiadają znak CE (oceny zgodności). Katalizator nie może być modyfikowany.
- Poziom hałasu - we wszystkich samochodach dopuszczalny poziom hałasu, mierzony zgodnie z procedurą FIA, nie może przekroczyć 98 dB(A).
- Folie przyciemniane i posrebrzane - dopuszcza się stosowanie folii przyciemnianej na szybach zgodnie z art. 253.11.1.1 Zał. J. Folia przyciemniana na szybach przednich drzwi musi być dopuszczona do ruchu drogowego (przepuszczalność światła co najmniej 70%). W RSMP zabronione jest stosowanie folii posrebrzanych.
- Zbiorniki paliwa - samochody Grupy R (Rally2/2Kit/3/4/5) i samochody RGT muszą być wyposażone w bezpieczne zbiorniki paliwa zgodne z art. 253.14, Zał. J 2023. Dla pozostałych samochodów w sezonie 2023 zezwala się na używanie seryjnych zbiorników paliwa w oparciu o przepisy techniczne Zał. J z roku 2016. W przypadku zbiorników seryjnych zaleca się stosowanie wypełnienia „D-Stop”. Zastrzega się, że jeżeli przepisy szczegółowe danej grupy wymagają zastosowania bezpiecznych zbiorników paliwa, to są one nadrzędne.
- Gaśnice i systemy gaśnicze - zgodne z art. 253.7 Zał. J. Samochody Grupy R (Rally2/2Kit/3/4/5) (zgodne z art. 261/260E/260 Zał. J 2023), samochody RGT i samochody S2000-Rally muszą mieć zamontowane systemy gaśnicze z listy technicznej FIA nr 52. Butla systemu gaśniczego oraz gaśnica ręczna muszą być zamocowane w sposób uniemożliwiający wysunięcie się z mocowania w wyniku wypadku (system „anti-torpedo”). Dysze systemu gaśniczego muszą być trwale zamocowane zgodnie z instrukcją montażu właściwą dla danego numeru „Ex” systemu gaśniczego.
- Pasy bezpieczeństwa (lista techniczna FIA nr 57, [w przypadku samochodów Grupy RN dopuszcza się pasy z listy technicznej FIA nr 24](#)) - zgodne z art. 253-6 Zał. J.
- Fotele (lista techniczna FIA nr 12, 40 lub 91) - zgodne z art. 253-16 Zał. J.

Każdy samochód, który będzie niezgodny z powyższymi przepisami nie zostanie dopuszczony do startu w rajdzie.

4.4. Podział na klasy:

4.4.1. Samochody posiadające aktualną homologację FIA lub będące w okresie do 8 lat od daty jej wygaśnięcia:

Klasy	Grupy samochodów	Pojemność
2	Grupa Rally2	
	Grupa Rally2 Kit (VR4K)	
	Grupa NR4	powyżej 2000 cm ³
	S2000-Rally	2.0 wolnossący
	RGT	
3	Rally3 (art. 260, Zał. J 2023)	wolnossące powyżej 1390 cm ³ i do 2000 cm ³ turbo powyżej 927 cm ³ i do 1620 cm ³
4	Rally4 (art. 260, Zał. J 2023)	wolnossące powyżej 1390 cm ³ i do 2000 cm ³ turbo powyżej 927 cm ³ i do 1333 cm ³
	R3 (art. 260, Zał. J 2019)	wolnossące powyżej 1600 cm ³ i do 2000 cm ³ turbo powyżej 1067 cm ³ i do 1333 cm ³
	R3T (art. 260D, Zał. J 2019)	turbo / do 1620 cm ³ / nominalna
	Grupa A	do 2000 cm ³

Regulamin Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski 2023

4R2	Rally4/R2 (art. 260, Zał. J. 2018)	wolnossące powyżej 1390 cm ³ i do 2000 cm ³ turbo powyżej 927 cm ³ i do 1333 cm ³
	5	Rally5 (art. 260, Zał. J 2023)
		Rally5/R1 (art. 260, Zał. J 2018)

4.4.2. Samochody [homologowane od 01.01.1991¹](#) z wygaśnię homologacją powyżej 8 lat (załącznik 3a do niniejszego regulaminu):

Klasy	Grupy samochodów	Pojemność
HR2	Grupa A	powyżej 2000 cm ³ (samochody WRC są dopuszczone zgodnie z załącznikiem 3a do niniejszego regulaminu)
	Grupa N	powyżej 2000 cm ³
HR3	Grupa A	powyżej 1600 cm ³ i do 2000 cm ³
	Kit-car 2000	powyżej 1600 cm ³ i do 2000 cm ³
HR4	Grupa A	powyżej 1400 cm ³ i do 1600 cm ³
	Kit-car 1600	do 1600 cm ³
HR5	Grupa N	powyżej 1600 cm ³ i do 2000 cm ³
	Grupa A	do 1400 cm ³
	Grupa N	do 1600 cm ³

Samochody homologowane jako Kit Car o pojemności silnika powyżej 1400 cm³ i do 1600 cm³ są dopuszczone (Klasa HR4), jeżeli są zgodne także z art. 255.6.2 „Masa” Zał. J 2019. Samochody z napędem na jedną oś, wyposażone w turbodoładowany silnik Diesla o pojemności nominalnej do 2000 cm³ (grupa A i/lub N), będą przydzielone do klasy HR3.

4.4.3. Samochody klas narodowych:

Klasa	Grupy Samochodów	Wymagania
NAT2	OPEN 4WD ²	Samochody zgodne z zał. nr 3b do niniejszego regulaminu
	Youngtimer 4WD	Samochody zgodne z zał. nr 3c do niniejszego regulaminu
NAT3	OPEN 2WD powyżej 2000 cm ³	Samochody zgodne z zał. nr 3d do niniejszego regulaminu
NAT4	OPEN 2WD do 2000 cm ³	

4.4.3.1. Samochody Grupy RallyN [są](#) dopuszczone wyłącznie w Pucharze RallyN (PRN).

4.5. GKSS, na pisemny wniosek zainteresowanych zawodników, może utworzyć w trakcie sezonu dodatkową, nową klasę.

5. Dopuszczeni zawodnicy, dokumenty, uprawnienia

5.1. Do udziału w rajdzie, jako zawodnik/[członek załogi](#) (kierowcy) będzie dopuszczona każda osoba, która posiada ważną licencję stopnia „[ITC-R](#)”, [ITD-R](#)” lub „[ND-R](#)”.

5.2. Obydwaj członkowie załogi muszą posiadać uprawnienia do prowadzenia pojazdu (ważne, przez cały czas trwania rajdu, prawa jazdy odpowiedniej kategorii), ważne badania lekarskie i psychologiczne. Członkowie załogi, którzy ulegli wypadkowi podczas rajdu i udzielona została im pomoc medyczna (konieczność wypełnienia przez naczelnego lekarza zawodów karty wypadkowej, dostępnej na stronie www.pzm.pl), chcąc uczestniczyć w kolejnym rajdzie muszą poddać się kontrolnemu badaniu lekarskiemu u lekarza medycyny sportowej. Brak aktualnych badań lekarskich, w tym także brak wykonania kontrolnego badania lekarskiego, skutkować będzie niedopuszczeniem do startu w rajdzie.

5.3. W przypadku kiedy którykolwiek z członków załogi uległ wypadkowi i konieczna była interwencja medyczna lub został hospitalizowany, jego udział w kolejnym etapie rajdu jest możliwy wyłącznie po uzyskaniu pisemnej zgody naczelnego lekarza zawodów. Zgoda wydawana jest po przeprowadzeniu badania na koniec etapu, w którym nastąpił wypadek.

¹ [Od sezonu 2024 w klasach HR dopuszczone będą wyłącznie samochody homologowane od 01.01.1997. Data ta może zostać zmieniona, biorąc pod uwagę rozszerzenie okresów historycznych FIA.](#)

² Od sezonu 2024 wśród samochodów klas narodowych mogą być dopuszczone samochody 4WD inne niż wymienione we wstępie załącznika 3b. Głównym założeniem technicznym nowej klasy będzie możliwość zamontowania zespołów i mechanizmów innych niż tylko marki Mitsubishi / Subaru. Regulamin tej klasy będzie opublikowany do 30 czerwca 2023 roku [pod warunkiem, że zainteresowani zbudowaniem w/w samochodów zgłoszą ten zamiar do PZM](#). Warunkiem koniecznym będzie uzyskanie Homologacji Samochodu Sportowego PZM. Pojemność silnika będzie ograniczona do 1620 cm³.

[Od 01.01.2024 dla samochodów OPEN 4WD zbudowanych na nadwoziu innym niż Mitsubishi i Subaru nie będą wydawane nowe KSS-y w konkurencji „rajdy”.](#)

5.4. Kolejność startu do rajdu będzie określona przez GKSS, która przydzieli startującym numery startowe według następujących kryteriów:

- seria 1: kierowcy z listy priorytetowej FIA,
- seria 2: kierowcy z listy priorytetowej PZM - zał. nr 1 do niniejszego regulaminu,
- seria 3: pozostali kierowcy.

W każdym rajdzie obowiązuje przydział numerów startowych według następującej kolejności klas: 2, 3, NAT2, pięciu najwyżej sklasyfikowanych kierowców w klasyfikacji generalnej 2WD, 4, 4R2, NAT3, NAT4, 5, HR3, HR4, HR5. W przypadku klasy HR2 oraz w wyjątkowych i uzasadnionych przypadkach GKSS lub ZSS będzie mógł ustalić miejsce danego zawodnika na liście biorąc pod uwagę klasę samochodu i/lub kierowcy.

Kolejność numerów startowych będzie następująca:

- w pierwszym rajdzie sezonu - zgodnie z klasyfikacją generalną ubiegłego sezonu;
- w kolejnych rajdach - kierowcy z list priorytetowych zgodnie z aktualną klasyfikacją generalną po poprzednim rajdzie, a następnie kierowcy z kolejnych klas wg kolejności opisanej w art. 5.4 uszeregowani wg aktualnej klasyfikacji.

5.5. Nazwiska kierowców poprzedzone pierwszą literą imienia wraz z flagami narodowymi muszą być umieszczone na samochodzie zgodnie z zał. nr 4 do niniejszego regulaminu.

5.6. Podczas trwania rajdu załoga musi posiadać przy sobie prawa jazdy oraz licencje kierowców i okazywać je na każde żądanie osób oficjalnych i sędziów. Nieprzestrzeganie tego przepisu pociągnie za sobą karę do dyskwalifikacji włącznie.

6. Regulamin uzupełniający

6.1. Wstępna wersja regulaminu uzupełniającego oraz mapa rajdu musi być przestana do GKSS najpóźniej na 3 miesiące przed terminem BK1.

6.2. Regulamin uzupełniający, po nadaniu wizy PZM, harmonogram czasowy oraz mapy rajdu muszą być umieszczone na stronie internetowej rajdu nie później, niż 30 dni przed terminem BK1. [Organizator, w celu prawidłowego zaplanowania logistyki rajdowej przez zgłoszone załogi, poinformuje w Regulaminie Uzupełniającym o lokalizacji \(koordynaty GPS\) wszystkich zaplanowanych elementów rajdu, tj.: Biura Rajdu, Ceremonii Startu i Mety Rajdu, Przegrupowania, Parku Serwisowego, Oddalonych Stref Tankowania, itp.](#) Plan parku serwisowego musi być umieszczony na stronie internetowej rajdu nie później niż 7 dni przed terminem BK1.

7. Osoby oficjalne - obsady personalne władz rajdu

7.1. W rajdach niezaliczanych do Rajdowych Mistrzostw/Trofeum Europy, ZSS będzie się składał z trzech osób wyznaczonych przez GKSS. W innym przypadku będzie zastosowany art. 11.1 Regulaminu Sportowego.

7.2. Na każdy rajd GKSS powoła Obserwatora PZM, który będzie oceniał poziom organizacyjny rajdu w oparciu o kryteria określone w formularzu. Uprawnienia i obowiązki Obserwatora, analogiczne jak Obserwatora FIA, podaje Regulamin Sportowy.

7.3. Na każdy rajd GKSS powoła Delegata ds. Bezpieczeństwa [wraz z asystentem](#), który będzie monitorował stan bezpieczeństwa na trasie rajdu w oparciu o kryteria określone w formularzu. Szczegółowe ustalenia dotyczące uprawnień i obowiązków Delegata ds. Bezpieczeństwa podaje Regulamin Sportowy.

7.3.1. W przypadku istotnych uchybień w zabezpieczeniu lub przygotowaniu OS, Dyrektor zawodów, na podstawie ustnego (telefon, łączność radiowa) wniosku Delegata ds. Bezpieczeństwa, podejmuje decyzję o przerwaniu lub odwołaniu OS. Wniosek ten musi być następnie niezwłocznie sporządzony w formie pisemnej. Dyrektor zawodów może również podjąć decyzję o przerwaniu lub odwołaniu OS na podstawie własnej wiedzy lub informacji uzyskanych z innych wiarygodnych źródeł w tym m.in. od policji, straży pożarnej, służb medyczno-ratunkowych, sędziów, personelu organizatora czy zawodników.

7.4. Na każdy rajd GKSS powoła Delegata Technicznego, którego zadaniem jest kontrola, pomoc i nadzór nad zespołem sędziów i kontrolerów technicznych. W sprawach technicznych oraz bezpieczeństwa samochodów sportowych jego zdanie jest wiążące. Za organizację badań kontrolnych odpowiedzialny jest organizator rajdu, który wyznacza kierownika badania kontrolnego.

7.5. Na każdy rajd GKSS powoła Kierownika Centrum Kierowania Rajdem wraz z jego zespołem.

8. Zgłoszenia, wpisowe, reklama

8.1. Zgłoszenie, które zostało przyjęte, jest zawarciem umowy cywilnoprawnej zawodnika z organizatorem. Obowiązek prawidłowego wypełnienia zgłoszenia spoczywa na zawodniku. Zgłoszenie obejmuje również klasyfikację klubową, zespołów sponsorskich i zespołów producentów.

8.1.1. Zawodnik wypełnia wyłącznie elektroniczny formularz zgłoszenia dostępny poprzez stronę internetową Inside PZM lub zawodów. Po prawidłowym wypełnieniu, dołączeniu potwierdzenia wpłaty wpisowego i zatwierdzeniu, zgłoszenie zostanie automatycznie wysłane do danego organizatora oraz do zawodnika na wskazany przez niego w formularzu adres e-mail, celem jego wydrukowania. Zgłoszenie będzie przyjęte tylko i wyłącznie po opłaceniu wpisowego.

8.1.2. W trakcie wypełniania zgłoszenia wraz z załącznikami dodatkowo automatycznie generowane są następujące dokumenty:

- karta wyposażenia bezpieczeństwa osobistego,
- wniosek o wspólne/sąsiadujące stanowisko w parku serwisowym (opcjonalnie),
- druk zamówienia dodatkowej powierzchni w parku serwisowym (opcjonalnie),
- karta OA i BK1.

8.1.3. Dokumentem, który zawodnik ma obowiązek dostarczyć podczas OA jest oryginał zgłoszenia z podpisami zawodnika, kierowców. Dodatkowo podczas OA, zawodnik musi być przygotowany na okazanie wszystkich wymaganych dokumentów, tj. m.in.:

- licencji zawodnika i licencji kierowców,
- prawa jazdy obu członków załogi,
- dowodu rejestracyjnego pojazdu,
- polisy ubezpieczeniowej pojazdu.

8.1.4. W przypadku poddania się procedurze Przedsezonowego Badania Kontrolnego (PBK), zawodnik dostarcza podczas OA wypełnioną, wydrukowaną i podpisaną Kartę Wyposażenia Bezpieczeństwa Osobistego (KWBO) oraz podpisaną deklarację, że samochód, którym zamierza wziąć udział w rajdzie jest w pełni zgodny z tym, który był przedstawiony podczas PBK. Książka Samochodu Sportowego (KSS) zostanie zdeponowana w Biurze Rajdu. Kontrola zgodności samochodu z PBK oraz KWBO odbędzie się w strefie technicznej zlokalizowanej bezpośrednio przed startem rajdu (PKC 0).

8.1.5. Każdy zawodnik, który chce otrzymać fakturę VAT z tytułu opłaty wpisowego, opłaty za dodatkową powierzchnię w parku serwisowym oraz innych opłat, zgodnych z niniejszym regulaminem ramowym oraz regulaminem uzupełniającym rajdu, musi zgodnie z zapisami „Ustawy o VAT”, podać w tytule przelewu, NIP podmiotu, na który będzie wystawiona faktura. W przypadku braku w/w informacji wystawienie FV w późniejszym terminie nie będzie możliwe. Pełne dane do faktury należy podać w trakcie wypełniania elektronicznego formularza zgłoszenia. Po spełnieniu w/w warunków, zawodnik otrzyma fakturę VAT podczas OA.

8.1.6. Każdy zawodnik, który nadeśle zgłoszenie, a nie będzie mógł wziąć udziału w rajdzie, zobowiązany jest przestać do organizatora, przed rozpoczęciem OA, pismo o rezygnacji z udziału w rajdzie z podaniem przyczyn. W razie niespełnienia tego warunku organizator wystąpi do GKSS o nałożenie kary na zawodnika.

8.2. W każdym rajdzie rozgrywanym w bieżącym sezonie wprowadza się dwa terminy wpisowego:

- termin 1 - biegnie od dnia rozpoczęcia terminu zgłoszeń,
- termin 2 - biegnie przez ostatnie 3 dni terminu zgłoszeń.

8.2.1. Dla zawodników prywatnych (samochód zgłoszony przez zawodnika nie posiadającego licencji zawodnika/sponsorskiej) maksymalna wysokość podstawowego wpisowego, za każdy kilometr OS-owy wynikający z harmonogramu rajdu opublikowanego w regulaminie uzupełniającym, wynosi:

Klasa, do której zgłoszony jest samochód:	Z reklamą dodatkową organizatora	Bez reklamy dodatkowej organizatora
2,	<u>33</u> , - PLN / km OS	<u>66</u> , - PLN / km OS
3, NAT2	<u>28</u> , - PLN / km OS	<u>56</u> , - PLN / km OS
4, 4R2, 5, NAT3, NAT4	<u>23</u> , - PLN / km OS	<u>46</u> , - PLN / km OS
HR2, HR3, HR4, HR5	<u>18</u> , - PLN / km OS	<u>36</u> , - PLN / km OS

Jeśli trasa rajdu ulegnie skróceniu na skutek zmian w harmonogramie wynikających z publikacji komunikatu to organizator zobowiązany jest do dokonania ponownej kalkulacji wysokości wpisowego i zwrotu ewentualnej nadpłaty. Nie dotyczy to sytuacji gdy skrócenie trasy wynika z działania tak zwanej siły wyższej i jest niezależne od woli organizatora. GKSS jest jedyną władzą upoważnioną do rozpatrywania i rozstrzygania wszelkich rozbieżności i wątpliwości, które mogą powstać przy stosowaniu i interpretacji zapisów dotyczących wysokości wpisowego.

8.2.2. Wpisowe w terminie 2 jest wyższe o 600, - PLN w stosunku do każdej kwoty wyliczonej na podstawie art. 8.2.1 niniejszego regulaminu.

8.2.3. Dla zawodników osób prawnych (samochód zgłoszony przez zawodnika posiadającego licencję zawodnika/sponsorską) wpisowe jest wyższe o 600, - PLN w stosunku do każdej kwoty wyliczonej na podstawie art. 8.2.1 niniejszego regulaminu.

8.2.4. W przypadku zgłoszenia do klasyfikacji zespołów sponsorskich obowiązuje dodatkowe wpisowe w wysokości 600, - PLN za jedną załogę.

8.2.5. W przypadku zgłoszenia do klasyfikacji zespołów producentów obowiązuje dodatkowe wpisowe w wysokości 600, - PLN za jedną załogę.

8.2.6. Data realizacji płatności (nie złożenia!) na potwierdzeniu przelewu, decyduje o dniu jej wykonania.

8.2.7. Wpisowe nie zawiera składki ubezpieczeniowej pokrywającej OC zawodnika wobec osób trzecich.

8.3. Treść reklamy dodatkowej musi zostać opublikowana na stronie internetowej rajdu nie później niż na 7 dni przed terminem rozpoczęcia BK1. Organizator zobowiązany jest do umieszczenia w regulaminie uzupełniającym zał. nr 4 do niniejszego regulaminu.

8.3.1. Wokół tablic z numerem startowym na drzwiach samochodu musi znajdować się pole ochronne szerokości 10 cm w kolorystyce zgodnej z kolorem nadwozia.

8.3.2. Reklama na szybach samochodu musi spełniać wymagania art. 16.7 MKS. Nieprzestrzeganie tego przepisu pociągnie za sobą karę do uznania przez ZSS.

8.3.3. W ramach wpisowego organizator ma obowiązek dostarczyć każdej zgłoszonej załodze:

	Zgłoszenie osoby prawnej	Zgłoszenie prywatne	Pakiet dodatkowy
Tablica „Serwis” *	2	1	-
Tablica „Pojazd Towarzyszący” *	2	1	1
Książka drogowa z regulaminem uzupełniającym**	2	1	1
Książka serwisowa (opcjonalnie)	2	2	-
Oficjalna mapa rajdu	4	2	2
Oficjalny program rajdu / informator	4	2	2
Identyfikator/opaska członka załogi	2	2	-
Identyfikator/opaska mechanika	6	4	2
Identyfikator/opaska członka zespołu	6	4	4
Identyfikator/opaska kierownika zespołu	1	-	-
Zestaw tablic i numerów startowych na sam. rajdowy	1	1	-
Zestaw materiałów do zapoznania z trasą rajdu	1	1	-

*upoważnia do wjazdu do parku serwisowego z uwzględnieniem art. 57.6 Regulaminu Sportowego
 **jeżeli, zgodnie z art. 19.1 Regulaminu Sportowego, organizator nie planuje druku regulaminu uzupełniającego, musi to być zaznaczone w jego treści

8.3.4. Na wniosek zawodnika (zaznaczone stosowne pole w zgłoszeniu do zawodów), w miarę możliwości, organizator może dokonać sprzedaży pakietu dodatkowego dokumentów rajdowych zgodnie z tabelą zamieszczoną w art. 8.3.3 niniejszego regulaminu. Cena pakietu dodatkowego wynosi 250,- PLN.

8.4. Przystąpienie do zgłoszeń na pojedynczy rajd RSMP jest jednoznaczne z wyrażeniem przez zawodnika/kierowców zgody na przetwarzanie ich danych osobowych związanych z organizacją w/w rajdu/cyklus oraz publikowaniem zdjęć i wyników na stronach internetowych PZM i organizatorów rund. Zawodnik/kierowca ma prawo dostępu do swoich danych osobowych, ich poprawiania oraz żądania zaprzestania przetwarzania swoich danych. Żądanie zaprzestania przetwarzania swoich danych osobowych jest jednoznaczne z rezygnacją z udziału w rajdzie/cyklus.

9. Ubezpieczenia

9.1. Każdy zawodnik oraz kierowcy biorą udział w rajdzie na własną odpowiedzialność. Zawodnik musi posiadać dokument stwierdzający zawarcie (posiadanie) umowy OC przez właściciela pojazdu zarejestrowanego w kraju lub za granicą, zawartej i ważnej zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa. Organizator nie ponosi żadnej odpowiedzialności za straty zawodnika oraz osób trzecich powstałe z ich winy podczas rajdu.

9.2. Organizator każdego rajdu obowiązany jest wykupić polisę ubezpieczeniową OC oraz polisę NNW obejmującą osoby organizatora nieobjęte tym ubezpieczeniem. Obie te polisy muszą obejmować cały czas trwania rajdu.

9.3. Przez fakt podpisania zgłoszenia zawodnik oraz kierowcy zrzekają się wszelkich praw do dochodzenia odszkodowań w związku z wypadkami, które mogą się zdarzyć podczas rajdu. Zrzeczenie to dotyczy FIA, PZM, organizatora, osób oficjalnych oraz innego zawodnika oraz kierowców.

10. Ruch drogowy

10.1. Wszystkie załogi uczestniczące w rajdzie zobowiązane są przestrzegać przepisów ruchu drogowego (z wyjątkiem przejazdów sportowych po zamkniętych dla ruchu publicznego trasach OS).

10.1.1. Za nieprzestrzeganie przepisów ruchu drogowego w czasie zapoznania z trasą rajdu nakładane będą kary:

- 50,- PLN za każdy km/h przekroczenia dopuszczalnej przepisami prędkości maksymalnej w czasie zapoznania z trasą odcinków specjalnych i/lub odcinkiem testowym oraz na jakimkolwiek odcinku dojazdowym - kara nakładana przez Dyrektora zawodów,
- zgodnie z art. 10.1.2 niniejszego regulaminu za każde inne naruszenie przepisów niż przekroczenie prędkości.

10.1.2. Za nieprzestrzeganie przepisów ruchu drogowego w czasie trwania rajdu nakładane będą następujące kary:

- pierwsze wykroczenie
 - przekroczenie prędkości: kara 50,- PLN za każdy km/h przekroczenia dopuszczalnej przepisami prędkości maksymalnej - kara nakładana przez Dyrektora zawodów,
 - inne niż przekroczenie prędkości: kara według uznania ZSS,
- drugie wykroczenie
 - przekroczenie prędkości: kara 100,- PLN za każdy km/h przekroczenia dopuszczalnej przepisami prędkości maksymalnej - kara nakładana przez Dyrektora zawodów,
 - inne niż przekroczenie prędkości: kara według uznania ZSS,

- trzecie wykroczenie – kara czasowa 5 minut nakładana przez Dyrektora zawodów,
- czwarte wykroczenie – dyskwalifikacja decyzją ZSS.

10.1.3. Nałożenie kar opisanych w art. 10.1.1. i 10.1.2. nie wyklucza nałożenia przez ZSS dodatkowych kar jeśli sędziowie uznają to za niezbędne.

10.1.4. Kary pieniężne wymienione w art. 10.1.1 i 10.1.2 niniejszego regulaminu są nakładane niezależnie od kar administracyjnych (mandat, grzywna itp.) nałożonych przez organy uprawnione do kontroli ruchu drogowego i podlegają uiszczeniu w kasie organizatora rajdu w terminie podanym w zawiadomieniu o nałożeniu kary. Powyższe nie wyklucza możliwości nałożenia dalszych kar przez GKSS.

11. Zapoznanie z trasą rajdu

11.1. Szczegółowe ustalenia odnośnie zapoznania z trasą rajdu organizator podaje w regulaminie uzupełniającym. Materiały do zapoznania z trasą rajdu muszą zawierać proponowane przez organizatora drogi objazdowe. W celu skrócenia czasu zapoznania z trasą rajdu, organizator może umożliwić przejazd w kierunku przeciwnym, w stosunku do książki drogowej.

11.2. Wszystkie załogi zobowiązane są do przestrzegania przepisów ruchu drogowego. Za nieprzestrzeganie powyższych wymogów nakładane będą kary zgodnie z art. 10.1.1 niniejszego regulaminu.

Podczas zapoznania z trasą rajdu samochody zapoznawcze będą wyposażone w urządzenia GPS, które będą służyły do kontroli przestrzegania przepisów ruchu drogowego, ze szczególnym uwzględnieniem kontroli prędkości w czasie zapoznania z trasą rajdu, zarówno na odcinkach specjalnych, jak również na trasie dojazdowej. System GPS stosowany w czasie zapoznania z trasą rajdu jest oficjalnym pomiarem prędkości PZM. Raport przejazdu będzie stanowił podstawę do ewentualnego nałożenia kar, zgodnie z art. 10.1.1 niniejszego regulaminu.

Szczegółowe instrukcje dotyczące pobrania/instalacji/obsługi/zwrotu w/w urządzeń zostaną zapisane w Regulaminie Uzupełniającym danego rajdu. Urządzenie GPS zostanie wydane po uiszczeniu opłaty wynikającej z jego użytkowania (100 PLN) oraz kaucji zwrotnej (200 PLN). W przypadku uszkodzenia urządzenia GPS z winy zawodnika będzie on zobowiązany do wyrównania szkody przed pierwszym posiedzeniem ZSS.

Fakt instalacji urządzenia oraz jego prawidłowego podłączenia do zasilania może być kontrolowany na wszystkich punktach sędziowskich zlokalizowanych na odcinkach specjalnych podczas trwania zapoznania z trasą rajdu oraz na całej trasie rajdu przez oznakowanych przedstawicieli organizatora. W przypadku stwierdzenia, że urządzenie GPS nie funkcjonuje z powodu niewłaściwego montażu lub ingerencji załogi w jego pracę, ZSS zostanie powiadomiony o tym fakcie i może podjąć decyzję o nałożeniu kary.

11.3. Organizator ma prawo do nałożenia innych ograniczeń dotyczących zapoznania z trasą rajdu, które muszą być szczegółowo opisane w regulaminie uzupełniającym. Pierwszy przypadek złamania tych dodatkowych ustaleń dotyczących zapoznania z trasą rajdu, będzie karany przez ZSS kwotą do 5000,- PLN. Drugie takie wykroczenie spowoduje niedopuszczenie do rajdu.

11.4. Każdy organizator rajdu jest zobowiązany do kontrolowania sposobu zapoznania z trasą rajdu przez załogi w zakresie zgodności zarówno z przepisami ruchu drogowego, jak i innymi przepisami, a w szczególności art. 35 Regulaminu Sportowego oraz z regulaminem uzupełniającym rajdu.

11.5. Podczas zapoznania z trasą rajdu dozwolone jest dwukrotne przejechanie trasy każdego OS z maksymalną prędkością dozwoloną przepisami ruchu drogowego, z uwzględnieniem proponowanej przez organizatora drogi dojazdowej. W przypadku rajdów wchodzących w skład międzynarodowych cykli - FIA ERC, FIA ERT, FIA CEZ, organizator może zmienić ilość przejazdów zapoznawczych jeśli regulamin wyższego rzędu będzie tego wymagał. Organizator zobowiązany jest przygotować i udostępnić, za pośrednictwem strony internetowej zawodów, zapisy video z trasy wszystkich Odcinków Specjalnych rajdu. Materiały te muszą być dostępne nie później niż 3 dni przed dniem zapoznania z trasą rajdu. Program zorganizowanego zapoznania z trasą rajdu powinien być ułożony w taki sposób, aby umożliwić przejazd zapoznawczy OS-u w warunkach zbliżonych do przejazdu rajdowego (pora dnia) ze szczególnym uwzględnieniem odcinków przebiegających po zmroku. Jeżeli odcinek testowy nie jest częścią OS-u istnieje możliwość zapoznania się z nim w dowolnym czasie.

11.6. Każdy członek zespołu (zawodnik, kierowcy oraz ekipa wspierająca), który wykonuje zapoznanie z trasą OS (niezależnie od formy i sposobu tego zapoznania), poza czasem wyznaczonym przez organizatora i bez jego pisemnej zgody, na wniosek Dyrektora zawodów i/lub każdej osoby oficjalnej, zostanie, po przeprowadzeniu dochodzenia, niedopuszczony do rajdu przez ZSS, a wpisowe nie zostanie zwrócone. Ponadto, naruszenie tego przepisu spowoduje nałożenie przez GKSS, na wniosek Dyrektora zawodów, kary finansowej do 30 000,- PLN oraz kary dodatkowej do wykluczenia włącznie.

11.7. Podczas zapoznania z trasą rajdu, każda załoga musi używać samochodu zapoznawczego, który spełnia wymagania art. 35 Regulaminu Sportowego, przy czym, w drodze wyjątku, dopuszcza się aby był on oklejony reklamami sponsorów załogi (chyba, że w przypadku zawodów wchodzących w skład międzynarodowych cykli - FIA ERC, FIA ERT, FIA CEZ zostało to zabronione w regulaminie uzupełniającym).

11.8. Każda załoga zobowiązana jest zwrócić kartę zapoznania z trasą rajdu (o ile taka będzie miała zastosowanie) na mecie stop ostatniego OS-u, z którym się zapoznawała.

11.9. Każdy zawodnik zgłoszony do rajdu ma prawo do skorzystania w czasie jego trwania z tzw. samochodu rozpoznania trasy, w którym mogą znajdować się nie więcej niż 2 osoby reprezentujące zawodnika (nie dotyczy rajdów wchodzących w skład międzynarodowych cykli - FIA ERC, FIA ERT, FIA CEZ jeśli ich regulamin na to nie zezwala).

Będzie to możliwe po uiszczeniu u organizatora kwoty w wysokości 600,- PLN. W ramach opłaty organizator zapewni załodze samochodu rozpoznania trasy dodatkową książkę drogową oraz mapę rajdu. Samochód rozpoznania trasy, który może być oklejony reklamami sponsorów załogi, będzie oznaczony specjalnymi naklejkami z numerami odpowiadającymi numerowi zawodnika, którego reprezentuje. Będzie on mógł wjechać na trasę OS-u w czasie 80-65 minut przed planowanym czasem startu pierwszej załogi do tego OS. Samochód ten musi poruszać się po OS zgodnie z przepisami ruchu drogowego, w kierunku przebiegu OS. W przypadku dogonienia przez samochód organizatora/bezpieczeństwa musi on bezwzględnie zjechać z trasy OS i nie może na nią powrócić, aż do przejazdu samochodu otwierającego trasę (szachownica). Naruszenie w/w przepisów podlegać będzie karze wg uznania ZSS.

12. Przebieg rajdu - postanowienia ogólne

12.1. Wyposażenie bezpieczeństwa osobistego musi być zgodne z wymogami Rozdziału III Zał. L do MKS FIA z wyjątkami określonymi niniejszym regulaminem.

12.1.1. W czasie poruszania się samochodu rajdowego po trasie OS każdy członek załogi pod rygorem dyskwalifikacji musi mieć na głowie zapięty kask ochronny (lista techniczna FIA nr 25) i musi mieć prawidłowo zapięte pasy bezpieczeństwa (lista techniczna FIA nr 57, w przypadku samochodów Grupy RN dopuszcza się pasy z listy technicznej FIA nr 24).

12.1.2. Każdy członek załogi musi być ubrany w: homologowany kombinezon ognioodporny, długą białą bieliznę, balaklawę, rękawice (nie dotyczy drugich kierowców - pilotów), skarpety i buty - zgodne z homologacją FIA Standard 8856-2000 (lista techniczna FIA nr 27) lub 8856-2018 (lista techniczna nr 74). W sezonie 2023 w klasach: HR3, HR4, HR5, Nat4 oraz Pucharze RallyN, dopuszczone jest do użycia wyposażenie bezpieczeństwa osobistego zgodne z homologacją FIA Standard 8856-2000 (lista techniczna FIA nr 27), które nie posiada hologramu FIA. Od sezonu 2024 wyposażenie nie posiadające hologramu FIA, będzie podlegać następującym zasadom:

- kombinezony będą dopuszczone do użycia przez 15 lat od daty produkcji,
- długa białozłota, balaklawy, rękawice, buty będą dopuszczone do użycia do 31.12.2025,
- skarpety będą dopuszczone do użycia bezterminowo pod warunkiem, że przepisy FIA w tym zakresie nie ulegną zmianie.

Każdy członek załogi musi używać system bezpieczeństwa ograniczający ruch głowy do przodu FHR (lista techniczna FIA nr 29 i/lub 36) wraz z odpowiednim kaskiem (zgodnie z wymaganiami Rozdziału III Zał. L do MKS FIA).

12.1.3. Kontrola wyposażenia bezpieczeństwa osobistego załóg będzie odbywała się podczas BK1 (nie dotyczy zawodników, których samochód posiada Przedsezonowe Badanie Kontrolne (PBK)) oraz w każdym momencie trwania zawodów. Brak kompletnego wyposażenia lub niezgodność z homologacją skutkuje nałożeniem kary przez ZSS do dyskwalifikacji włącznie.

12.2. Każdy samochód na trasie OS powinien poruszać się z włączonymi światłami mijania i musi mieć zamknięte szyby (nie dotyczy specjalnego otworu w szybie bocznej przeznaczonego do wentylacji).

12.3. Kontrola masy samochodu może mieć miejsce w każdym momencie trwania zawodów.

12.4. Postępowanie w strefie startu do OS.

12.4.1. Natychmiast po zakończeniu czynności kontrolnych w PKC załoga zobowiązana jest przejechać w rejon startu do OS i jak najszybciej wręczyć kartę drogową sędziemu startu. Podjeżdżając najbliżej jak to możliwe punktu startu do OS należy zachować prawidłową kolejność pomiędzy poszczególnymi załogami, stosując się do poleceń sędziów.

12.4.2. Wypełniona karta drogowy zostanie niezwłocznie zwrócona załodze, nie później niż 30 sekund przed planowanym startem. Warunkiem zwrotu karty drogowy jest prawidłowe przygotowanie załogi do startu zgodnie z postanowieniami art. 12.1.1, 12.1.2 oraz 12.2 niniejszego regulaminu.

12.4.3. Jeżeli sędzia startu lub sędzia techniczny znajdujący się na miejscu uzna załogę za nieprzygotowaną do startu, po poinformowaniu o tym załogi, odmówi zwrotu karty drogowy oraz przesunie czas startu zgodnie z art. 48.4 Regulaminu Sportowego. Zdarzenie takie zostanie odnotowane w protokole, a jego przebieg opisany przez sędziego w raporcie przesyłanym do Dyrektora zawodów. W sytuacji, gdy sędzia stwierdzi natychmiastową poprawę i uzna właściwe przygotowanie załogi, zwróci kartę drogową gdy czas pozostały do startu umożliwia zachowanie prawidłowej procedury startu (minimum 15 sekund).

12.5. Pomiar czasu na OS będzie prowadzony z dokładnością do 1/10 sekundy.

12.6. Jeżeli organizator zdecyduje się ustawić na trasie OS szykany, muszą one być dobrze widoczne (np. nie mogą być ustawiane bezpośrednio za szczytem), muszą być zbudowane w sposób trwały oraz muszą one odpowiadać wymogom podanym w zał. nr 5 do niniejszego regulaminu. Należy pamiętać, że celem szykan jest redukcja prędkości dla lokalnego zwiększenia bezpieczeństwa. Przy każdej szykanie, przez cały czas trwania przejazdu danego OS, musi znajdować się, wyposażony w środki łączności, sędzia faktu prowadzący protokół i co najmniej 2 sędziów zabezpieczenia, odpowiedzialnych za ewentualną odbudowę naruszonej szykany do stanu początkowego przed przejazdem następnej załogi. Każde, stwierdzone przez sędziego faktu naruszenie przez samochód szykany, wymagające jej odbudowy, spowoduje nałożenie przez Dyrektora zawodów na zawodnika kary 5s za każdy stwierdzony przypadek. Za każde omińnięcie szykany zostanie nałożona kara 30 sekund, a każdy taki przypadek, zgodnie z art. 19.2 Regulaminu Sportowego, zostanie zgłoszony do ZSS. Nałożona kara czasowa zostanie doliczona do czasu OS-u na którym popełnione zostało naruszenie.

12.6.1. Jeżeli organizator na trasie OS ustawi jakiegokolwiek wygradzenia, wymuszające na załodze zmianę kierunku jazdy, to zastosowanie mają wszystkie wytyczne i konsekwencje jak w art. 12.6 niniejszego regulaminu.

12.6.2. Organizatorzy mogą ustawić na OS-ach tzw. „ograniczenia cięcia”, których zadaniem będzie uniemożliwienie skrócenia trasy lub zjechania z wyznaczonej drogi podczas zapoznania z trasą rajdu i/lub w czasie pokonywania odcinka specjalnego. „Ograniczenia cięcia” muszą być omijane lewą lub prawą stroną samochodu - tak jak wynika z rysunków zamieszczonych w Książce Drogowej.

- Każde stwierdzone opuszczenie drogi czterema kołami poza krawędź jezdni mające na celu skrócenie trasy, omijanie „ograniczeń cięcia” po niewłaściwej stronie względem wyznaczonej w Książce Drogowej lub przejazd nad „ograniczeniem cięcia” (podstawa ogranicznika pomiędzy kołami jednej osi) będzie uznane za naruszenie art. 19.2 Regulaminu Sportowego oraz art. 12.7 niniejszego regulaminu i zostanie zasygnalizowane ZSS w celu nałożenia stosownej kary.
- Zgodnie z art. 19.2 Regulaminu Sportowego, organizator może postawić dodatkowe (nie ujęte w Książce Drogowej) „ograniczenia cięcia” (wygradzenia) w miejscach, w których podczas zapoznania z trasą rajdu bądź podczas pierwszej pętli rajdu, zawodnicy zmienili trasę przejazdu zjeżdżając z drogi. Informacja o każdej wprowadzonej tego typu zmianie musi zostać przekazana wszystkim załogom przed startem do odcinka, na którym dokonano zmian.
- Organizator, decydując się na ustawienie „ograniczenia cięcia”, zobowiązany jest do zapewnienia w tym miejscu sędziego zabezpieczenia, odpowiedzialnego za ewentualną odbudowę naruszonego elementu w celu przywrócenia stanu początkowego przed przejazdem następnej załogi.

12.7. Wszystkie załogi otrzymają książkę drogową zawierającą szczegółowy opis trasy, która musi być obowiązkowo przestrzegana. W przypadku nieprzestrzegania zapisów zawartych w książce drogowej ZSS podejmie decyzję o nałożeniu stosownej kary, aż do dyskwalifikacji włącznie.

12.7.1. Jeżeli na odcinku drogowym załoga opuści trasę rajdu opisaną w książce drogowej, ale po stwierdzeniu pomyłki wróci na trasę w miejscu jej opuszczenia, ZSS po przeprowadzonym dochodzeniu podejmie decyzję o nie nakładaniu kary opisanej w art. 12.7 niniejszego regulaminu.

12.7.2. Każdy tom książki drogowej musi zawierać formularz ostatecznego wycofania się z zawodów. Każda załoga, która wycofuje się z rajdu musi dokładnie wypełnić ten formularz i złożyć go osobiście lub przez osobę upoważnioną na ręce sędziego w dowolnym punkcie kontrolnym, obsadzie samochodu „szachownica”/”K” lub w biurze rajdu przed zakończeniem Etapu. Niestosowanie się do tak przyjętego trybu postępowania spowoduje w każdym przypadku poinformowanie ZSS, który podejmie właściwą decyzję.

12.8. Podczas ceremonii startu i mety rajdu, organizator zobowiązany jest zapewnić takie warunki, aby na rampie znajdowała się wyłącznie załoga i jej samochód. Niedozwolona jest obecność ekipy wspierającej oraz hostess zespołu.

12.9. Czas każdego OS-u (w tym także ostatniego odcinka rajdu tzw. Power Stage) jest sumą rzeczywistego pokonania tego odcinka oraz wszystkich kar czasowych nadanych na nim (falstart, potrącenia szykan i wygradzeń, opóźniony start, itp.). Aby można było podać czas OS załoga musi się stawić na jego mecie stop. Kary czasowe nie wpływające na wynik na OS, np. spóźnienia na PKC bezpośrednio przed nim, będą dodane do łącznego czasu rajdu.

12.10. Rozdanie nagród w klasyfikacji generalnej rajdu powinno odbywać się podczas przyjazdu załóg na metę rajdu.

12.11. W RSMP obowiązują następujące zasady ponownego startu po wycofaniu:

12.11.1. Postanowienia ogólne

Załoga, która nie ukończyła jakiegokolwiek Sekcji rajdu będzie uznana za ponownie startującą od Sekcji, która rozpoczyna się po najbliższym nocnym przegrupowaniu, chyba że pisemnie potwierdzi inny zamiar Dyrektorowi zawodów poprzez wypełnienie formularza znajdującego się z tyłu książki drogowej („ostateczne wycofanie z zawodów”) i przekaże go, tak szybko jak to jest możliwe, najlepiej przed publikacją kolejnej listy startowej.

Przepis ten dotyczy również załogi, która przekroczyła limit czasu lub nie posiada potwierdzenia z punktu kontrolnego. Przepis ten nie ma jednak zastosowania w przypadku załogi zdyskwalifikowanej w następstwie decyzji ZSS. W przypadku nieukończenia ostatniego dnia rajdu punkty za rajd i Power Stage nie zostaną przyznane.

12.11.2. Miejsce i czas serwisowania

Każda załoga, której nie uda się ukończyć Sekcji zgodnie z zapisami art. 12.11.1 może naprawiać swój samochód według własnego uznania, w dowolnym miejscu. Przed rozpoczęciem naprawy konieczne jest przedstawienie samochodu do weryfikacji sędziów technicznych. W czasie weryfikacji zawodnik ma obowiązek uzgodnić z Delegatem Technicznym zakres naprawy i poinformować go o miejscu jej wykonywania. Samochód po naprawie musi być wstawiony do parku zamkniętego najpóźniej na 1 godzinę przed startem pierwszej załogi do kolejnej części rajdu, występującej bezpośrednio po nocnym przegrupowaniu a jego stan sprawdzony przez sędziów technicznych. Samochód musi zachować swoje oryginalne nadwozie, blok silnika oraz pozostałe elementy, które były zaplombowane podczas BK1.

12.11.3. Każdej załodze, która ponownie wystartuje po wycofaniu będzie nadana kara czasowa:

- za każdy nieukończony odcinek specjalny bądź super specjalny: 10 min

Jeżeli wycofanie nastąpiło po ostatnim odcinku specjalnym bądź super specjalnym przed nocnym przegrupowaniem to uznaje się że załoga nie ukończyła ostatniego odcinka specjalnego bądź super specjalnego.

W/w kara zostanie dodana do czasu najszybszego zawodnika w danej klasie. W przypadku, gdy w danej klasie rywalizuje tylko jedna załoga, kara będzie naliczona do najlepszego czasu osiągniętego w niższej klasie wg kolejności klas opisanej w art. 5.4 niniejszego regulaminu. Po nałożeniu kar czasowych uznaje się, że załoga ukończyła Sekcję i może być klasyfikowana w całym rajdzie, co wiąże się z możliwością zdobywania punktów w Mistrzostwach za ten rajd, jak i punktów bonusowych za Power Stage.

13. Badanie Kontrolne 1 (BK1) i Serwisowanie

13.1. BK1 będzie obejmowało sprawdzenie:

- marki i modelu samochodu,
- ogólnej zgodności samochodu z grupą/klasą, w której jest zgłoszony,
- niezbędnego wyposażenia bezpieczeństwa,
- dokumentów technicznych pojazdu.

13.2. BK1 będzie przeprowadzone zgodnie z Regulaminem Sportowym.

13.3. W czasie BK1 zawodnik i/lub kierowca musi przedstawić następujące dokumenty:

- Kartę badania kontrolnego BK1,
- Kartę wyposażenia bezpieczeństwa osobistego (wydrukowaną oraz poprawnie i czytelnie wypełnioną),
- KSS format A5,
- Dowód rejestracyjny pojazdu,
- Homologację samochodu na drukach FIA lub uprawnionego ASN (jeżeli dotyczy),
- Certyfikat ASN klatki bezpieczeństwa (jeżeli dotyczy),
- Certyfikat ASN katalizatora (jeżeli dotyczy).

13.4. Przed każdym rajdem RSMP w trakcie BK1 plombowany będzie silnik (kadłub) i jeżeli dotyczy - turbosprężarki (w samochodzie i jedna zapasowa) oraz zawór pop-off. Każdy zawodnik jest zobowiązany do wcześniejszego przygotowania miejsc (otwory, przeloty, przeciągnięty drut, zdemontowana płyta pod silnikiem itp.) umożliwiających plombowanie wskazanego elementu. Niezależnie od powyższego w trakcie BK1 plombowane będą nadwozia i/lub klatki bezpieczeństwa.

13.5. Skrzynia biegów i mechanizmy różnicowe mogą być wymienione w czasie rajdu pod warunkiem, że Delegat Techniczny PZM został wcześniej poinformowany o intencji dokonania takiej wymiany. W tych przypadkach, wskazani przez Delegata Technicznego PZM, sędziowie techniczni dokonają oznakowania zdemontowanej skrzyni biegów i mechanizmów różnicowych.

13.6. GKSS przewiduje możliwość przeprowadzenia przedsezonowego BK1. Szczegóły tej procedury opisane są w zał. nr 2 do niniejszego regulaminu.

13.7. Ze względów bezpieczeństwa, zabrania się mocowania kamer/obiektywów na zewnątrz samochodu (wysięgniki, przysawki, uchwyty, itp.), które wystają poza obrys karoserii. Kontrola montażu kamer odbywać się będzie podczas BK1 oraz w każdym momencie trwania rajdu. W czasie trwania rajdu mogą być używane jedynie te kamery, które zostały zamontowane przed BK1, a sposób ich montażu został zweryfikowany podczas BK1. Miejsce zamontowania kamer w samochodach, które zostały poddane procedurze PBK, musi zostać przedstawione do weryfikacji przez Delegata Technicznego PZM przed startem do rajdu. Stwierdzenie odstępstw od powyższych zapisów podczas trwania rajdu skutkować będzie nałożeniem przez ZSS kary do dyskwalifikacji załogi włącznie.

13.8. Samochód, który nie będzie odpowiadał przepisom, może zostać niedopuszczony do startu przez ZSS na podstawie raportu sędziów technicznych.

13.9. Obecność członków załogi w czasie BK1 nie jest obowiązkowa, niemniej, załoga musi być reprezentowana przez wskazanego w zgłoszeniu przedstawiciela. W czasie BK1, wszystkie osoby znajdujące się w strefie badania kontrolnego muszą uwidocznic identyfikator rajdu upoważniający ich do przebywania w tym obszarze.

13.10. Serwisowanie będzie odbywać się na zasadach podanych w art. 56-60 Regulaminu Sportowego. W przypadku, kiedy park zamknięty po pierwszym Etapie zlokalizowany jest w bezpośrednim sąsiedztwie parku serwisowego, samochód po serwisie 45 minut może być wstawiony do tego parku przez upoważnionego w zgłoszeniu przedstawiciela załogi, co nie zwalnia zawodnika ze wszystkich konsekwencji prawidłowego wjazdu i odpowiedzialności za wpisy do karty drogowej. Jednoznaczna zgodę na powyższe organizator musi jasno określić w regulaminie uzupełniającym lub komunikacie, który nie może być wydany po starcie do rajdu. Zaleca się zastosowanie przez organizatora „flexi serwisu” na koniec 1 Etapu rajdu dwuetapowego. Zezwala się na umieszczenie w parku serwisowym reklam sponsorów zawodnika na samochodach serwisowych i pojazdach towarzyszących, namiotach, parasolach oraz płótkach okalających wykupioną lub przyznaną powierzchnię serwisową. Inne reklamy wymagają uzgodnienia i wyrażenia zgody przez organizatora rajdu.

13.11. Organizator rajdu RSMP obowiązany jest zaplanować trasę rajdu w taki sposób, aby przewidziany był geograficznie tylko jeden park serwisowy. Powierzchnia stanowiska serwisowego jaką otrzyma zawodnik wynosi:

Klasa, do której zgłoszony jest samochód:	Przysługująca powierzchnia w Parku Serwisowym
2,	80 m ²
3, NAT2	70 m ²
4, 4R2, 5, NAT3, NAT4	60 m ²
HR2, HR3, HR4, HR5	50 m ²

Na wniosek zawodnika, w miarę dostępności miejsca, organizator może przyznać dodatkową powierzchnię w Parku Serwisowym po uiszczeniu dodatkowej opłaty (pierwszeństwo będą mieli zawodnicy legitymujący się licencją

zawodnika/sponsorską). Opłata za dodatkową powierzchnię w parku serwisowym wynosi:

- 25,- PLN/m² - dla zawodników prywatnych.
- 35,- PLN/m² - dla zawodników posiadających licencję zawodnika/sponsorską.

Jeżeli zawodnik decyduje się na wykupienie dodatkowej powierzchni w parku serwisowym to za każde dodatkowe 100 m² powierzchni przysługuje mu prawo wjazdu kolejnym samochodem z tablicą „Serwis” (100 m² = 1 dodatkowa tablica „Serwis”).

13.12. Podczas serwisowania obowiązkowe jest umieszczenie pod samochodem płachty z materiału płynoszczelnego lub folii o minimalnej grubości 0,5 mm i o rozmiarach co najmniej 4 x 6 m, aby podłoże było skutecznie zabezpieczone przed możliwością zanieczyszczenia. Za niestosowanie się do powyższego, Dyrektor zawodów będzie mógł nałożyć na winnego zawodnika karę w wysokości 100% wpłaconego wpisowego za każdy stwierdzony przypadek.

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

13.14. W strefie tankowania organizator zobowiązany jest zapewnić spełnienie warunków bezpieczeństwa i ochrony środowiska. W szczególności organizator zobowiązany jest dostarczyć płachtę z materiału płynoszczelnego lub folię o minimalnej grubości 0,5 mm zabezpieczającą podłoże w miejscu stanowisk tankowania pojazdów. Obowiązek ten dotyczy także terenów stacji benzynowych oraz terenów utwardzonych (asfalt, beton, kostka brukowa). Sposób wytyczenia i zabezpieczenia strefy tankowania musi uniemożliwić osobom nieupoważnionym, a w szczególności widzom, dostęp w pobliże tankowanych pojazdów.

W czasie tankowania cały personel zaangażowany w operację tankowania musi być ubrany zgodnie z art. 61.2.3 Regulaminu Sportowego. Zaleca się, aby każdy zespół w trakcie przeprowadzania procedury tankowania, posiadał na wyposażeniu gaśnicę proszkową o minimalnej masie środka gaśniczego 2 kg. Dodatkowo załoga musi znajdować się poza samochodem podczas jego tankowania.

W trakcie trwania rajdu, oprócz stref tankowania, dozwolone jest tankowanie na stacjach paliw (bezpośrednio z dystrybutora) paliwa handlowego. Stacje na których jest to dozwolone muszą być w jednoznaczny sposób wyznaczone przez organizatora i wskazane w książce drogowej.

13.15. Paliwo.

Jako paliwo może służyć tylko benzyna lub olej napędowy, które muszą spełniać wymagania przepisów art. 252.9 Zał. J MKS. Paliwo E85 oraz inne paliwo dostarczone do stref tankowania w beczkach (lub innych dedykowanych zbiornikach), które zawiera bioetanol* nie jest dopuszczone w RSMP.

**Wyjątkiem jest paliwo handlowe zawierające bioetanol, dostępne na stacjach paliwowych na terenie RP.*

14. Opony

14.1. W klasach: 2, 3, 4, 4R2, 5, HR2, NAT2, obowiązuje stosowanie opon i kół zgodnie z art. 13 Regulaminu Sportowego (zabroniona jest modyfikacja wzoru bieżnika, w tym nacinanie).

14.1.1. W klasie NAT3 obowiązuje stosowanie opon i kół zgodnie z art. 13 Regulaminu Sportowego, jednakże dopuszcza się docinanie opon zgodnie z [aktualną](#) listą „List of Cut Wet Patterns for Asphalt Tyres”, opublikowaną przez FIA. Dopuszcza się również stosowanie opon z homologacją drogową „E”.

14.2. W klasach: HR3, HR4, HR5, NAT4 obowiązuje stosowanie opon i kół zgodnie z art. 13 Regulaminu Sportowego, z następującymi zmianami:

- **Opony formowane** (art. 13.1.2. Regulaminu Sportowego) - wszystkie samochody muszą być wyposażone w opony formowane. Ręczne nacinanie lub modyfikacja określonego wzoru bieżnika opony jest dozwolona.
- **Opony asfaltowe** (art. 13.1.8. Regulaminu Sportowego) - przez cały czas trwania rajdu, głębokość bieżnika opon asfaltowych zamontowanych na samochodzie nie może być mniejsza niż 1,6 mm, na co najmniej trzech czwartych powierzchni bieżnika. Producent opon, musi zapewnić widoczne znaki kontrolne. Opony asfaltowe muszą być zgodne z zał. V Regulaminu Sportowego i być homologowane przez FIA (patrz lista opublikowana na stronie internetowej FIA). W sezonie **2023** dozwolone są również opony homologowane przed 01.05.2013 oraz opony z homologacją drogową „E”.

art. 13.1.3; 13.1.5; 13.1.6; 13.1.7; 13.1.9; 13.1.10; 13.1.11; 13.1.12; Regulaminu Sportowego obowiązują w RSMP (dotyczy klas wymienionych w art. 14.2.).

art. 13.1.1; 13.1.4; nie obowiązują w RSMP (dotyczy klas wymienionych w art. 14.2.).

14.3. Jedynie oznakowane opony mogą być stosowane na trasie rajdu. W czasie zawodów obręcze kół muszą być pozbawione wszelkich oznakowań z poprzednich rajdów - zapis dotyczy wszystkich klas. Nie zastosowanie się do powyższego spowoduje nałożenie kary przez ZSS.

14.4. Zabrania się tzw. „grzania opon” (wężykowanie, zygzakowanie) na wszystkich otwartych dla ruchu drogach dojazdowych podczas trwania rajdu. Każdy taki stwierdzony przypadek, zostanie przedstawiony ZSS, który nałoży karę zgodnie z art. 10.1.2 niniejszego regulaminu (niezależnie od kar administracyjnych).

14.5. Strefy Grzania Opon

W przypadku rajdu asfaltowego organizator, zgodnie z art. 44.4 Regulaminu Sportowego, pomiędzy PKC, a Startem do pierwszego OS każdej sekcji rajdu, ma obowiązek zorganizować tzw. „strefę grzania opon” o długości minimum 500 m. Przepis ten nie dotyczy przypadku gdy pierwszym OS-em w sekcji jest odcinek medialny/miejski. W miarę posiadanych możliwości w/w strefa może zostać zorganizowana przed pozostałymi OS w rajdzie.

15. Park zamknięty

15.1. Podczas wszystkich przerw w rajdzie uczestniczące samochody podlegają przepisom parku zamkniętego.

15.2. Za wykroczenie przeciwko przepisom parku zamkniętego grozi kara do uznania ZSS, aż do dyskwalifikacji włącznie.

16. Protesty - odwołania

16.1. Wszystkie protesty muszą być składane zgodnie z postanowieniami MKS (art. 13).

16.2. Wszystkie protesty muszą być składane na piśmie w biurze rajdu wraz z kaucją w wysokości 100% kwoty wpłaconego wpisowego, która nie będzie zwrócona, jeżeli protest nie zostanie uznany.

16.3. Jeżeli protest wymaga demontażu i ponownego montażu części lub zespołów samochodu oraz kontroli rodzaju stosowanego paliwa, składający protest musi wnieść depozyt, którego wysokość zostanie określona przez ZSS na wniosek Delegata Technicznego.

16.4. Jeżeli protest nie zostanie uznany, a koszty poniesione w związku z jego rozpatrzeniem przewyższą wartość wpłaconego depozytu, różnica zostanie dopłacona przez protestującego. Natomiast gdy wartość wpłaconego depozytu przewyższy koszty związane z rozpatrzeniem protestu różnica zostanie zwrócona protestującemu.

16.5. W przypadku uznania protestu wszystkie koszty z nim związane zostaną przeniesione na zawodnika, przeciwko któremu został on złożony.

16.6. Każde odstępstwo od przepisów technicznych stwierdzone w samochodzie zawodnika zostanie przekazane do ZSS, który zdecyduje o nałożeniu kary. Dodatkowo GKSS może nałożyć karę zgodnie z MKS, aż do wykluczenia włącznie.

16.7. Wysokość kaucji towarzyszącej zapowiedzi odwołania od decyzji ZSS do GKSS wynosi **3000,-** PLN.

17. Nagrody w rajdach RSMP

17.1. We wszystkich rajdach RSMP prowadzone będą osobne klasyfikacje wymienione w art. 20.1 niniejszego regulaminu. Organizator zobowiązany jest zapewnić w poszczególnych klasyfikacjach rajdu następujące nagrody:

- za 1, 2 i 3 miejsce w klasyfikacji generalnej - po 2 puchary,
- za 1, 2 i 3 miejsce w klasyfikacji generalnej 2WD - po 2 puchary,
- za 1, 2 i 3 miejsce w klasie - po 2 puchary,
- za 1, 2 i 3 miejsce w klasyfikacji zespołów producentów - po 1 pucharze,
- za 1, 2 i 3 miejsce w klasyfikacji zespołów sponsorskich - po 1 pucharze.

Puchary w klasyfikacji klubowej będą przyznane wyłącznie na koniec sezonu.

17.2. W miarę możliwości organizator może przewidzieć inne nagrody, których lista musi być wywieszona na oficjalnej tablicy ogłoszeń przed rozpoczęciem rajdu.

17.3. Nagrodzeni zawodnicy zobowiązani są odebrać wszystkie nagrody osobiście podczas uroczystości rozdania nagród (zgodnie z programem rajdu). Nagrody nieodebrane przechodzą na własność organizatora.

18. Punktacja w rajdach RSMP

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

18.1.1. Rejestracji do cyklu RSMP należy dokonać najpóźniej **w dniu Odbioru Administracyjnego** rundy RSMP, od której kierowca chce zdobywać punkty do klasyfikacji mistrzostw.

18.1.2. Rejestracji dokonuje się poprzez wniesienie opłaty na konto ZG PZM: 35 1500 1777 1217 7001 1143 0000 z dopiskiem „**RSMP - roczna opłata rejestracyjna: imię i nazwisko kierowcy, nr licencji kierowcy**”. Wysokość opłaty jest następująca:

- 1000,- PLN - priorytet **RSMP1** (upoważnia do zdobywania punktów we wszystkich klasyfikacjach mistrzostw samochodem dowolnej klasy),
- 500,- PLN - priorytet **RSMP2** (upoważnia do zdobywania punktów we wszystkich klasyfikacjach mistrzostw samochodem dowolnej klasy za wyjątkiem klas 2/3/NAT2).

18.1.3. Zarejestrowany kierowca, wraz z **drugim kierowcą** (pilotem) z którym wystartuje, bez względu na to czy w sezonie wystartuje jednym lub różnymi samochodami należącymi do tej samej lub różnych klas będą zdobywać punkty do klasyfikacji mistrzostw. W przypadku zmiany priorytetu z **RSMP2** na **RSMP1** (start samochodem klasy 2/3/NAT2) punkty do klasyfikacji rocznych RSMP będą liczone pod warunkiem wniesienia uzupełniającej opłaty rejestracyjnej w wysokości 500,- PLN.

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

18.2. We wszystkich klasyfikacjach każdego rajdu stosowana będzie punktacja niezależna od frekwencji w danej klasyfikacji, zgodnie z tabelą:

Zajęte miejsce	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	XIII	XIV	XV	kolejne
Zdobyte punkty	30	24	21	19	17	15	13	11	9	7	5	4	3	2	1	0

18.3. Power Stage będzie dodatkowo punktowany w klasyfikacji generalnej, klasyfikacji generalnej 2WD oraz w klasyfikacji poszczególnych klas rajdu wg następujących zasad: 5, 4, 3, 2, 1 pkt. odpowiednio za zajęcie pierwszego, drugiego, trzeciego, czwartego i piątego miejsca w danej klasyfikacji.

18.4. Zapisy art. 18.3 regulaminu nie dotyczą klasyfikacji: klubowej, zespołów producentów i zespołów sponsorskich.

18.5. W przypadku nieukończenia rajdu lub dyskwalifikacji zawodnika punkty zgodnie z art. 18.3 zostaną przydzielone bez uwzględnienia w klasyfikacji w/w zawodnika.

19. Warunki klasyfikacji rocznej

19.1. W klasyfikacjach rocznych RSMP sklasyfikowani będą zarejestrowani do cyklu kierowcy oraz drudzy kierowcy (piloci), którzy z nimi wystartowali. Warunkiem klasyfikacji jest start (podanie karty na pierwszym PKC rajdu) w minimum dwóch rajdach w sezonie. Zapis ten nie dotyczy klasyfikacji generalnej oraz klasyfikacji generalnej 2WD, gdzie aby być sklasyfikowanym, należy wystartować w minimum 4 rajdach.

19.2. We wszystkich klasyfikacjach rocznych RSMP, załogi będą klasyfikowane w całości, tj. kierowca i drugi kierowca (pilot) razem, jeżeli przez cały sezon załoga startowała w tym samym składzie.

19.3. Jeśli podczas sezonu nastąpiły zmiany w składzie załogi to warunkiem uwzględnienia drugiego kierowcy (pilota) w klasyfikacji rocznej jest jego start w więcej niż połowie rozegranych rund z tym samym kierowcą. Przyjmuje się, że po spełnieniu tego warunku kierowcy stanowili załogę, która zostanie razem sklasyfikowana na koniec sezonu.

19.4. We wszystkich klasyfikacjach rocznych, indywidualnych i zespołowych zawodnikom oraz kierowcom zostaną zaliczone punkty ze wszystkich rozegranych rund (bez odliczania).

19.5. Zwycięzcą klasyfikacji będzie zawodnik/załoga, który/a w ciągu sezonu zdobędzie zgodnie z regulaminem największą ilość punktów. W przypadku drugich kierowców (pilotów) obowiązują reguły opisane w art. 19.3 niniejszego regulaminu. Zawodnik/załoga, który/a zdobędzie drugą w kolejności, mniejszą liczbę punktów zajmie drugą pozycję itd. W przypadku zdobycia równej ilości punktów w którejkolwiek klasyfikacji, dla ustalenia końcowej kolejności, zostanie zastosowany art. 8 Regulaminu Sportowego.

19.6. Zawodnik zdyskwalifikowany za odstępstwa techniczne podczas rajdu ponosi z tego tytułu konsekwencje w tym rajdzie niezależnie od kary, którą może nałożyć GKSS.

19.7. Kierowca startujący samochodem homologowanym w okresie od 01.01.1991 do 31.12.1996, który spełnia wymogi analogicznych klas RSMP i HRSMP, musi określić w klasyfikacji rocznej, w którym cyklu będzie klasyfikowany. Potwierdzeniem tego będzie zgłoszenie do pierwszego rajdu, w którym weźmie udział.

Wykaz analogicznych klas:

<u>RSMP</u>	<u>HRSMP</u>
<u>HR2</u>	<u>F2</u>
<u>HR3, HR4, HR5</u>	<u>F1</u>
<u>NAT2</u>	<u>HISTORIC OPEN 4WD</u>
<u>NAT3, NAT4</u>	<u>HISTORIC OPEN 2WD</u>

20. Klasyfikacje roczne RSMP

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

- generalna;
- generalna 2WD;
- poszczególnych klas;
- klubowa;
- zespołów producentów;
- zespołów sponsorskich;

20.2. Klasyfikacja generalna.

20.2.1. W klasyfikacji generalnej sklasyfikowani będą wszyscy zawodnicy/kierowcy, którzy uczestniczą w rajdzie.

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

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

20.3. Klasyfikacja generalna 2WD.

20.3.1. W klasyfikacji generalnej 2WD sklasyfikowani będą zawodnicy/kierowcy, którzy uczestniczą w rajdzie samochodem napędzanym na jedną oś z wyłączeniem zgłoszonych samochodem RGT.

20.3.2. Bez względu na ilość sklasyfikowanych w sezonie zawodników/kierowców w klasyfikacji generalnej 2WD zostaną przyznane następujące tytuły:

- za pierwsze miejsce - Mistrz Polski 2WD,
- za drugie miejsce - Wicemistrz Polski 2WD,
- za trzecie miejsce - II Wicemistrz Polski 2WD.

20.4. Klasyfikacja w klasach.

20.4.1. W poszczególnych klasach sklasyfikowani będą zawodnicy/kierowcy w nich zgłoszeni.

20.4.2. W zależności od ilości sklasyfikowanych załóg w klasyfikacji każdej z klas zaliczanych do klasyfikacji generalnej przyznane zostaną następujące tytuły:

- przy min. 3 sklasyfikowanych - Mistrz Polski w klasie,
- przy min. 5 sklasyfikowanych - Mistrz Polski w klasie i Wicemistrz Polski w klasie,
- przy min. 7 sklasyfikowanych - Mistrz Polski w klasie, Wicemistrz Polski w klasie oraz II Wicemistrz Polski w klasie.

20.5. Klasyfikacja klubowa.

Klasyfikacja klubowa będzie prowadzona na każdym rajdzie i nie wymaga dodatkowego zgłoszenia. W klasyfikacji klubowej liczone będą punkty z klasyfikacji w klasach dla 3 kierowców klubu lub automobilklubu, którzy na danym rajdzie uzyskali ich największą liczbę. Kierowcy, którzy nie posiadają polskiej licencji i w zgłoszeniu nie wskazali przynależności klubowej, nie będą **uwzględniani** w klasyfikacji klubowej, natomiast ich sklasyfikowanie w danej klasie odbiera punkty pozostałym kierowcom. W rocznej klasyfikacji klubowej liczone będą punkty zdobyte we wszystkich rozegranych rajdach. W klasyfikacji klubowej na koniec sezonu zostaną rozdane tytuły mistrzowskie bez względu na ilość sklasyfikowanych klubów/automobilklubów.

20.6. Klasyfikacja zespołów producentów

20.6.1. Do klasyfikacji zespołów producentów może zgłosić się zawodnik, który będzie legitymował się ważną licencją zawodnika/sponsorską wydaną przez PZM i którego wyłącznym lub jednym z partnerów jest firma będąca producentem lub oficjalnym importerem marki samochodowej na terenie RP. Każdy z takich zawodników może zgłosić tylko jeden zespół do klasyfikacji zespołów producentów. Nazwa marki samochodowej musi występować w nazwie zespołu oraz być umieszczona na licencji.

20.6.2. Zespół stanowi 1-2 załóg zgłoszonych przez tego zawodnika w pierwszej kolejności do rajdu. Wyłącznie prawidłowe zgłoszenie wskazanych załóg do rajdu upoważnia tego zawodnika do dalszego ich zgłoszenia w dodatkowej klasyfikacji zespołów producentów. Punkty do klasyfikacji zespołów producentów zostaną przyznane tylko najwyższej sklasyfikowanej załodze każdego zespołu w każdym rajdzie. Załoga uczestnicząca w rajdzie może być zgłoszona tylko w jednym zespole w klasyfikacji zespołów producentów.

20.6.3. Opis formy zgłoszenia do klasyfikacji zespołów producentów znajduje się w art. 8 niniejszego regulaminu.

20.6.4. Klasyfikacja zespołów producentów prowadzona będzie w każdym rajdzie w przypadku zgłoszenia przynajmniej jednego zespołu.

20.6.5. W klasyfikacji zespołów producentów uwzględnione będą tylko marki samochodowe, a nie kompletne nazwy zespołów. Dopuszczalne są zmiany nazwy zespołu w trakcie sezonu, o ile nazwa marki samochodowej pozostanie ta sama.

20.6.6. Tytuły mistrzowskie nadane zostaną bez względu na ilość sklasyfikowanych zespołów producentów.

20.7. Klasyfikacja zespołów sponsorskich

20.7.1. Do klasyfikacji zespołów sponsorskich może zgłosić się zawodnik, który będzie legitymował się ważną licencją zawodnika/sponsorską wydaną przez PZM. Każdy z takich zawodników może zgłosić tylko jeden zespół do klasyfikacji zespołów sponsorskich. Wskazana przez sponsora nazwa musi występować w nazwie zespołu i na licencji.

20.7.2. Załogi uczestniczące w rajdzie mogą być przez tego zawodnika zgłoszone do klasyfikacji dodatkowej - klasyfikacji zespołów sponsorskich. Zespół stanowi od 1 do 4 załóg, które uczestniczą w rajdzie. Punkty do klasyfikacji zespołów sponsorskich zostaną przyznane maksymalnie dwóm załogom należącym do zespołu, tj. najwyższej sklasyfikowanej załodze startującej w grupie samochodów z napędem na cztery koła (dodatkowo samochody RGT niezależnie od rodzaju napędu), zgodnie z zajęтым miejscem spośród takich samochodów zgłoszonych do klasyfikacji sponsorskiej rajdu oraz najwyższej sklasyfikowanej załodze startującej w grupie samochodów z napędem na jedną oś (nie dotyczy samochodów RGT), zgodnie z zajęтым miejscem spośród takich samochodów zgłoszonych do klasyfikacji sponsorskiej rajdu. W przypadku, gdy na mecie rajdu zespół reprezentować będą załogi zaliczane tylko do jednej z w/w grup punkty do klasyfikacji zespołów sponsorskich zdobędzie tylko jedna z nich, zgodnie z zajęтым miejscem spośród samochodów zgłoszonych do danej grupy w klasyfikacji sponsorskiej rajdu. W przypadku nierozstrzygniętego wyniku o wygranej zadecyduje wyższe miejsce samochodu napędzanego na cztery koła.

20.7.3. Załoga uczestnicząca w rajdzie może być zgłoszona tylko w jednym zespole w klasyfikacji zespołów sponsorskich.

20.7.4. Opis formy zgłoszenia do klasyfikacji sponsorskiej znajduje się w art. 8 niniejszego regulaminu.

20.7.5. Klasyfikacja zespołów sponsorskich prowadzona będzie w każdym rajdzie w przypadku zgłoszenia przynajmniej jednego zespołu.

20.7.6. Tytuły mistrzowskie nadane zostaną bez względu na ilość sklasyfikowanych zespołów sponsorskich.

20.8. Obecność zawodnika/kierowców, zwycięzców Mistrzostw w każdej klasyfikacji, jest wymagana na dorocznej ceremonii rozdania nagród PZM. Każda nieobecność, prócz przypadku siły wyższej, spowoduje nalożenie kary finansowej przez GKSS.

21. Inne postanowienia

21.1. Organizatorzy imprez sportu samochodowego są zobowiązani do zdecydowanego działania zwalczającego wnoszenie przez kibiców okrzyków o treści rasistowskiej, faszystowskiej, antysemickiej, nacjonalistycznej, satanistycznej, rażąco nieetycznej, pochwalającej terroryzm, nawołującej do waśni i nienawiści, a także za eksponowanie napisów i znaków o tej treści.

21.2. Każdy Zawodnik/Kierowca/Sędzia/Organizator zobowiązany jest stosować zasady antydopingowe i antyalkoholowe opisane w zał. A i C do MKS oraz przeciwdziałać zjawiskom dyskryminacji i korupcji w sporcie samochodowym.

21.3. Na wybranym fragmencie OS lub na fragmencie drogi o charakterze zbliżonym do trasy OS-ów rozgrywanych podczas rajdu, organizator musi przygotować odcinek testowy. Udział w tym odcinku nie jest obowiązkowy i będzie dodatkowo płatny. W odcinku testowym mogą wziąć udział jedynie załogi, które zaznaczyły stosowne pole w zgłoszeniu do zawodów oraz wpłaciły na konto organizatora (do czasu zamknięcia terminu zgłoszeń) opłatę w wysokości 600,-PLN. W przypadku gdy chęć udziału w odcinku testowym zadeklaruje mniej niż 15 załóg organizator ma prawo odwołać ten odcinek, zwracając pobraną uprzednio opłatę. Organizator zobowiązany jest zapewnić zabezpieczenie odpowiadające zabezpieczeniu OS jak podczas rajdu z zachowaniem pomiaru czasu oraz musi przeprowadzić kontrolę przebiegu odcinka testowego przez CKR.

W samochodzie rajdowym biorącym udział w odcinku testowym mogą znajdować się tylko osoby zgłoszone do rajdu. Dopuszcza się aby na miejscu pilota był przewożony inżynier serwisu lub inna osoba wg uznania zawodnika. Fakt ten należy zgłosić przed startem do odcinka testowego, gdzie przewożona osoba musi podpisać formularz zrzeczenia się odpowiedzialności organizatora. Każda osoba biorąca udział w odcinku testowym musi zachować wymogi bezpieczeństwa opisane w art. 12.1 niniejszego regulaminu. Każdy samochód biorący udział w odcinku testowym musi przejść z pozytywnym wynikiem BK1. Nie dotyczy to samochodów posiadających aktualną wizę PBK. Do odcinka testowego zostaną dopuszczone jedynie samochody wyposażone w urządzenia GPS, oklejone zgodnie z wymaganiami zał. nr 4 do niniejszego regulaminu. Jazda samochodem na odcinku testowym w kierunku przeciwnym do właściwego jest zabroniona pod rygorem niedopuszczenia zawodnika do startu w rajdzie przez ZSS.

21.4. Po zakończeniu rajdu, czas przeznaczony na badania samochodów wyznaczonych do końcowego badania kontrolnego musi wynosić przynajmniej dwie godziny liczone od przybycia samochodów na miejsce badań kontrolnych. Obecność załóg w czasie końcowego badania kontrolnego nie jest konieczna. Niemniej, muszą one być reprezentowane przez wskazanego w zgłoszeniu przedstawiciela zawodnika. W czasie badań kontrolnych, wszystkie osoby znajdujące się w ich strefie muszą uwidocznic identyfikator rajdu upoważniający ich do przebywania na tym obszarze.

21.5. Przyjmuje się zasadę, że jeżeli gdziekolwiek w MKS, Regulaminie Sportowym lub innych przepisach FIA mowa jest o FIA bądź Światowej Radzie Sportu Samochodowego, odpowiednią rolę na terytorium RP pełni jako odpowiednik i ma analogiczne plenipotencje: PZM - dla FIA oraz GKSS - dla Światowej Rady Sportu Samochodowego.

21.6. Do kwestii nie ujętych niniejszym regulaminem ma zastosowanie MKS oraz Regulamin Sportowy wraz z załącznikami.

21.7. Jeżeli wystąpią różnice w interpretacji przepisów FIA to powstały spór rozstrzygać będzie obowiązujący tekst angielski.

21.8. Wszystkie procedury dotyczące uzyskiwania dokumentów technicznych samochodu wraz z opłatami są umieszczone na oficjalnej stronie internetowej PZM w zakładce "samochody" www.pzm.pl/samochody w dziale „dokumenty samochodów sportowych”.

21.9. Dokumenty zdeponowane w biurze rajdu mogą być odbierane w godzinach pracy biura wskazanych w Regulaminie Uzupelniającym zawodów. Zwrot (odestanie) nieodebranych dokumentów w innym terminie nastąpi po otrzymaniu przez organizatora przelewu na kwotę 100,- PLN.

21.10. System monitorowania GPS

21.10.1. System monitorowania GPS służy do monitorowania prawidłowego, zgodnego z książką drogową, przejazdu trasy rajdu przez załogę oraz jest oficjalnym pomiarem prędkości PZM w czasie trwania zawodów. Wskazane przez urządzenie GPS naruszenie przepisów ruchu drogowego będzie skutkowało karą wymierzonymi w art. 10.1.1 i 10.1.2 niniejszego regulaminu.

21.10.2. Załoga bez zamontowanego w samochodzie urządzenia GPS, zostanie niedopuszczona do startu w rajdzie i/lub odcinku testowym. Organizator rajdu poda w Regulaminie Uzupelniającym miejsce i czas montażu/demontażu urządzeń GPS. Zawodnik, który nie ukończył rajdu, zobowiązany jest oddać urządzenie GPS Koordynatorowi systemu GPS PZM do czasu opublikowania klasyfikacji końcowej rajdu. Niedopełnienie tego obowiązku będzie skutkowało karą finansową w wysokości 500,- PLN.

21.10.3. Każdy zawodnik jest materialnie odpowiedzialny za zamontowane w jego samochodzie podczas zapoznania z trasą i podczas rajdu urządzenie GPS. W przypadku uszkodzenia urządzenia z winy zawodnika w trakcie zapoznania, jest on zobowiązany do wyrównania szkody przed pierwszym posiedzeniem ZSS, natomiast uszkodzenie powstałe z winy zawodnika w trakcie rajdu musi być wyrównane przed ostatnim posiedzeniem ZSS. Niedopełnienie powyższego będzie skutkowało karą nałożoną przez GKSS.

21.10.4. W przypadku uszkodzenia lub awarii urządzenia GPS zostanie ono wymienione w terminie wyznaczonym przez organizatora. Każda wymiana urządzenia GPS zostanie zgłoszona do Dyrektora zawodów, który podejmie decyzję o anulowaniu ewentualnej kary za spóźnienie spowodowane wymianą.

21.11. Wszystko, co nie jest w niniejszym regulaminie dozwolone jest zakazane.

Zatwierdzono wraz z załącznikami przez GKSS PZM w dniu 21.02.2023 r.

Tekst jednolity z dnia 21.04.2023 r. z uwzględnieniem:

Komunikatu GKSS nr 3/2022

Komunikatu GKSS nr 4/2022

W1 - PUCHAR RallyN (PRN)**1. POSTANOWIENIA OGÓLNE**

- 1.1 PRN jest własnością Polskiego Związku Motorowego (PZM).
 1.2 Nadzór nad przebiegiem PRN sprawuje Główna Komisja Sportu Samochodowego PZM (GKSS).
 1.3 W PRN obowiązują zasady opisane w Regulaminie Ramowym RSMP z wyjątkami opisanymi poniżej.

2. KALENDARZ

W 2023 roku do PRN będą zaliczane następujące rajdy:

DATA	RAJD
21-23 kwietnia 2023	51. Rajd Świdnicki
7-8 lipca 2023	Valvoline Rajd Małopolski (Rajd Okręgowy)
10-12 sierpnia 2023	32. Rajd Rzeszowski (Rajd Okręgowy)
8-10 września 2023	Rajd Śląska 2023 (Rajd Okręgowy)
29 września - 1 października 2023	68. Rajd Wisły (Rajd Okręgowy)

3. DOPUSZCZONE SAMOCHODY

W PRN będą dopuszczone samochody Grupy RallyN.

4. KLASY

W PRN obowiązuje podział na następujące klasy:

Klasa	Grupa samochodów	Wymagania
RN1	RallyN	Przepisy Szczegółowe dla Samochodów Grupy RN
RN2		
RN3		

5. DOPUSZCZENI KIEROWCY/PILOCI

5.1 Kierowcy rywalizujący w PRN zostaną umieszczeni na liście startowej po zawodnikach klasy HR5.

6. ZGŁOSZENIA, WPISOWE, REKLAMA

- 6.1 W PRN maksymalna wysokość podstawowego wpisowego wynosi 1200,- PLN od załogi zgłoszonej z reklamą dodatkową organizatora. W przypadku zgłoszenia bez w/w reklamy wpisowe ulega podwojeniu. Gdy runda PRN ma wspólną trasę z Rajdem Okręgowym (RO) wysokość wpisowego wynika z regulaminu uzupełniającego RO.
 6.2 Wszystkie pozostałe opłaty i zasady są analogiczne jak w art. 8 Regulaminu Ramowego RSMP. W PRN opłata określona w art. 18 niniejszego regulaminu nie jest wymagana.
 6.3 Samochody mogą posiadać pas z logiem grupy RallyN naklejony na przedniej i tylnej szybie. Szerokość pasa szyby przedniej będzie wynosić 15 cm natomiast szyby tylnej 8 cm.

7. BADANIE KONTROLNE 1 (BK1) I SERWISOWANIE

7.1 Samochody RallyN muszą posiadać zatwierdzoną Kartę Specyfikacji Samochodu, zgodnie z Przepisami Szczegółowymi dla Samochodów Grupy RN.

7.2 W PRN powierzchnia stanowiska serwisowego przysługująca w ramach wpisowego wynosi 50 m².

7.3 W PRN honorowane będzie Przedsezonowe Badanie Kontrolne Rajdowych Mistrzostw Południa na zasadach określonych w Regulaminie w/w cyklu.

8. OPONY

Zgodnie z Przepisami Szczegółowymi dla Samochodów Grupy RN.

9. PUNKTACJA W POJEDYNCZYM RAJDZIE

Zgodnie z art. 18.2 i 18.3 Regulaminu Ramowego RSMP.

10. NAGRODY W RAJDACH PRN

10.1 Organizator zobowiązany jest zapewnić w klasyfikacji PRN następujące nagrody:
 za 1, 2 i 3 miejsce w klasie - po 2 puchary.

11. WARUNKI KLASYFIKACJI ROCZNEJ PRN

- 11.1 Klasyfikacja roczna będzie prowadzona w oparciu o klasyfikację w klasach PRN na poszczególnych rundach.
 11.2 W klasyfikacji rocznej będą sklasyfikowani jedynie kierowcy, którzy wystartowali (podali kartę na pierwszym PKC rajdu) w minimum trzech rajdach w sezonie.

11.3 Do klasyfikacji rocznej będą zaliczone punkty zdobyte we wszystkich rundach.

11.4 Zwycięzcą klasyfikacji rocznej w klasie będzie kierowca, który w ciągu sezonu zdobędzie zgodnie z regulaminem największą ilość punktów. Kierowca, który zdobędzie drugą w kolejności, mniejszą liczbę punktów zajmie drugą pozycję itd. W przypadku zdobycia równej ilości punktów, dla ustalenia końcowej kolejności, zostanie zastosowany art. 8 Regulaminu Sportowego.

Załącznik 1

Kryteria do Listy priorytetowej PZM

Przy ustalaniu listy startowej i listy zgłoszeń organizator każdego rajdu zgłoszonego do kalendarza sportowego PZM musi uwzględnić aktualną listę priorytetową PZM.

Na liście priorytetowej PZM na kolejny sezon znajdują się kierowcy z licencją PZM, którzy spełnili co najmniej jedno z podanych niżej kryteriów:

1. Kierowca, który zajął jedno z trzech pierwszych miejsc klasyfikacji generalnej WRC, WRC2, WRC3 lub Mistrzostw Europy w ostatnim sezonie.
2. Kierowca, który zdobył tytuł Mistrza Polski w klasyfikacji generalnej RSMP w ciągu ostatnich dwóch sezonów.
3. Kierowcy sklasyfikowani w klasyfikacji generalnej RSMP na miejscach 2-6 w ostatnim sezonie.
4. Kierowca, który zajął pierwsze miejsce w klasyfikacji generalnej w rajdzie RSMP w ostatnim sezonie.
5. Kierowca, który zajął pierwsze miejsce w klasyfikacji generalnej w rajdzie RSMP w aktualnym sezonie.

Lista priorytetowa PZM w sezonie 2023:

- [Łukasz Byśkiniewicz](#)
- [Zbigniew Gabryś](#)
- [Grzegorz Grzyb](#)
- Kajetan Kajetanowicz
- [Maciej Lubiak](#)
- Miko Marczyk
- Kacper Wróblewski

Załącznik 2

Regulamin Przedsezonowego Badania Kontrolnego

1. Wprowadzenie:

- W bieżącym sezonie będzie możliwość przeprowadzenia Przedsezonowego Badania Kontrolnego, zwanego dalej PBK dla samochodów uczestniczących w RSMP.
- Pozytywny wynik PBK po spełnieniu wymagań ujętych w niniejszym regulaminie pozwoli na uczestnictwo w rajdach RSMP bez konieczności udziału samochodu w Badaniu Kontrolnym przed rajdem (BK1).
- Podczas PBK nie będzie przeprowadzone plombowanie zespołów oraz ważenie samochodu. Plombowanie i ważenie samochodu odbędzie się w dniu startu do rajdu, w miejscu i czasie podanym w Regulaminie Uzupełniającym.
- Podczas PBK będzie sprawdzane wyposażenie bezpieczeństwa osobistego załogi.
- Samochód przedstawiony do PBK musi być kompletny, czysty, zarejestrowany na terytorium RP* i musi posiadać KSS wydaną przez PZM.
- Podczas PBK należy przedstawić dokumenty jak na BK1 oraz dowód wpłaty na konto ZG PZM opłaty za PBK-RSMP.

2. Ważność PBK:

Pozytywny wynik PBK powoduje uzyskanie wiza PBK, która domyślnie ważna jest przez cały bieżący sezon. Wiza PBK traci ważność w przypadku nie zgłoszenia Delegatowi Technicznemu informacji o:

- przekroczeniu terminu ważności homologacji lub uszkodzeniu jednego z elementów wyposażenia bezpieczeństwa (klatka, fotel, mocowanie fotela, pasy, itp.),
- zmianie wyposażenia, które zostało przedstawione i zadeklarowane na PBK,
- uszkodzeniu oznakowania informującego o pozytywnym wyniku PBK,
- nie ukończeniu zawodów (wycofanie się z powodu rezygnacji, awarii, wypadku) lub wypadku podczas testów i nie przedstawienia samochodu do ponownych oględzin

3. Termin i koszt PBK:

- w sezonie 2023 nie będzie jednego zbiorowego PBK, we wskazanym miejscu i czasie,
- PBK musi być zakończone najpóźniej na dzień przed BK1 danego rajdu (może być wykonane w trakcie sezonu),
- termin i miejsce będzie indywidualnie ustalane z Z-cą Delegata Technicznego PZM (bogumil.hulist@pzm.pl),
- opłata podstawowa za PBK 2023 będzie wynosiła 600,- PLN.

4. Skrócona kontrola dla załóg i samochodu z PBK-RSMP:

- kontrola masy, plomb i wyposażenia samochodu oraz bezpieczeństwa osobistego załogi odbędzie się w dniu startu do rajdu, w miejscu i czasie podanym przez organizatora w regulaminie uzupełniającym rajdu.
- niezgodność samochodu podczas w/w kontroli z regulaminem RSMP, kartą PBK-RSMP lub kartą KWBO na wniosek Delegata Technicznego skutkuje natychmiastowym wstrzymaniem startu załogi i nałożeniem kary przez ZSS, aż do dyskwalifikacji włącznie.

* W wyjątkowych przypadkach może zostać podjęta decyzja przez Delegata Technicznego, w uzgodnieniu z GKSS PZM, o dopuszczeniu do PBK samochodu zarejestrowanego poza terytorium RP.

Regulaminy techniczne

- Załącznik nr 3a - Regulamin techniczny dla samochodów Grupy HR
 Załącznik nr 3b - Regulamin techniczny dla samochodów Grupy OPEN 4WD
 Załącznik nr 3c - Regulamin techniczny dla samochodów Grupy Youngtimer 4WD
 Załącznik nr 3d - Regulamin techniczny dla samochodów Grupy OPEN 2WD

Załącznik 3a

Regulamin techniczny dla samochodów Grupy HR

1. Ustalenia ogólne

1.1. W Grupie HR dopuszczone zostaną samochody, których homologacja FIA lub PZM wygasła ponad 8 lat temu. Nadwozia samochodów Grupy HR będą identyfikowane na podstawie homologacji, a nie na podstawie numeru VIN.

Samochody homologowane:

- od 01.01.1991 do 31.12.1996 dopuszczone będą w HRSMP w Kategorii 5 i do końca sezonu 2023 w klasach HR w RSMP,
- od 01.01.1997 dopuszczone będą w klasach HR w RSMP.

1.2. Samochody Kit Car będą dopuszczone do startu w klasach HR z zachowaniem minimalnej masy zgodnej z Załącznikiem J z okresu homologacji samochodu.

1.3. W klasie HR2 dopuszczone są samochody WRC, w których homologacja zakończyła się przed datą 31.12.2015 (włącznie), zgodnie z tabelą zamieszczoną w art. 2.2.

1.4. W czasie BK1 może być wymagane posiadanie dokumentów umożliwiających identyfikację samochodu lub części oraz opisujących jego historię.

2. Dopuszczone samochody

2.1. Wykaz samochodów Grupy HR jest dostępny na stronie FIA.

2.2. Wykaz samochodów WRC dopuszczonych do klasy HR2:

Marka	Model	Nr homologacji	Data zakończenia homologacji WRC
Citroen	Xsara WRC	A5626	31.12.2013
Ford	Escort WRC	A5466	31.12.2000
Ford	Focus WRC	A5596	31.12.2011
Ford	Focus WRC	A5649	31.12.2011
Hyundai	Accent WRC	A5611	31.12.2010
Mitsubishi	Lancer WRC	A5632	31.12.2012
Peugeot	206 WRC	A5604	31.12.2009
Peugeot	307 WRC	A5652	31.12.2013
Seat	Cordoba WRC	A5586	31.12.2011
Skoda	Fabia WRC	A5663	31.12.2012
Skoda	Octavia WRC	A5573	31.12.2009
Subaru	Impreza WRC	A5480	31.12.2010
Subaru	Impreza WRC	A5621	31.12.2009
Subaru	Impreza WRC	A5652	31.12.2013
<u>Subaru</u>	<u>Impreza WRC</u>	<u>A5695</u>	<u>31.12.2015</u>
Suzuki	SX4 WRC	A5712	31.12.2014
Toyota	Corolla WRC	A5572	31.12.2007
Toyota	Corolla WRC	A5597	31.12.2008

2.3. Samochody wyprodukowane w Polsce, które utraciły homologację PZM, fragmentarycznie mogą być skompletowane (nadwozie, zderzaki, tablica rozdzielcza itp.) zgodnie z kolejnymi udokumentowanymi wariantami producenta, na podstawie katalogu części, książek naprawczych lub fotografii reklamowych.

2.4. W Samochodach Honda Civic o nr homologacji A/N-5444 oraz A/N-5552 dopuszcza się stosowanie silników o symbolu B16A1 i B16A2.

2.5. W samochodach Peugeot 206XS o nr homologacji A-5627 i Citroen C2 GT o nr homologacji A-5672 dopuszcza się stosowanie silników o symbolu NFU i NFS.

3. Przepisy bezpieczeństwa

3.1. Klatka bezpieczeństwa musi być wykonana zgodnie z wymogami art. 253.8 Zał. J. lub art. 5.13 Zał. K dla samochodów homologowanych przed 01.01.1990. Otuliny ochronne są obowiązkowe wg art. 8.4 art. 253 Zał. J.

3.2. Pasy bezpieczeństwa muszą posiadać aktualną homologację i znajdować się na liście technicznej FIA nr 24 lub 57.

3.3. Fotele muszą posiadać aktualną homologację FIA i znajdować się na liście technicznej FIA nr 12, 40 lub 91.

3.4. Szyby

- szyba przednia musi być wykonana ze szkła warstwowego „klejonego”.
- szyby boczne jeżeli są oryginalne lub homologowane muszą być zgodnie z art.253-11 Zał. J.
- szyby boczne i szyba tylna mogą być wykonane z poliwęglanu i muszą spełniać następujące wymogi:
 - minimalna grubość 3,8 mm,
 - demontaż szyb bocznych musi być możliwy bez użycia narzędzi,
 - szyby w drzwiach przednich muszą być przezroczyste,
 - przesuwane okienko może być zainstalowane w szybach drzwi kierowcy i pilota. Otwór tego okienka musi wynosić minimalnie 130 x 130 mm i maksymalnie 150 x 150 mm. Do drzwi nie posiadających ramki może zostać ona dodana.

3.5. Gaśnice i systemy gaśnicze muszą być stosowane wg art. 7 art. 253 Zał. J. Dopuszcza się stosowanie systemów gaśniczych zgodnych z listą techniczną FIA nr 16.

3.6. Uszy holownicze są obowiązkowe.

3.7. W pozostałym zakresie warunków bezpieczeństwa obowiązują wymagania określone w art. 253 Zał. J.

3.8. Wyposażenie bezpieczeństwa osobistego członków załogi startujących samochodami Grupy HR musi być zgodne z wymogami reg. ram. RSMP.

4. Wymogi techniczne

4.1. O ile postanowienia niniejszego artykułu nie stanowią inaczej, dozwolone są jedynie modyfikacje na które zezwala homologacja i zapisy poniższego regulaminu dla danego modelu samochodu oraz Zał. J, jaki obowiązywał w okresie ważności homologacji samochodu.

4.2. Masa samochodu Grupy A musi odpowiadać przepisom Zał. J z okresu homologacji samochodu, a samochodu Grupy N wartości podanej w karcie homologacyjnej dla Grupy N.

4.3. Samochody posiadające silnik z doładowaniem, muszą posiadać zamontowany na sprzęzarce ogranicznik (zwięźkę). Wymiary ogranicznika muszą być zgodne z przepisami określonymi w Zał. J, jaki obowiązywał w okresie daty ważności karty homologacyjnej samochodu. Całe powietrze niezbędne do zasilania silnika musi przechodzić przez ten ogranicznik.

4.4. **Pompa paliwa:** dopuszcza się zmianę mechanicznej pompy paliwa na elektryczną lub zastosowanie innej niż homologowana pompa paliwa oraz zastosowanie dodatkowego filtra paliwa i/lub regulatora ciśnienia paliwa. Dopuszcza się zastosowanie układu dwóch pomp paliwa. Jeżeli pompy paliwa są zamontowane w kabinie to muszą być zabezpieczone ognioodporną i płynoszczelną osłoną / przegrodą. Wszystkie pompy paliwa mogą działać wyłącznie gdy silnik pracuje lub w czasie procedury uruchamiania silnika.

4.5. **Miska olejowa:** kształt, pojemność, budowa i materiał dowolny pod warunkiem, że zamontowanie takiej miski nie będzie wymuszało modyfikacji nadwozia i jedyną jej funkcją będzie gromadzenie oleju. Zastosowanie suchej miski jest dozwolone wyłącznie, gdy była ona homologowana. W modelach, w których homologowana była sucha miska dopuszcza się stosowanie akumulatora oleju.

4.6. **Chłodnica oleju:** dowolna. Za zgodą Delegata Technicznego dopuszcza się jej instalację w miejscu innym niż w homologacji, pod warunkiem zamieszczenia jej w obrysie nadwozia samochodu. Dopuszcza się demontaż chłodnicy oleju.

4.7. **Chłodnica silnika** i jej sposób zamocowania oraz przewody cieczy chłodzącej są dowolne. Usytuowanie chłodnicy musi być zgodnie z homologacją.

4.8. **Termostat silnika** jest dowolny.

4.9. **Wentylator chłodnicy** i jego system napędu jest dowolny. Dozwolone jest zastosowanie dodatkowych wentylatorów chłodnicy oraz zamontowanie przewodów (tunel) doprowadzających powietrze do chłodnicy.

4.10. **Pompa cieczy chłodzącej:** zasada działania zgodna z homologacją

4.11. **Koło zamachowe** musi mieć minimalną masę zgodną z homologacją.

4.12. **Katalizator** i poziom hałasu musi być zgodny z art. 4.3. Regulaminu Ramowego RSMP.

4.13. **Skrzynia biegów:** obudowa jest dowolna, ale przełożenia poszczególnych biegów muszą być zgodne z homologacją. Można stosować skrzynie kłowe. Sposób sterowania musi być zachowany.

4.14. **Półosie i wał napędowy:** dowolne

4.15. **Zaciski hamulcowe:** producent dowolny, ale ilość i średnica tłoczków hamulcowych musi być nie większa niż w homologacji.

4.16. **Tarcze hamulcowe:** maksymalna średnica i grubość tarcz musi być nie większa niż homologacji .

- 4.17. Dopuszcza się stosowanie handlowych, sportowych korektorów układu hamulcowego i pomp hydraulicznych hamulca ręcznego innych niż dozwolonych w homologacji samochodu sportowego FIA. Każda taka modyfikacja musi być uzgodniona z delegatem technicznym i wpisana do KSS.
- 4.18. **Układ zawieszenia:** położenie punktów mocowania zawieszenia oraz położenie osi obrotu punktów zawieszenia nie może być zmienione. Materiał przegubów jest dowolny
- 4.19. **Górne mocowanie amortyzatora oraz kolumny McPherson** (top mount plate): dowolne.
- 4.20. **Wzmocnienie punktów mocowania zawieszenia** jest dozwolone poprzez dodanie materiału dopasowanego do kształtu oryginalnej części.
- 4.21. Drażki wzmacniające można montować zgodnie z art. 255-5.3.1 Zał. J 2019.
- 4.22. **Piasty kół:** dowolne
- 4.23. **Koła:** średnica i szerokość felg musi być zgodna z zał. J z okresu.
- 4.24. Samochody mogą być wyposażone maksymalnie w dwa koła zapasowe, które muszą być solidnie zamocowane, ale nie mogą być zamocowane w miejscu przeznaczonym dla kierowcy i pilota. Jeżeli zezwala na to Załącznik J z okresu homologacji samochodu, to koła zapasowe nie są obowiązkowe, ale minimalna masa samochodu musi być zachowana.
- 4.25. W samochodach Grupy HR opony muszą być zgodne z art. 14 Regulaminu Ramowego RSMP.
- 4.26. Homologowany kształt nadwozia musi być zachowany.
- 4.27. Zderzak przedni i tylny, urządzenia aerodynamiczne oraz nakładki boczne progów mogą być wykonane z dowolnych laminatów lub materiałów kompozytowych.
- 4.28. Dopuszcza się stosowanie wywietrzników dachowych we wszystkich samochodach, także tych które nie mają wywietrzników dachowych zamieszczonych w homologacji. Każdorazowo wykonanie / zamontowanie wywietrznika dachowego niezgodnego z homologacją musi być konsultowane z Delegatem Technicznym PZM i wpisane do KSS.
- 4.29. Instalacja elektryczna jest dowolna, ale napięcie oryginalnej instalacji musi być zachowane.
- 4.30. Jeżeli akumulator jest zamontowany w kabinie to musi być typu suchego i musi być solidnie zamocowany, a klema „+” akumulatora musi być zaizolowana.

5. Postanowienia końcowe

- 5.1. W przypadku wątpliwości dotyczących zagadnień technicznych oraz ewentualnych odstępstw technicznych związanych z samochodami Grupy HR, należy kontaktować się z Delegatem Technicznym PZM.
- 5.2. Podczas BK1 będzie odbywać się plombowanie sprzężarek i innych zespołów zgodnie z art. 13.4 i 13.5 Regulaminu Ramowego RSMP.
- 5.3. Wszystko, co nie jest w niniejszym regulaminie dozwolone, jest zabronione.
- 5.4. Samochody, które zostaną uznane jako konstrukcje niebezpieczne nie zostaną dopuszczone do udziału w zawodach.

Regulamin techniczny dla samochodów Grupy OPEN 4WD

Wstęp:

W Grupie OPEN 4WD dopuszczone są wszystkie homologowane modele samochodów Mitsubishi Lancer i Subaru Impreza homologowane po 01.01.2006, w których dokonano modyfikacji wykraczających poza ramy homologacji danego modelu lub art. 254 Załącznik J 2019.

W Grupie OPEN 4WD dopuszczone są również samochody zbudowane na bazie nadwozia samochodu turystycznego wielkoseryjnej produkcji (min. 2500 identycznych egzemplarzy wyprodukowanych w okresie kolejnych 12 miesięcy), który nie posiada homologacji sportowej FIA i został wyprodukowany po 01.01.2006 roku. Warunkiem dopuszczenia takich samochodów w Grupie OPEN 4WD jest wykorzystanie do ich budowy podzespołów pochodzących z Mitsubishi Lancera lub Subaru Imprezy.

Grupa OPEN 4WD przeznaczona jest dla samochodów z silnikiem doładowanym i napędem na cztery koła, zarówno tych, które taki rodzaj napędu posiadają seryjnie, jak i tych, w których napęd na drugą oś został dodany w wyniku modyfikacji modelu bazowego.

W samochodach Grupy OPEN 4WD zastosowane modyfikacje muszą być zgodne z poniższymi kryteriami.

1. Ustalenia ogólne

1.1. Wszystkie modyfikacje samochodów Grupy OPEN 4WD muszą być dokonywane w ramach jednej marki, tzn. zabroniony jest montaż w samochodzie Mitsubishi podzespołów Subaru i na odwrót. To samo dotyczy samochodów nie posiadających homologacji sportowej FIA. Do ich budowy mogą być użyte części określonej marki (Mitsubishi lub Subaru). Nie jest dopuszczalne zastosowanie w jednym samochodzie części pochodzących od dwóch różnych producentów.

1.2. Samochody nie posiadające homologacji muszą być porównywalne z Kategorią I (patrz art. 251-1.1) oraz muszą spełniać kryteria homologacji jednego z regulaminów homologacyjnych FIA lub PZM (A, N, R lub PZM), Samochody te nie muszą posiadać homologacji samochodu sportowego FIA.

1.3. Samochody nie posiadające homologacji muszą mieć zamknięte nadwozie ze sztywnym niezdejmowanym dachem. Nadwozie takie musi pochodzić z modelu samochodu posiadającego co najmniej 4 miejsca siedzące (łącznie z 2+2)³.

1.4. Samochody typu sylwetkowego są zabronione w Grupie OPEN 4WD.

2. Bezpieczeństwo**2.1. Klatki bezpieczeństwa**

Dla samochodów homologowanych przez FIA w grupie N po 01.01.2006 lub w przypadku samochodów, w których zostało zmienione nadwozie⁴ względem homologowanego dla Mitsubishi Lancer lub Subaru Impreza, klatki bezpieczeństwa muszą być certyfikowane zgodnie z Regulaminem Homologacji Klatek Bezpieczeństwa FIA.

2.2. Pojazdy ze względów bezpieczeństwa muszą również odpowiadać następującym przepisom Załącznik J do MKS:

- Pasy bezpieczeństwa art. 253-6
- Fotele art. 253-16
- Gaśnice i systemy gaśnicze z listy technicznej FIA nr 16) art. 253-7 (w sezonie **2023** dopuszcza się systemy gaśnicze
- Przewody paliwowe, pompy i filtry art. 253-3
- Zbiornik paliwa oryginalny lub zgodny z art. 253-14 (dla samochodów innych niż Mitsubishi Lancer i Subaru Impreza zbiorniki paliwa muszą być zgodne z art. 253-14)
- Paliwo art. 252-9.1 i 252-9.2
- Przegroda przeciwpożarowa art. 253-15
- Główny wyłącznik prądu art. 253-13
- Lusterka wsteczne art. 253-9
- Uszy holownicze art. 253-10
- Bezpieczny układ hamulcowy art. 253-4
- Dodatkowe zamocowania (obowiązkowe) art. 253-5
- Zbiornik zbierający olej art. 255-5.1.14
- Akumulator art. 260-501(bat)
- Oświetlenie art. 260-503(ecl)
- Szyba przednia musi pochodzić z modelu bazowego samochodu lub być homologowana w VO lub VR dla danego modelu samochodu. Szyba przednia musi być wykonana ze szkła warstwowego.

³ 2+2 jest to typ samochodu 4 miejscowego, który nie spełnia kryteriów homologacji odnośnie wymiarów kokpitu dla regulaminów homologacyjnych samochodów Grupy A.

⁴ np. nadwozie Ford Fiesta, Skoda Fabia, VW Polo, itp.

- Szyby boczne i szyba tylna mogą być wykonane z poliwęglanu i muszą spełniać następujące wymogi:
 - minimalna grubość 3,8 mm,
 - demontaż szyb bocznych musi być możliwy bez użycia narzędzi,
 - szyby w drzwiach przednich muszą być przezroczyste,
 - przesuwane okienko może być zainstalowane w szybach drzwi kierowcy i pilota. Otwór tego okienka musi wynosić minimalnie 130 x 130 mm i maksymalnie 150 x 150 mm. Do drzwi nie posiadających ramki może zostać ona dodana.
- Wycieraczki i spryskiwacze szyby przedniej są obowiązkowe i muszą być sprawne.

3. Wymogi techniczne

3.1. Minimalna masa samochodu, zgodnie z wytycznymi pomiaru w art. 255-4.3 i art. 255-4.4, musi wynosić **1300 kg**, a z załogą + 160 kg. Użycie balastu jest dozwolone na warunkach określonych w art. 252-2.2.

3.2. Silnik

- Silnik musi zostać zamontowany w miejscu zgodnym z modelem bazowym samochodu, punkty zawieszenia silnika i ich liczba są dowolne.
- Maksymalna nominalna pojemność skokowa silnika wynosi 2000 cm³.
- Blok silnika i głowica muszą być zgodne z homologacją i muszą pochodzić z tego samego modelu Mitsubishi Lancera lub Subaru Impreza. Dozwolone jest zaślepienie nieużywanych otworów w bloku i głowicy pod warunkiem, że jest to jedyny cel tej operacji. Wszelkie urządzenia recyrkulacji spalin, dodatkowe pompy powietrza, filtry z aktywnym węglem mogą być usunięte.
- Uszczelka głowicy jest dowolna.
- Tłoki, sworznie tłokowe i sposób ich zabezpieczenia oraz pierścienie tłokowe są dowolne.
- Korbowody i wał korbowy są dowolne.
- Panewki są dowolne, ale musi być zachowany ich oryginalny typ.
- Koło zamachowe jest dowolne.
- Kolektor ssący jest dowolny z zastrzeżeniem że rysunki I i II (III-K1 oraz III-K2 począwszy od daty homologacji 01.01.2010) karty homologacyjnej Grupy A muszą być respektowane.
- Filtr powietrza, jego obudowa i przewody dolotowe są dowolne, ale muszą pozostać w komorze silnika. Całe powietrze do zasilania silnika musi być pobierane z komory silnika. Przepływomierz jest dowolny. Charakterystyczne wymiary przepustnicy i ich ilość musi być zgodnie z homologacją.
- Układ wtrysku paliwa i jego sterownik są dowolne, ale mocowanie wtryskiwaczy musi być identyczne z rozwiązaniem homologowanym dla danego silnika.
- Turbosprężarka może być dowolna. Całe powietrze niezbędne do zasilania silnika musi przechodzić przez ogranicznik, którego maksymalna średnica wewnętrzna wynosi **34 mm**. Ogranicznik/zwężka musi być zamontowana na sprężarce zgodnie z rysunkiem 254-4 oraz wytycznymi zamocowania i pozostałych wymiarów zgodnie z art. 255-5.1.8.3.b Zał. J.
- Wymiennik ciepła (intercooler) i jego usytuowanie oraz przewody powietrza doładowującego są dowolne pod warunkiem że zostaną zamontowane w komorze silnika.
- Wałek rozrządu, dźwigienki zaworowe i popychacze zaworowe są dowolne. Wymiary zaworów ssących i wydechowych muszą być zgodne z tą samą homologacją co blok i głowica silnika z wyjątkiem długości trzonek zaworów. Materiał i kształt zaworów jest dowolny. Ustawienie rozrządu jest dowolne.
- Chłodnica cieczy chłodzącej, jej zamocowanie oraz przewody wodne i termostat silnika są dowolne, ale oryginalne usytuowanie chłodnicy musi zostać zachowane. Dozwolone jest zastosowanie dodatkowych wentylatorów chłodnicy oraz zamontowanie przewodów (tunel) doprowadzających powietrze do chłodnicy. Oryginalna pompa cieczy chłodzącej dla danego silnika musi być zachowana.
- Układ smarowania jest dowolny. Zamocowanie chłodnicy oleju silnikowego jest dozwolone pod warunkiem, że chłodnica ta będzie solidnie zamocowana i nie będzie wystawać poza obrys samochodu.
- Przewody olejowe są dowolne z zachowaniem art. 253-3 Zał. J
- Miska olejowa jest dowolna, ale jedyną jej funkcją musi być gromadzenie oleju. Sucha miska olejowa jest zabroniona.
- Kolektor wydechowy jest dowolny z zastrzeżeniem że rysunki III i IV (III-L1 oraz III-L2 począwszy od daty homologacji 01.01.2010) karty homologacyjnej Grupy A muszą być respektowane.
- Układ wydechowy jest dowolny, pod warunkiem że nie powoduje przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu i zawiera katalizator. Wylot rury wydechowej musi znajdować się z tyłu pojazdu.

3.3. Przeniesienia napędu

- Sprzęgło i jego obudowa jest dowolne.
- Skrzynia biegów - obudowa i system zmiany biegów oraz przełożenia poszczególnych biegów są dowolne.
- Konstrukcja i liczba wsporników skrzyni biegów jest dowolna. Chłodnica i pompa oleju może być dodana.
- Dozwolone są modyfikacje nadwozia w celu przeprowadzenia nowego sterowania skrzyni biegów. Zmiana biegów musi następować mechanicznie.

- Mechanizm różnicowy (przedni, centralny i tylny) dowolny, ale obudowa mechanizmu musi być zgodna z homologacją. Mechanizmy różnicowe o ograniczonym poślizgu muszą być typu mechanicznego, bez wspomagania systemem hydraulicznym lub elektrycznym, z wyjątkiem aktywnych mechanizmów różnicowych zgodnych z homologacją. Wsporniki mechanizmu różnicowego są dowolne. Chłodnica i pompa oleju może być dodana.
- Wały napędowe są dowolne.
- Piasty kół muszą być zgodne z homologacją.

3.4 Zawieszenie

- W konstrukcjach wykorzystujących inne nadwozie niż Mitsubishi i Subaru rozstaw osi można zmienić max. $\pm 3\%$ od maksymalnej wielkości dla bazowego modelu samochodu.
- Umieszczenie osi obrotów punktów mocowania zawieszenia do wahaczy i do nadwozia musi pozostać niezmiennym w stosunku do homologowanej konstrukcji (nie dotyczy to konstrukcji zawieszenia wykorzystujących inne nadwozie niż Mitsubishi Lancer lub Subaru Impreza).
- Wzmocnienie punktów mocowania zawieszenia jest dozwolone poprzez dodanie materiału dopasowanego do kształtu oryginalnej części.
- Drażki wzmacniające można montować zgodnie z art. 255-5.3.1 Zał. J.
- Rama / belka przednia i tylna oraz inne elementy zawieszenia (wahacze, drażki, itp.) muszą:
 - a. pochodzić z modelu homologowanego Mitsubishi lub Subaru, w tym zgodnego również z wariantem VR4 lub
 - b. być zawieszeniem typu „rurkowego” (rama/belka i wahacze) które mogą być wykonane we własnym zakresie z zachowaniem wymiarów zawartych w homologacji N lub VR4 Mitsubishi lub Subaru. Dopuszcza się również stosowanie wahaczy frezowanych z jednej bryły stopu aluminium. Przeguby i punkty mocowania zawieszenia muszą być zgodne z art.255-5.3.4. - materiał przegubów jest dowolny. Położenie osi obrotu przegubu nie może być zmienione (patrz rys. 255-5). Zwrotnica może być dowolna. Każdorazowo tego typu zawieszenie musi być wpisane do KSS.
- Wysokość zawieszenia jest dowolna z zachowaniem art. 252-2.1 Zał. J
- Sprężyny, amortyzatory (dozwolony jest jeden amortyzator na koło) i stabilizatory są dowolne, ale nie mogą być regulowane z kabiny.
- Górne punkty zawieszenia / mocowanie kolumny McPherson i amortyzatora są dowolne.

3.5. Koła i ogumienie

- Koła kompletne są dowolne pod warunkiem, że mieszczą się w oryginalnym nadwoziu, to znaczy, że górna część kompletnego koła położona powyżej osi piasty koła musi być zakryta przez nadwozie przy pomiarze pionowym. Mocowanie koła przy pomocy śrub może być zmienione na mocowanie przy pomocy szpilek i nakrętek.
- Zabronione jest użycie opon przeznaczonych do motocykli. W żadnym wypadku szerokość zespołu obręcz-opona nie może przekroczyć szerokości 9" i 650mm średnicy. Obręcze muszą być obowiązkowo wykonane z odlewanej materiału.
- Zabronione są ejektory powietrza dodane na/do koła.
- Zabronione jest użycie jakiegokolwiek urządzenia zapewniającego ogumieniu zachowanie swoich właściwości z ciśnieniem wewnętrznym równym lub mniejszym niż ciśnienie atmosferyczne. Wnętrze opony (przestrzeń pomiędzy obręczą koła i częścią wewnętrzną opony) może być wypełnione wyłącznie powietrzem.
- Koło(-a) zapasowe nie jest (są) obowiązkowe. Niemniej jeżeli są, muszą być solidnie zamocowane, nie mogą być umieszczone we wnętrzu samochodu w miejscu przeznaczonym dla kierowcy i pilota.

3.6. Układ kierowniczy - musi pochodzić z modelu bazowego (seryjny) lub pochodzić w całości z samochodu homologowanego. Koło kierownicy może być wyposażone w mechanizm szybkiego zwolnienia zgodnie art. 255-5.7.3.9 Zał. J. Zabroniona jest jakakolwiek modyfikacja drażka kolumny kierowniczej.

3.7. Układ hamulcowy

- Może być uruchamiany i kontrolowany wyłącznie przez kierowcę.
- Zawiera co najmniej dwa niezależne obwody uruchamiane tym samym pedałem (pomiędzy pedałem hamulca a zaciskami hamulcowymi, dwa obwody muszą dać się oddzielnie rozróżnić, bez wzajemnych połączeń innych niż mechaniczne urządzenie rozdzielające siłę hamowania)
- Mechaniczny hamulec ręczny może być zastąpiony układem hydraulicznym, Hamulec ręczny musi dać się zablokować w pozycji „zaciągniętej”.
- Ciśnienie płynu hamulcowego musi być jednakowe w zaciskach hamulcowych kół tej samej osi, nie dotyczy to ciśnienia generowanego przez układ hamulca ręcznego.
- Tarcze hamulcowe - maksymalna średnica tarcz hamulcowych wynosi 380 mm, a grubość tarcz hamulcowych 36 mm.
- Zaciski hamulcowe - dowolne.
- Pompa hamulcowa, korektor hamowania oraz pompa hydrauliczna hamulca ręcznego jest dowolna, ale muszą to być elementy / podzespoły dopuszczone do handlu.

3.8. Nadwozie - wszelkie modyfikacje nadwozia nie mogą obniżyć poziomu wytrzymałości konstrukcji nośnej nadwozia w odniesieniu do bazowej konstrukcji danego modelu samochodu.

- Seryjny kształt nadwozia musi być zachowany, z wyjątkiem dowolnych błotników, których max. poszerzenie w stosunku do oryginalnego nadwozia, mierzonego na poziomie osi przedniego i tylnego koła, wynosi w sumie 150 mm. Wszystkie nadwozia samochodów Grupy OPEN 4WD muszą posiadać wzmocnienie czołowe przednie i tylne.
- Dopuszcza się użycie części karoserii (lampy przednie, lampy tylne, atrapa, zderzaki) pochodzące z nadwozia tej samej marki lecz innego modelu. Każdorazowo tego typu zmiana musi być zatwierdzona przez Delegata Technicznego w uzgodnieniu z GKSS PZM i musi być wpisana do KSS.
- Zderzak przedni i tylny może być zmodyfikowany w celu dopasowania do poszerzeń nadwozia.
- Drzwi przednie muszą pozostać oryginalne lub mogą być zmodyfikowane zgodnie z art. 255-5.7.3.4 Zał. J 2019. Drzwi tylne, w przypadku nadwozi 4 drzwiowych, muszą mieć zachowany oryginalny szkielet, ale poszycia mogą być wykonane z materiałów kompozytowych i mogą być dopasowane kształtem do poszerzeń nadwozia.
- Oryginalny kształt deski rozdzielczej musi być zachowany. Materiał deski oraz wykonanie jest dowolne. W uzasadnionych przypadkach może być zamontowana deska rozdzielcza pochodząca z innego modelu. Każde takie odstępstwo musi być uzgodnione z delegatem technicznym (wojciech.nowak@pzm.pl).
- Pokrywa bagażnika, silnika, błotniki oraz listwy ozdobne i nakładki nadwozia mogą być wykonane z mocnego nieprzezroczystego materiału, pod warunkiem zachowania oryginalnego kształtu zewnętrznego.
- Zamocowanie pokrywy bagażnika i silnika jest dowolne, niemniej w tym przypadku każda pokrywa musi być zamocowana w 4 punktach i musi posiadać możliwość otwarcia z zewnątrz.
- W zderzaku można umieścić dwa (2) okrągłe otwory o maksymalnej średnicy 100 mm, które będą wykorzystywane wyłącznie do zamontowania przewodów chłodzących hamulce.
- Otwory wentylacyjne w dachu mogą być wykonane we własnym zakresie z zachowaniem poniższych wymogów:
 - a. muszą być umieszczone maksymalnie w 1/3 przedniej części dachu
 - b. maksymalna całkowita szerokość 500 mm
 - c. łączna maksymalna wysokość 100 mm
 - d. wystawanie wywietrznika poza obrys nadwozia w stosunku do górnej krawędzi przedniej szyby nie może być większe niż 50 mm
 - e. Ostony spodu samochodu muszą być zgodne z art. 255-5.7.2.10 Zał. J 2019.
- Urządzenia aerodynamiczne są dowolne pod warunkiem, że nie wystają poza obrys nadwozia i są solidnie zamocowane.
- Oryginalne miejsce na koło zapasowe („niecka” na koło zapasowe) może być zastąpione płaską płytą metalową, posiadającą tę samą grubość co oryginalna podłoga.
- Jeżeli samochód bazowy posiada napęd tylko na jedną oś, można w celu zamontowania elementów napędu 4WD zmodyfikować nadwozie, ale modyfikacje muszą pozostawać zgodne z rysunkiem 279-1 (pomiaru dokonuje się względem środka osi przedniej i tylnej), a dodane materiały muszą być żelazne i przyspawane do nadwozia.
- Zezwala się na wykonanie otworów wentylacyjnych w pokrywie silnika, ale muszą one posiadać kratkę o oczkach o boku max. 10 mm.

3.9 Instalacja elektryczna jest dowolna, ale napięcie oryginalnej instalacji elektrycznej, w tym również układu zapłonowego, musi być zachowane. Jeżeli akumulator umieszczony jest w kabinie to musi znajdować się za przednimi fotelami i musi być typu „suchego”. Akumulator umieszczony w kabinie musi być solidnie zamocowany oraz elektrycznie i mechanicznie zabezpieczony osłoną.

4. Wyjątki

- W samochodach Subaru Impreza dopuszcza się stosowanie silnika o pojemności skokowej większej niż 2000 cm³, jednak nie większej niż 2500 cm³. W takim przypadku silnik musi być zgodny z art. 254-6 Zał. J 2019 z wyjątkiem dowolnego intercoolera i miejsca jego usytuowania pod warunkiem zamontowania intercoolera i przewodów powietrza doładowanego w komorze silnika.
- W replikach samochodu Subaru Impreza WRC model S12B dopuszcza się stosowanie zawieszenia „rurkowego” na wzór zawieszenia „KIT R4” dostosowanego wymiarami i parametrami do tak zbudowanego nadwozia.

5. Postanowienia końcowe

5.1. W przypadku wątpliwości dotyczących zagadnień technicznych oraz ewentualnych odstępstw technicznych związanych z samochodami Grupy OPEN 4WD, należy kontaktować się z Delegatem Technicznym PZM.

5.2. Podczas BK1 będzie odbywać się plombowanie sprzężarek i innych zespołów zgodnie z punktem 13.4 i 13.5 regulaminu RSMP.

5.3. Wszystko, co nie jest w niniejszym regulaminie dozwolone, jest zabronione.

5.4. Samochody, które zostaną uznane jako konstrukcje niebezpieczne nie zostaną dopuszczone do udziału w zawodach.

Regulamin techniczny dla samochodów Grupy Youngtimer 4WD

Wstęp:

Samochody Grupy Youngtimer 4WD, są to wszystkie modele samochodów z napędem na cztery koła homologowane w okresie od 01.01.1991 do 31.12.2005 (od sezonu 2024 w okresie od 01.01.1997 do 31.12.2005)⁵, w których dokonano modyfikacji wykraczających poza ramy homologacji lub Załącznika J z okresu homologacji danego modelu samochodu. Zespołem nadrzędnym dla określenia okresu homologacji jest nadwozie.

Niniejszy regulamin techniczny jest stosowany w HRSMP dla Kategorii Historic OPEN 4WD dla modeli samochodów z napędem na cztery koła, homologowanych w okresie od 01.01.1991 do 31.12.1996.

1. Ustalenia ogólne

- 1.1. Nadwozie i silnik muszą być tej samej marki.
- 1.2. Silnik może być atmosferyczny lub doładowany

2. Bezpieczeństwo**2.1. Klatki bezpieczeństwa:**

- dla samochodów, dla których Książka Samochodu Sportowego została wystawiona od 01.01.2023, muszą być certyfikowane zgodnie z Regulaminem Certyfikacji Klatek Bezpieczeństwa PZM lub Regulaminem Homologacji Klatek Bezpieczeństwa FIA,
- dla samochodów, dla których Książka Samochodu Sportowego została wystawiona w roku 2022, klatki bezpieczeństwa jako minimum muszą być zgodne z art. 253-8 Zał. J 2020,
- dla samochodów, dla których Książka Samochodu Sportowego została wystawiona przed 01.01.2022, klatki bezpieczeństwa jako minimum muszą być zgodne z art. 253-8 Zał. J 2016.

2.2. Pojazdy ze względów bezpieczeństwa muszą również odpowiadać następującym przepisom Zał. J do MKS:

- Pasy bezpieczeństwa art. 253-6
- Fotele art. 253-16
- Gaśnice i systemy gaśnicze z listy technicznej FIA nr 16) art. 253-7 (w sezonie **2023** dopuszcza się systemy gaśnicze
- Przewody paliwowe, pompy i filtry art. 253-3
- Zbiornik paliwa oryginalny lub zgodny z art. 253-14
- Paliwo art. 252-9.1 i 252-9.2
- Przegroda przeciwpożarowa art. 253-15
- Główny wyłącznik prądu art. 253-13
- Lusterka wsteczne art. 253-9
- Uszy holownicze art. 253-10
- Bezpieczny układ hamulcowy art. 253-4
- Dodatkowe zamocowania (obowiązkowe) art. 253-5
- Zbiornik zbierający olej art. 255-5.1.14
- Akumulator art. 260-501(bat)
- Oświetlenie art. 260-503(ecl)
- Szyba przednia musi pochodzić z modelu bazowego samochodu lub być homologowana w VO lub VR dla danego modelu samochodu. Szyba przednia musi być wykonana ze szkła warstwowego.
- Szyby boczne i szyba tylna mogą być wykonane z poliwęglanu i muszą spełniać następujące wymogi:
 - minimalna grubość 3,8 mm,
 - demontaż szyb bocznych musi być możliwy bez użycia narzędzi,
 - szyby w drzwiach przednich muszą być przezroczyste,
 - przesuwane okienko może być zainstalowane w szybach drzwi kierowcy i pilota. Otwór tego okienka musi wynosić minimalnie 130 x 130 mm i maksymalnie 150 x 150 mm. Do drzwi nie posiadających ramki może zostać ona dodana.
- Wycieraczki i spryskiwacze szyby przedniej są obowiązkowe i muszą być sprawne.

3. Wymogi techniczne

3.1. Minimalna masa samochodu, zgodnie z wytycznymi pomiaru zawartymi w art. 255-4.3 i art. 255-4.4, nie może być mniejsza niż minimalna masa określona przez Zał. J z okresu homologacji. Minimalna masa samochodu z załogą musi wynosić + 160 kg. Użycie balastu jest dozwolone na warunkach określonych w art. 252-2.2.

⁵ Data ta może zostać zmieniona, biorąc pod uwagę rozszerzenie okresów historycznych FIA.

3.2. Silnik

- Silnik musi zostać zamontowany w miejscu zgodnym z modelem bazowym samochodu, punkty zawieszenia silnika i ich liczba są dowolne.
 - Blok i głowica silnika muszą być tej samej marki co nadwozie samochodu. Dozwolone jest zaślepienie nieużywanych otworów w bloku i głowicy pod warunkiem, że jest to jedyny cel tej operacji. Wszelkie urządzenia recyrkulacji spalin, dodatkowe pompy powietrza, filtry z aktywnym węglem mogą być usunięte.
 - Maksymalna nominalna pojemność skokowa silnika musi być nie większa niż podana w homologacji.
 - Uszczelka głowicy jest dowolna.
 - Tłoki, sworznie tłokowe i sposób ich zabezpieczenia oraz pierścienie tłokowe są dowolne.
 - Korbowody i wał korbowy są dowolne.
 - Panewki są dowolne.
 - Koło zamachowe jest dowolne.
 - Kolektor ssący jest dowolny z zastrzeżeniem że rysunki I i II karty homologacyjnej Grupy A muszą być respektowane lub są zgodne z rozwiązaniem seryjnym zastosowanego kolektora z innego modelu tej samej marki.
 - Filtr powietrza, jego obudowa i przewody dolotowe są dowolne, ale muszą pozostać w komorze silnika. Całe powietrze do zasilania silnika musi być pobierane z komory silnika. Przepływomierz jest dowolny. Charakterystyczne wymiary przepustnicy i ich ilość musi być zgodnie z homologacją.
 - Układ wtrysku paliwa i jego sterownik są dowolne, ale mocowanie wtryskiwaczy musi być identyczne z rozwiązaniem homologowanym lub seryjnym dla silnika z innego modelu tej samej marki.
 - Turbosprężarka może być dowolna. Całe powietrze niezbędne do zasilania silnika musi przechodzić przez ogranicznik, którego maksymalna średnica wewnętrzna wynosi:
 - 40 mm dla samochodów homologowanych w okresie 1.01.1991 - 31.12.1991
 - 38 mm dla samochodów homologowanych w okresie 1.01.1992 - 31.12.1994
 - 34 mm dla samochodów homologowanych w okresie 1.01.1995 - 31.12.2000
- Ogranicznik/zwężka musi być zamontowana na sprężarce zgodnie z rysunkiem 254-4 oraz wytycznymi zamocowania i pozostałych wymiarów zgodnie z art. 255-5.1.8.3.b Zał. J.
- Wymiennik ciepła (intercooler) i jego usytuowanie oraz przewody powietrza dotadowującego są dowolne pod warunkiem że zostaną zamontowane w komorze silnika.
 - Wałek rozrządu, dźwignienki zaworowe i popychacze zaworowe są dowolne. Wymiary zaworów ssących i wydechowych muszą być zgodne z tą samą homologacją co blok i głowica silnika z wyjątkiem długości trzonek zaworów. Materiał i kształt zaworów jest dowolny. Ustawienie rozrządu jest dowolne.
 - W przypadku zamontowania silnika innego niż w homologacji, wymiary zaworów ssących i wydechowych muszą być zgodne z specyfikacją techniczną seryjnego silnika.
 - Chłodnica cieczy chłodzącej, jej zamocowanie oraz przewody wodne i termostat silnika są dowolne, ale oryginalne usytuowanie chłodnicy musi zostać zachowane. Dozwolone jest zastosowanie dodatkowych wentylatorów chłodnicy oraz zamontowanie przewodów (tunel) doprowadzających powietrze do chłodnicy. Oryginalna pompa cieczy chłodzącej dla danego silnika musi być zachowana.
 - Układ smarowania jest dowolny. Zamocowanie chłodnicy oleju silnikowego jest dozwolone pod warunkiem, że chłodnica ta będzie solidnie zamocowana i nie będzie wystawać poza obrys samochodu.
 - Przewody olejowe są dowolne z zachowaniem art. 253-3 Zał. J
 - Miska olejowa jest dowolna. Układ z suchą miską olejową jest dozwolony.
 - Kolektor wydechowy jest dowolny z zastrzeżeniem że rysunki III i IV karty homologacyjnej Grupy A muszą być respektowane lub są zgodne z rozwiązaniem seryjnym zastosowanego kolektora z innego modelu tej samej marki.
 - Układ wydechowy jest dowolny, pod warunkiem że nie powoduje przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu. Wylot rury wydechowej musi znajdować się z tyłu pojazdu.

3.3. Przeniesienia napędu

- Sprzęgło i jego obudowa jest dowolne.
- Skrzynia biegów - obudowa i system zmiany biegów oraz przełożenia poszczególnych biegów są dowolne.
- Konstrukcja i liczba wsporników skrzyni biegów jest dowolna. Chłodnica i pompa oleju może być dodana.
- Dozwolone są modyfikacje nadwozia w celu przeprowadzenia nowego sterowania skrzyni biegów. Zmiana biegów musi następować mechanicznie.
- Mechanizm różnicowy (przedni, centralny i tylny) dowolny, ale obudowa mechanizmu musi być zgodna z homologacją lub może pochodzić z modelu tej samej marki samochodu. Mechanizmy różnicowe o ograniczonym poślizgu mogą być wspomagane systemem hydraulicznym lub elektrycznym. Wsporniki mechanizmu różnicowego są dowolne. Chłodnica i pompa oleju może być dodana.
- Wały napędowe i półosie są dowolne.
- Piasty kół są dowolne.

3.4 Zawieszenie

- Rozstaw osi musi być zgodny z homologacją.
- Umiejscowienie osi obrotów punktów mocowania zawieszenia do wahaczy i do nadwozia musi pozostać niezmiennione w stosunku do homologowanej konstrukcji.
- Wzmocnienie punktów mocowania zawieszenia jest dozwolone poprzez dodanie materiału dopasowanego do kształtu oryginalnej części.
- Drażki wzmacniające można montować zgodnie z art. 255-5.3.1 Zał. J.
- Rama / belka przednia i tylna oraz inne elementy zawieszenia (wahacze, drażki, itp.) musza:
 - a. pochodzić z modelu homologowanego lub
 - b. w przypadku niedostępności elementów zawieszonych dopuszcza się stosowanie zamienników i rozwiązań technologicznych w obrębie jednej marki lub
 - c. być zawieszeniem typu „rurkowego” (rama/belka i wahacze) które mogą być wykonane we własnym zakresie z zachowaniem wymiarów zawartych w homologacji. Dopuszcza się również stosowanie wahaczy frezowanych z jednej bryły stopu aluminium PA9.Każdorazowo zastosowanie zawieszenia zgodnego z pkt. b i c musi być konsultowane z Delegatem Technicznym.
- Przeguby i punkty mocowania zawieszenia muszą być zgodne z art.255-5.3.4., materiał przegubów jest dowolny. Położenie osi obrotu przegubu nie może być zmienione (patrz rys. 255-5).
- Zwrotnica - dowolna, każdorazowa wymiana zwrotnicy na inną niż homologowana musi być uzgodniona z Delegatem Technicznym.
- Wysokość zawieszenia jest dowolna z zachowaniem art. 252-2.1 Zał. J
- Sprężyny, amortyzatory (dozwolony jest jeden amortyzator na koło) i stabilizatory są dowolne, ale nie mogą być regulowane z kabiny.
- Górne punkty mocowania kolumny McPherson i amortyzatora są dowolne.

3.5. Koła i ogumienie

- Dopuszczone są koła o maksymalnym rozmiarze 8 x 18'. Kompletne koła muszą mieścić się w oryginalnym nadwoziu, to znaczy, że górna część kompletnego koła położona powyżej osi piasty koła musi być zakryta przez nadwozie przy pomiarze pionowym (co najmniej 120°). Mocowanie koła przy pomocy śrub może być zmienione na mocowanie przy pomocy szpilek i nakrętek.
- Zabronione jest użycie opon przeznaczonych do motocykli.
- Zabronione są ejektory powietrza dodane na koła.
- Zabronione jest użycie jakiegokolwiek urządzenia zapewniającego ogumieniu zachowanie swoich właściwości z ciśnieniem wewnętrznym równym lub mniejszym niż ciśnienie atmosferyczne. Wnętrze opony (przestrzeń pomiędzy obręczą koła i częścią wewnętrzną opony) może być wypełnione wyłącznie powietrzem.
- Koło(-a) zapasowe nie jest (są) obowiązkowe. Niemniej jeżeli są, muszą być solidnie zamocowane, nie mogą być umieszczone we wnętrzu samochodu w miejscu przeznaczonym dla kierowcy i pilota.

3.6. Układ kierowniczy - musi pochodzić z modelu bazowego (seryjny) lub pochodzić w całości z samochodu homologowanego. Koło kierownicy może być wyposażone w mechanizm szybkiego zwolnienia zgodnie art. 255-5.7.3.9 Zał. J. Zabroniona jest jakakolwiek modyfikacja drażka kolumny kierowniczej.

3.7. Układ hamulcowy

- Może być uruchamiany i kontrolowany wyłącznie przez kierowcę.
- Zawiera co najmniej dwa niezależne obwody uruchamiane tym samym pedałem (pomiędzy pedałem hamulca a zaciskami hamulcowymi, dwa obwody muszą dać się oddzielnie rozróżnić, bez wzajemnych połączeń innych niż mechaniczne urządzenie rozdzielające siłę hamowania)
- Mechaniczny hamulec ręczny może być zastąpiony układem hydraulicznym, Hamulec ręczny musi dać się zablokować w pozycji „zaciągniętej”.
- Ciśnienie płynu hamulcowego musi być jednakowe w zaciskach hamulcowych kół tej samej osi, nie dotyczy to ciśnienia generowanego przez układ hamulca ręcznego.
- Tarcze hamulcowe - maksymalna średnica tarcz hamulcowych i grubość tarcz hamulcowych nie może przekroczyć wartości podanej w homologacji.
- Zaciski hamulcowe - maksymalna ilość tłoczków i wymiary tłoczków hamulcowych nie mogą przekroczyć wartości podanych w homologacji.
- Pompa hamulcowa, korektor hamowania oraz pompa hydrauliczna hamulca ręcznego jest dowolna, ale muszą to być elementy / podzespoły dopuszczone do handlu.

3.8. Nadwozie - wszelkie modyfikacje nadwozia nie mogą obniżyć poziomu wytrzymałości konstrukcji nośnej nadwozia w odniesieniu do bazowej konstrukcji danego modelu samochodu.

- Homologowany kształt nadwozia musi być zachowany.

- Zderzak przedni i tylny może być wykonany z laminatu lub materiałów kompozytowych.
- Drzwi przednie muszą pozostać oryginalne lub mogą być zmodyfikowane zgodnie z art. 255-5.7.3.4. Drzwi tylne, w przypadku nadwozi 4 drzwiowych, muszą mieć zachowany oryginalny szkielet, ale poszycia mogą być wykonane z materiałów kompozytowych.
- Oryginalny kształt deski rozdzielczej musi być zachowany. Materiał deski oraz wykonanie jest dowolne.
- Pokrywa bagażnika, silnika, błotniki oraz listwy ozdobne i nakładki nadwozia mogą być wykonane z mocnego nieprzezroczystego materiału, pod warunkiem zachowania oryginalnego kształtu zewnętrznego.
- Zamocowanie pokrywy bagażnika i silnika jest dowolne, niemniej w tym przypadku każda pokrywa musi być zamocowana w 4 punktach i musi posiadać możliwość otwarcia z zewnątrz.
- W zderzaku można umieścić dwa (2) okrągłe otwory o maksymalnej średnicy 10 cm, które będą wykorzystywane wyłącznie do zamontowania przewodów chłodzących hamulce.
- Otwory wentylacyjne w dachu mogą być wykonane we własnym zakresie z zachowaniem poniższych wymogów:
 - a. muszą być umieszczone maksymalnie w 1/3 przedniej części dachu
 - b. maksymalna całkowita szerokość 500 mm
 - c. łączna maksymalna wysokość 100 mm
 - d. wystawanie wywietrznika poza obrys nadwozia w stosunku do górnej krawędzi przedniej szyby nie może być większe niż 50 mm
- Osłony spodu samochodu muszą być zgodne z art. 255-5.7.2.10.
- Urządzenia aerodynamiczne muszą być zgodne z homologacją, ale mogą być wykonane z laminatu lub materiałów kompozytowych i muszą być solidnie zamocowane.
- Oryginalne miejsce na koło zapasowe („niecka” na koło zapasowe) może być zastąpione płaską płytą metalową, posiadającą tę samą grubość co oryginalna podłoga.

3.9 Instalacja elektryczna jest dowolna, ale napięcie oryginalnej instalacji elektrycznej, w tym również układu zapłonowego, musi być zachowane. Jeżeli akumulator umieszczony jest w kabinie to musi znajdować się za przednimi fotelami i musi być typu „suchego”. Akumulator umieszczony w kabinie musi być solidnie zamocowany oraz elektrycznie i mechanicznie zabezpieczony osłoną.

4. Postanowienia końcowe

4.1. W przypadku wątpliwości dotyczących zagadnień technicznych oraz ewentualnych odstępstw technicznych związanych z samochodami Grupy Youngtimer 4WD, należy kontaktować się z Delegatem Technicznym PZM.

4.2. Podczas BK1 będzie odbywać się plombowanie sprzężarek i innych zespołów zgodnie z punktem 13.4 i 13.5 regulaminu RSMP.

4.3. Wszystko, co nie jest w niniejszym regulaminie dozwolone, jest zabronione.

4.4. Samochody, które zostaną uznane jako konstrukcje niebezpieczne nie zostaną dopuszczone do udziału w zawodach.

Regulamin techniczny dla samochodów Grupy OPEN 2WD

Wstęp:

Grupa OPEN 2WD przeznaczona jest dla samochodów z napędem na dwa koła, przednie lub tylne. W Grupie OPEN 2WD dopuszczone są samochody posiadające homologację sportową FIA lub PZM, wydaną po 31.12.1990 (od sezonu 2024 po 31.12.1996)⁶, w których dokonano modyfikacji wykraczających poza ramy homologacji danego modelu, w tym także samochody Kit-caro pojemności silnika ponad 1600 cm³. W Grupie OPEN 2WD dopuszczone są również samochody zbudowane na bazie nadwozia samochodu turystycznego wielkoseryjnej produkcji (min. 2500 identycznych egzemplarzy wyprodukowanych w okresie kolejnych 12 miesięcy), który nie posiada homologacji sportowej FIA i został wyprodukowany po 31.12.1990 roku (od sezonu 2024 po 31.12.1996)⁶.

Niniejszy regulamin techniczny jest stosowany w HRSMP dla Kategorii Historic OPEN 2WD dla modeli samochodów z napędem na dwa koła, homologowanych w okresie od 01.01.1991 do 31.12.1996.

W samochodach Grupy OPEN 2WD zastosowane modyfikacje muszą być zgodne z poniższymi kryteriami:

1. Ustalenia ogólne

1.1. Samochody nieposiadające homologacji muszą być porównywalne z Kategorią I lub samochodami typu RGT (Kategoria II) (patrz art. 251-1.1) oraz muszą spełniać kryteria homologacji jednego z regulaminów homologacyjnych FIA lub PZM (A, N, R lub PZM), nie muszą posiadać homologacji samochodu sportowego FIA.

1.2. Samochody nieposiadające homologacji muszą mieć zamknięte nadwozie ze sztywnym niezdejmowanym dachem. Nadwozie takie musi pochodzić z modelu samochodu posiadającego co najmniej 4 miejsca siedzące (włącznie z 2+2)⁷.

1.3. Samochody typu sylwetkowego są zabronione w Grupie OPEN 2WD.

2. Bezpieczeństwo

2.1. Klatki bezpieczeństwa

2.1.1 Dla samochodów homologowanych przez FIA lub PZM w grupach N, A, B przed 01.01.2021, klatki bezpieczeństwa muszą być:

- certyfikowane zgodnie z Regulaminem Certyfikacji Klatek Bezpieczeństwa PZM lub Regulaminem Homologacji Klatek Bezpieczeństwa FIA dla samochodów, dla których Książka Samochodu Sportowego została wystawiona od 01.01.2023,
- dla samochodów, dla których Książka Samochodu Sportowego została wystawiona w roku 2022, klatki bezpieczeństwa jako minimum muszą być zgodne z art. 253-8 Zał. J 2020,
- dla samochodów, dla których Książka Samochodu Sportowego została wystawiona przed 01.01.2022:
 - klatki bezpieczeństwa jako minimum muszą być zgodne z art. 253-8 Zał. J 2020 (w przypadku samochodów homologowanych w okresie od 01.01.2017 do 31.12.2020)
 - klatki bezpieczeństwa jako minimum muszą być zgodne z art. 253-8 Zał. J 2016 (w przypadku samochodów homologowanych przed 01.01.2017).

2.1.2 Dla samochodów niehomologowanych przez FIA lub PZM, dla których Książka Samochodu Sportowego została wystawiona po 31.12.2021, klatki bezpieczeństwa muszą być certyfikowane zgodnie z Regulaminem Homologacji Klatek Bezpieczeństwa FIA.

2.1.3 Dla samochodów niehomologowanych przez FIA lub PZM, dla których Książka Samochodu Sportowego zostanie wystawiona w roku 2023, klatki bezpieczeństwa jako minimum muszą być certyfikowane zgodnie z wymogami określonymi przez PZM (załącznik nr 5, pkt 2 Regulaminu Certyfikacji Klatek Bezpieczeństwa PZM, uwzględniając rys. 253-35 Art. 253 Zał. J do MKS 2020).

2.2. Pojazdy ze względów bezpieczeństwa muszą również odpowiadać następującym przepisom:

- | | |
|---|--|
| – Pasy bezpieczeństwa | art. 253-6 |
| – Fotele | art. 253-16 |
| – Gaśnice i systemy gaśnicze z listy tech. FIA nr 16) | art. 253-7 (w sezonie 2023 dopuszcza się systemy gaśnicze |
| – Przewody paliwowe, pompy i filtry | art. 253-3 |
| – Paliwo | art. 252-9.1 i 252-9.2 |
| – Przegroda przeciwpożarowa | art. 253-15 |
| – Główny wyłącznik prądu | art. 253-13 |
| – Lusterka wsteczne | art. 253-9 |
| – Uszy holownicze | art. 253-10 |
| – Bezpieczny układ hamulcowy | art. 253-4 |

⁶ Data ta może zostać zmieniona, biorąc pod uwagę rozszerzenie okresów historycznych FIA.

⁷ 2+2 typ samochodu 4 miejscowego, który nie spełnia kryteriów homologacji odnośnie wymiarów kokpitu dla regulaminów homologacyjnych samochodów Grupy A.

- Dodatkowe zamocowania (obowiązkowe) art. 253-5
- Zbiornik zbierający olej art. 255-5.1.14
- Akumulator art. 260-501(bat)
- Oświetlenie art. 260-503(ecl)
- Szyba przednia musi pochodzić z modelu bazowego samochodu lub być homologowana w VO lub VR dla danego modelu samochodu. Szyba przednia musi być wykonana ze szkła warstwowego.
- Szyby boczne i szyba tylna mogą być wykonane z poliwęglanu i muszą spełniać następujące wymogi:
 - minimalna grubość 3,8 mm,
 - demontaż szyb bocznych musi być możliwy bez użycia narzędzi,
 - szyby w drzwiach przednich muszą być przezroczyste,
 - przesuwane okienko może być zainstalowane w szybach drzwi kierowcy i pilota. Otwór tego okienka musi wynosić minimalnie 130 x 130 mm i maksymalnie 150 x 150 mm. Do drzwi nie posiadających ramki może zostać ona dodana.
- Wycieraczki i spryskiwacze szyby przedniej są obowiązkowe i muszą być sprawne.

3. Wymogi techniczne

3.1. Minimalna masa samochodu w zależności od nominalnej pojemności skokowej silnika, zgodnie z wytycznymi pomiaru w art. 255-4.3 i art. 255-4.4, musi wynosić:

POJEMNOŚĆ	MASA MINIMALNA
do 715 cm ³	580 kg
ponad 715 cm ³ i do 800 cm ³	790 kg
ponad 800 cm ³ i do 1000 cm ³	720 kg
ponad 1000 cm ³ i do 1150 cm ³ *	790 kg
ponad 1150 cm ³ i do 1400 cm ³	840 kg
ponad 1400 cm ³ i do 1600 cm ³	920 kg
ponad 1600 cm ³ i do 2000 cm ³	1000 kg
ponad 2000 cm ³ i do 2500 cm ³	1080 kg
ponad 2500 cm ³ i do 3000 cm ³	1100 kg
ponad 3000 cm ³ i do 3500 cm ³	1200 kg
ponad 3500 cm ³ i do 3600 cm ³	1300 kg

* Dla samochodów doładowanych o nominalnej pojemności skokowej silnika do 1150 cm³ masa minimalna wynosi 920 kg. Dla pozostałych samochodów doładowanych stosuje się przelicznik pojemności i masa minimalna, zgodna z powyższą tabelą, wynika z pojemności przeliczeniowej silnika.

Minimalna masa samochodu z załogą musi wynosić: minimalna masa podana powyżej + 160 kg. Użycie balastu jest dozwolone na warunkach określonych w art. 252-2.2.

3.2. Silnik:

- Dopuszcza się stosowanie tylko jednego silnika spalinowego. Marka silnika musi być zgodna z marką samochodu*. Silnik musi pozostać zamontowany w miejscu zgodnym z modelem bazowym samochodu. Silnik i jego osprzęt może być dowolnie modyfikowany. W przypadku silnika doładowanego, stosuje się przelicznik pojemności x 1.7.

**na wniosek zawodnika, w szczególnie uzasadnionych przypadkach, delegat techniczny po konsultacji z GKSS, może zezwolić, w danym samochodzie, na odstępstwo od wyżej wymienionej reguły*
- Maksymalna nominalna pojemność skokowa dla silnika doładowanego wynosi 2000 cm³, a dla silnika atmosferycznego 3500 cm³. Maksymalna ilość cylindrów 6. W samochodach typu RGT można stosować silnik o maksymalnej pojemności skokowej 3600 cm³.
- Samochody posiadające silnik z doładowaniem, muszą posiadać zamontowany na sprężarce ogranicznik/zwężkę zgodnie z rysunkiem 254-4 oraz wytycznymi zamocowania i wymiarów w art. 255-5.1.8.3.b Zał. J. Całe powietrze niezbędne do zasilania silnika musi przechodzić przez ten ogranicznik. Maksymalna średnica wewnętrzna ogranicznika wynosi 34 mm. W przypadku silnika z dwoma równoległymi sprężarkami, każda z nich musi mieć wlot powietrza ograniczony do średnicy wewnętrznej maksimum 24 mm. Typ i konstrukcja systemu doładowania jest dowolna.
- Kolektor ssący jest dowolny.
- Wymiennik ciepła (intercooler), przewody powietrza doładowanego oraz doprowadzającego powietrze do urządzenia doładowującego są dowolne, ale muszą być zamontowane w komorze silnika.
- Chłodnica cieczy chłodzącej, jej zamocowanie oraz przewody wodne i termostat silnika są dowolne, ale oryginalne usytuowanie chłodnicy musi zostać zachowane. Dozwolone jest zastosowanie dodatkowych wentylatorów chłodnicy oraz zamontowanie przewodów (tunel) doprowadzających powietrze do chłodzenia chłodnicy.
- Układ wydechowy jest dowolny. Wylot rury wydechowej musi znajdować się z tyłu pojazdu, chyba że homologacja danego samochodu stanowi inaczej. Żadne części podwozia nie mogą być wykorzystane do

usuwania spalin z układu wydechowego.

3.3. Przeniesienie napędu - zespoły i ich konstrukcja są dowolne, z zachowaniem założeń opisanych we wstępie do niniejszego regulaminu, dotyczących podziału na klasy.

3.4. Zawieszenie:

- dowolne, z zachowaniem założeń opisanych we wstępie do niniejszego regulaminu, dotyczących podziału na klasy. Wszelkie modyfikacje zawieszenia nie mogą obniżyć poziomu wytrzymałości konstrukcji nośnej nadwozia/podwozia w odniesieniu do bazowej konstrukcji danego modelu samochodu. Ponadto:
- rozstaw osi można zmienić max. $\pm 1\%$ od maksymalnej wielkości dla bazowego modelu samochodu. W przypadku samochodu, dla którego KSS została wydana przed 01.01.2023, rozstaw osi można zmienić max. $\pm 5\%$ od maksymalnej wielkości dla bazowego modelu samochodu.
- sprężyny, amortyzatory (dozwolony jest jeden na koło) i stabilizatory są dowolne, ale nie mogą być regulowane z kabiny podczas jazdy,
- górne punkty zawieszenia są dowolne.

3.5. Koła i ogumienie:

- Koła kompletne są dowolne pod warunkiem, że mieszczą się w oryginalnym nadwoziu, to znaczy, że górna część kompletnego koła położona powyżej osi piasty koła musi być zakryta przez nadwozie przy pomiarze pionowym. Mocowanie koła przy pomocy śrub może być zmienione na mocowanie przy pomocy szpilek i nakrętek.
- Zabronione jest użycie opon przeznaczonych do motocykli. W żadnym wypadku szerokość zespołu obręcz-opona nie może przekroczyć szerokości 9" i 664mm średnicy. Dla samochodów typu RGT dopuszcza się szerokość felgi 12".
- Zabronione jest używanie obręczy kół wykonanych z kutego magnezu oraz obręczy wykonanych z materiałów kompozytowych.
- Zabronione są ejektory powietrza dodane na koła.
- Zabronione jest użycie jakiegokolwiek urządzenia zapewniającego ogumieniu zachowanie swoich właściwości z ciśnieniem wewnętrznym równym lub mniejszym niż ciśnienie atmosferyczne. Wnętrze opony (przestrzeń pomiędzy obręczą koła i częścią wewnętrzną opony) może być wypełnione wyłącznie powietrzem.
- Kół(-a) zapasowe nie jest(są) obowiązkowe. Niemniej jeżeli są, muszą być solidnie zamocowane, nie mogą być umieszczone we wnętrzu samochodu w miejscu przeznaczonym dla kierowcy i pasażera.

3.6. Układ kierowniczy musi pochodzić z modelu bazowego (seryjny) lub pochodzić w całości z samochodu homologowanego w Grupie A, N lub R. Koło kierownicy może być wyposażone w mechanizm szybkiego zwolnienia zgodnie art. 255-5.7.3.9.

Dopuszcza się stosowanie:

- elektrycznego wspomaganie kierownicy (przekładnia i kolumna kierownicza) pochodzącego z modelu produkcyjnego o zbliżonych parametrach konstrukcyjnych układu kierowniczego,
- przekładni kierowniczej z innego modelu produkcyjnego lub homologowanego, o zbliżonych parametrach konstrukcyjnych, w tym o krótszym przełożeniu. Sposób mocowania przekładni kierowniczej innej niż seryjna lub homologowana nie może obniżyć poziomu wytrzymałości przewidzianego dla konstrukcji seryjnej.

3.7. Układ hamulcowy:

- Może być uruchamiany i kontrolowany wyłącznie przez kierowcę.
- Zawiera co najmniej dwa niezależne obwody uruchamiane tym samym pedałem (pomiędzy pedałem hamulca a zaciskami hamulcowymi, dwa obwody muszą dać się oddzielnie rozróżnić, bez wzajemnych połączeń innych niż mechaniczne urządzenie rozdzielające siłę hamowania)
- Mechaniczny hamulec ręczny może być zastąpiony układem hydraulicznym, Hamulec ręczny musi dać się zablokować w pozycji „zaciągniętej”.
- Ciśnienie płynu hamulcowego musi być jednakowe w zaciskach hamulcowych kół tej samej osi, nie dotyczy to ciśnienia generowanego przez układ hamulca ręcznego.
- Producent tarcz i zacisków hamulcowych, korektorów hamowania oraz pomp hydraulicznego układu hamulca ręcznego jest dowolny, ale muszą to być elementy dopuszczone do handlu. Wymiary tarcz i tłoczków hamulcowych są dowolne. Zacisk hamulcowy musi być mocowany poprzez jarzmo do zwrotnicy koła, a tarcza hamulcowa (lub element pośredni tarczy „pływającej”) musi być mocowana bezpośrednio do piasty koła. Zespół hamulca (tarcza i zacisk) musi się mieścić w wewnętrznej średnicy felgi.
- Pompa hamulcowa jest dowolna, ale musi być dopuszczona do handlu.

3.8. Nadwozie - wszelkie modyfikacje nadwozia nie mogą obniżyć poziomu wytrzymałości konstrukcji nośnej nadwozia w odniesieniu do bazowej konstrukcji danego modelu samochodu. Ponadto:

- Seryjny kształt nadwozia musi być zachowany, z wyjątkiem dowolnych błotników, których max. poszerzenie w stosunku do oryginalnego nadwozia, mierzonego na poziomie osi przedniego i tylnego koła, wynosi w sumie 200 mm. Dozwolone są także modyfikacje skrajnych elementów nadwozia w celu dostosowania go do wydłużonego rozstawu osi. Maksymalne wydłużenie nadwozia jest równe wymiarowi o jaki zwiększono rozstaw osi. Wszystkie nadwozia samochodów Grupy OPEN 2WD muszą posiadać wzmocnienie czołowe przednie i tylne.

- Dopuszcza się użycie części karoserii (lampy przednie, lampy tylne, atrapa, zderzaki) pochodzące z nadwozia tej samej marki lecz innego modelu lub zamienników, w tym także tuningowych dostępnych na rynku do tego modelu. Każdorazowo tego typu zmiana musi być zatwierdzona przez Delegata Technicznego w uzgodnieniu z GKSS i musi być wpisana do KSS.
- Zderzak przedni i tylny może być zmodyfikowany w celu dopasowania do poszerzeń nadwozia i dokonanych zmian (adaptacji) nadwozia.
- Listwy ozdobne itp. mogą być usunięte.
- Urządzenia aerodynamiczne, montowane na dachu, tylnej pokrywie lub drzwiach, są dowolne pod warunkiem, że nie wystają poza obrys nadwozia w rzucie poziomym i są solidnie zamocowane. Dopuszcza się zastosowanie elementów aerodynamicznych w zderzaku przednim i tylnym, dokonujących zmiany długości nadwozia maksymalnie o 90 mm (nie więcej niż 45 mm na stronę). Elementy te muszą być solidnie zamocowane.
- Dyfuzor zderzaka tylnego może być modyfikowany celem dopasowania go do zmian w karoserii oraz przeprowadzenie przez niego zakończenia rury wydechowej.
- Oryginalne miejsce na koło zapasowe („niecka” na koło zapasowe) może być zastąpione płaską płytą metalową, posiadającą tę samą grubość co oryginalna podłoga.
- Drzwi przednie muszą pozostać oryginalne lub mogą być zmodyfikowane zgodnie z art. 255-5.7.3.4. Drzwi tylne, w przypadku nadwozi 4 drzwiowych, muszą mieć zachowany oryginalny szkielet, ale poszycia mogą być wykonane z materiałów kompozytowych i mogą być dopasowane kształtem do poszerzeń nadwozia.
- Oryginalny kształt deski rozdzielczej musi być zachowany. Materiał deski oraz wykonanie jest dowolne. W uzasadnionych przypadkach może być zamontowana deska rozdzielcza pochodząca z innego modelu. Każde takie odstępstwo musi być uzgodnione z delegatem technicznym (wojciech.nowak@pzm.pl).
- Pokrywa bagażnika, silnika, błotniki, listwy ozdobne i nakładki nadwozia mogą być wykonane z mocnego nieprzezroczystego materiału, pod warunkiem zachowania oryginalnego kształtu zewnętrznego.
- Zamocowanie pokrywy bagażnika i silnika jest dowolne, niemniej w tym przypadku każda pokrywa musi być zamocowana w 4 punktach i musi posiadać możliwość otwarcia z zewnątrz.
- Zezwala się na wykonanie otworów wentylacyjnych w pokrywie silnika, ale muszą one posiadać kratkę o oczkach o boku max. 10 mm.
- W zderzaku można umieścić dwa okrągłe otwory o maksymalnej średnicy 10 cm, które będą wykorzystywane wyłącznie do zamontowania przewodów chłodzących hamulce.
- Otwory wentylacyjne w dachu mogą być wykonane we własnym zakresie z zachowaniem poniższych wymogów:
 - a. muszą być umieszczone maksymalnie w 1/3 przedniej części dachu,
 - b. maksymalna całkowita szerokość 500 mm,
 - c. łączna maksymalna wysokość 100 mm,
 - d. wystawanie wywietrznika poza obrys nadwozia w stosunku do górnej krawędzi przedniej szyby nie może być większe niż 50 mm.
- Osłony spodu samochodu muszą być zgodne z art. 255-5.7.2.10
- W podłodze nadwozia dozwolona jest pokrywa rewizyjna, o całkowitej powierzchni 750 cm². Pokrywa ta ma na celu możliwość wymontowania pompy paliwa bez konieczności demontażu zbiornika paliwa. Pokrywa rewizyjna musi być płynoszczelna i trudnopalna

3.9. Instalacja elektryczna jest dowolna, ale napięcie oryginalnej instalacji elektrycznej, w tym również układu zapłonowego, musi być zachowane. Jeżeli akumulator umieszczony jest w kabinie to musi znajdować się za przednimi fotelami i musi być typu „suchego”. Akumulator umieszczony w kabinie musi być solidnie zamocowany oraz elektrycznie i mechanicznie zabezpieczony osłoną.

4. Postanowienia końcowe

4.1. W przypadku wątpliwości dotyczących zagadnień technicznych oraz ewentualnych odstępstw technicznych związanych z samochodami Grupy OPEN 2WD, należy kontaktować się z Delegatem Technicznym PZM.

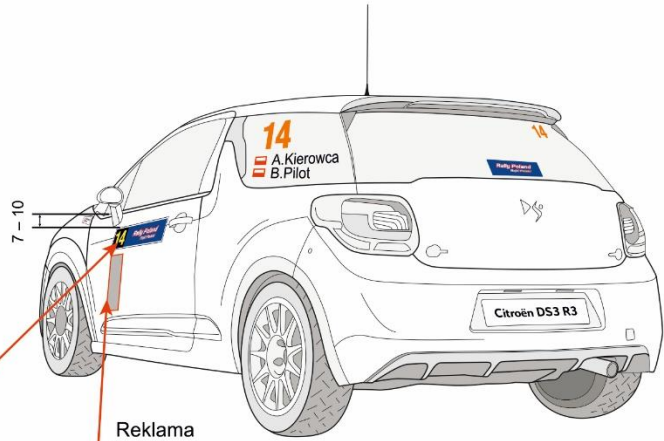
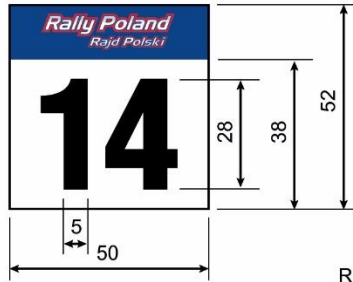
4.2. Podczas BK1 będzie odbywać się plombowanie sprzężarek i innych zespołów zgodnie z punktem 13.4 i 13.5 regulaminu RSMP.

4.3. Wszystko, co nie jest w niniejszym regulaminie dozwolone, jest zabronione.

4.4. Samochody, które zostaną uznane jako konstrukcje niebezpieczne nie zostaną dopuszczone do udziału w zawodach.

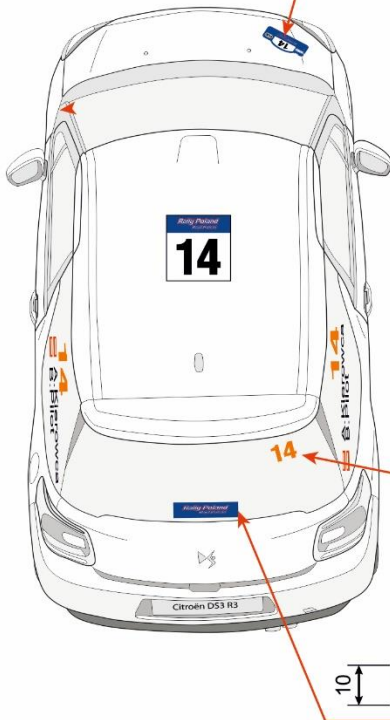
RoZmieszczEnie reklamy organizatora

Opcjonalne pole numerowe z reklamą obowiązkową



Reklama obowiązkowa

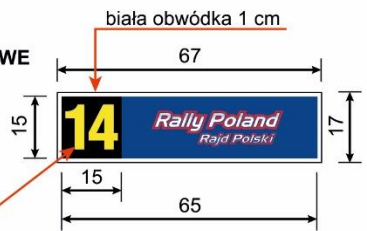
Reklama dodatkowa
23 x 35 cm



14

- tło – czarne matowe
- wysokość cyfry – 14 cm
- grubość kreski – 2 cm
- barwa – żółta PMS 803

DRZWI LEWE



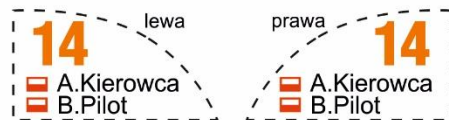
DRZWI PRAWY



14

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

SZYBY BOCZNE I TYLNE



KIEROWCA I PILOT

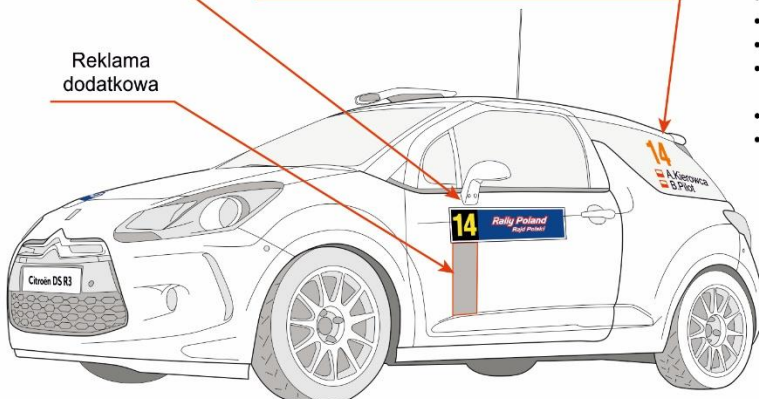
- czcionka – Helvetica
- wysokość – 6 cm
- grubość kreski – 1 cm
- barwa – biała
- Imię: tylko pierwsza litera – duża
- Nazwisko: pierwsza litera nazwiska – duża, pozostałe litery – małe
- tło – przezroczyste
- nazwisko pilota poniżej nazwiska kierowcy

Reklama obowiązkowa

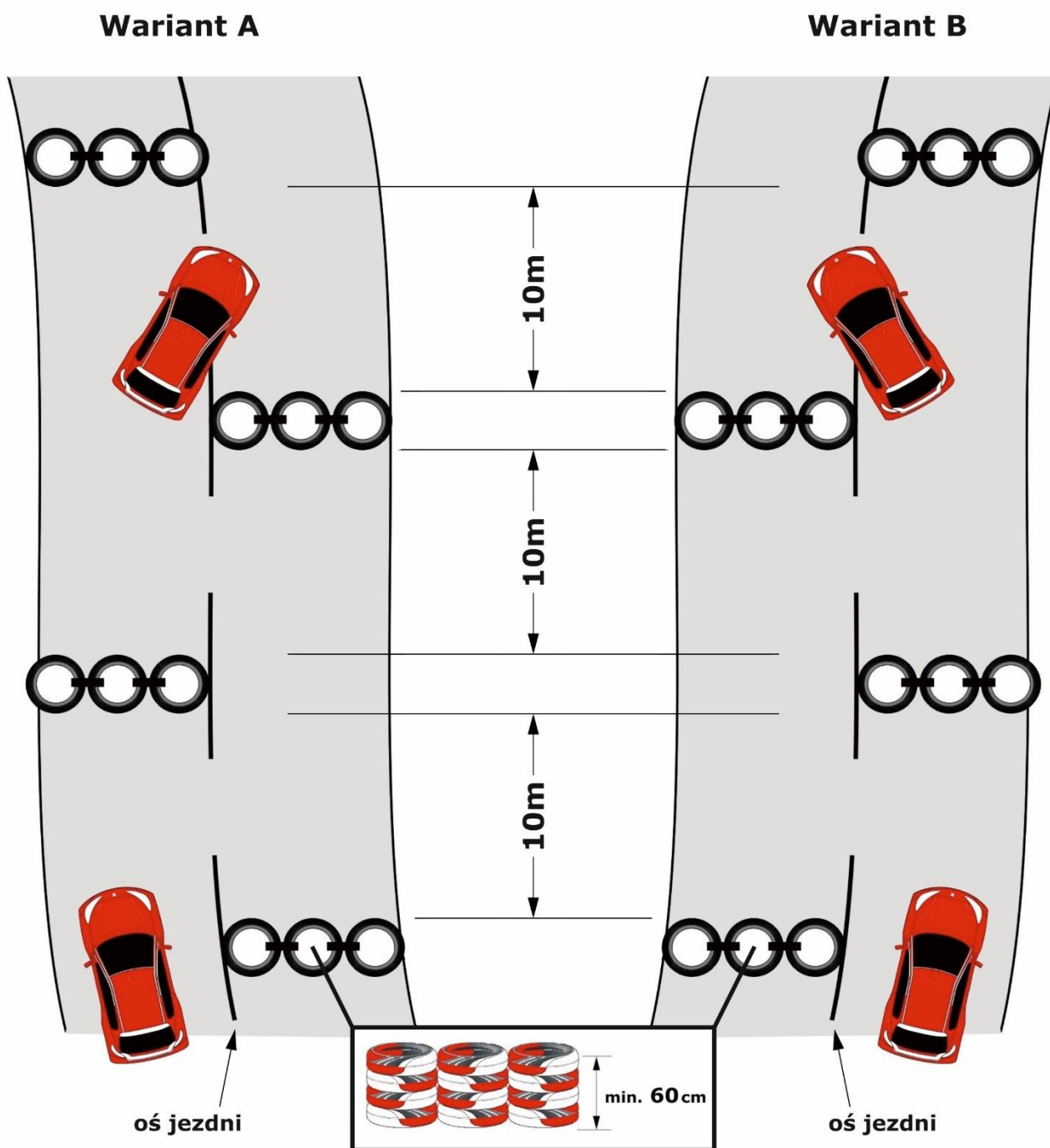
14

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

Reklama dodatkowa



Schemat szykany



- Każdy element (przęsło) szykany musi być zbudowany z ustawionych obok siebie trwałych elementów (balotów ze słomy lub słupków opon połączonych ze sobą w sposób trwały).
- Wysokość tak ustawionego przęsła szykany powinna wynosić minimum 60 cm.
- Wszystkie elementy szykany muszą być w kolorze łatwo odróżniającym się od otoczenia (jaskrawy kolor, taśma ostrzegawcza).
- Wjazd w szykanę może zaczynać się zarówno ze strony lewej, jak i prawej.
- Szykana składa się standardowo z czterech elementów (przęseł). Dopuszcza się zbudowanie szykany z trzech/dwóch elementów (przęseł).

Zasady mocowania kamer w samochodach sportowych

1. WSTĘP

Termin kamera odnosi się do wszystkich elementów urządzenia np.: obiektyw, wspornik, uchwyt, urządzenie nagrywające, baterie. Zastosowanie kamer i / lub video-rejestratorów musi być każdorazowo zatwierdzone przez Delegata Technicznego PZM.

2. MONTAŻ KAMER W SAMOCHODACH ZAMKNIĘTYCH

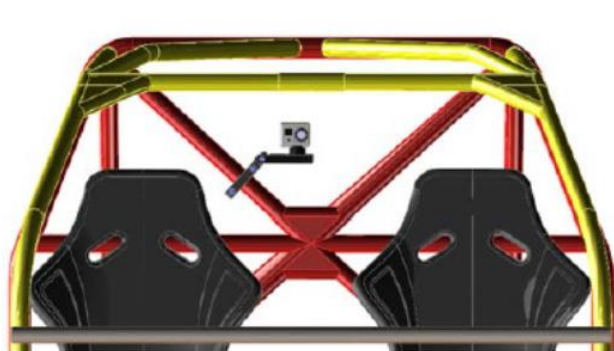
2.1. Kamery wewnętrzne

2.1.1. Kamery posiadające wspornik muszą być zamontowane przy zachowaniu następujących zasad:

- w strefie za oparciami foteli,
- do elementu klatki bezpieczeństwa np. przy użyciu skręconych obejm (rys. 1 i 2),
- do metalowej konstrukcji nadwozia np. przy użyciu przykręconych uchwytów.

2.1.2. Kamery typu "Cravon" mogą być mocowane na elemencie klatki bezpieczeństwa z przodu lub w obszarze odpowiadającym powierzchni deski rozdzielczej (rys. 3 i 4).

2.1.3. Skrzynka rejestrująca (z bateriami) musi być zamocowana do podłogi za jednym z siedzeń - zasada montażu identyczna jak w przypadku mocowania akumulatora w kabinie (Załącznik J art. 255, art. 5.8.3).



Rys. 1



Rys. 2



Rys. 3



Rys. 4

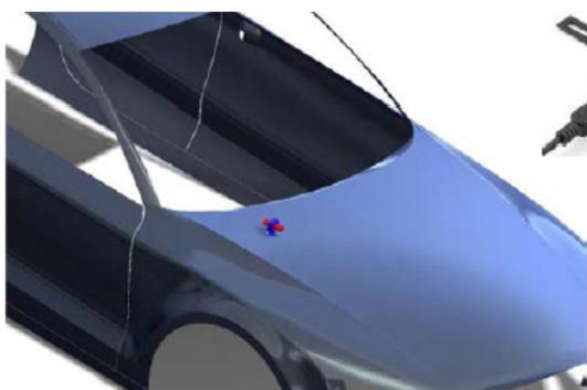
2.2. Kamery zewnętrzne

2.2.1. Kamery muszą być zamontowane wewnątrz obrysu nadwozia (widok z góry - rys. 5 i 6).

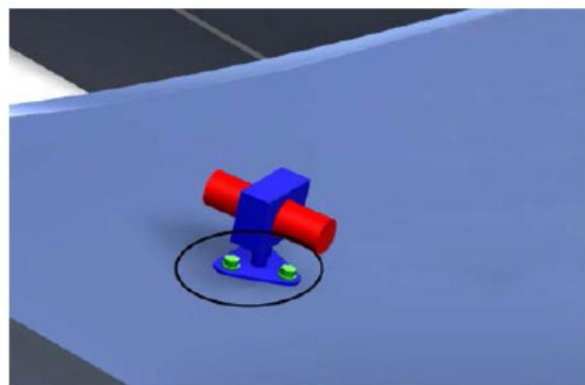
2.2.2. Jeżeli kamera posiada wspornik to jego wysokość nie może przekraczać 40 mm. Do mocowania kamery ze wspornikiem o wysokości 40 mm musi być zastosowane rozwiązanie jak pokazano na rys. 6, tj.:

- połączenie z nadwoziem przy użyciu minimum 2 śrub M5 z nakrętkami,
- wkładki ze sklejkki o minimalnej grubości 3 mm i powierzchni 120 cm² zamontowanej od wewnętrznej strony nadwozia (materiał nadwozia znajduje się pomiędzy sklejką i podporą kamery),
- solidne mechanicznie połączenie kamery ze wspornikiem.

2.2.3. Jeżeli stosuje się oddzielny element rejestrujący lub baterie to części te muszą być zamontowane wg zasad podanych w pkt 2.1.



Rys. 5

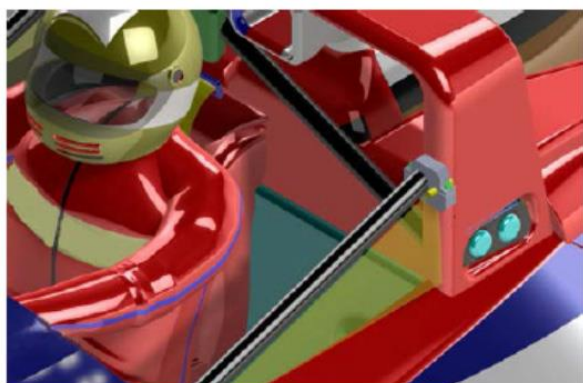


Rys. 6

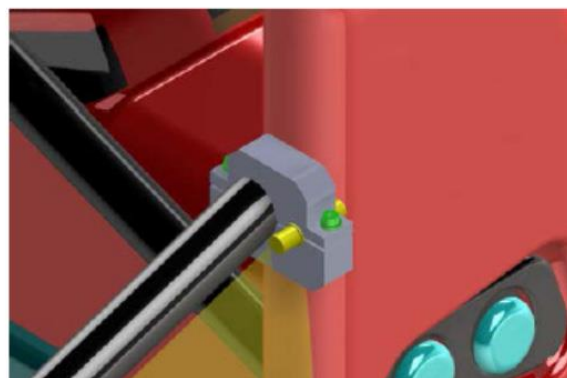
3. MONTAŻ KAMER W SAMOCHODACH OTWARTYCH (jedno- lub dwumiejscowych)

Wspornik kamery musi być zamocowana mechanicznie do pałąka klatki bezpieczeństwa (rys. 7 i 8):

- jeżeli w tylnej przestrzeni to za zagłówkiem/głową kierowcy. Miejsce dowolne pod warunkiem, że w żadnym przypadku kamera nie wejdzie w kontakt z ciałem kierowcy,
- jeżeli w przestrzeni przed głową kierowcy to pod warunkiem zachowania odległości minimum 400 mm od głowy kierowcy.



Rys. 7



Rys. 8

4. ROZWIĄZANIA ZABRONIONE

Zabrania się montażu kamer lub wsporników przy użyciu taśm, rzepów lub urządzeń przysanych. Przykłady rozwiązań zabronionych pokazano na rys 9 i 10.



Rys. 9



Rys. 10