

REGULAMIN
MOTUL HISTORYCZNYCH
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 kategorie i klasy oraz warunki techniczne.....	5
5. Dopuszczeni zawodnicy, dokumenty, uprawnienia	7
6. Regulamin uzupełniający	7
7. Osoby oficjalne - obsady personalne władz rajdu	8
8. Zgłoszenia, wpisowe, reklama	8
9. Ubezpieczenia	10
10. Ruch drogowy	10
11. Zapoznanie z trasą rajdu	11
12. Przebieg rajdu - postanowienia ogólne	12
13. Badanie Kontrolne 1 (BK1) i Serwisowanie	13
14. Opony i Koła	14
15. Park zamknięty	15
16. Protesty - odwołania	15
17. Nagrody w rajdach HRSMP	15
18. Punktacja w rajdach HRSMP	16
19. Warunki klasyfikacji rocznej	16
20. Klasyfikacje roczne w HRSMP	17
21. Inne postanowienia	18

Załączniki do niniejszego regulaminu:

- Załącznik nr 1 - Kryteria do Listy Priorytetowej Rajdów Historycznych PZM
- Załącznik nr 2 - Badania Kontrolne
- Załącznik nr 3 - Regulamin Techniczny HRSMP [dla Kategorii 1-4 i Historic OPEN 2WD/4WD homologowanych do 31.12.1990](#)
 - Załącznik nr 3a - Wyposażenie bezpieczeństwa [dla Kategorii 1-4 i Historic OPEN 2WD/4WD homologowanych do 31.12.1990](#)
- Załącznik nr 4 - Rozmieszczenie reklamy obowiązkowej i dodatkowej
 - Załącznik nr 4a - Oklejenie przedniej szyby
 - Załącznik nr 4b - Barwy historyczne w HRSMP
- Załącznik nr 5 - Schemat szykany
- Załącznik nr 6 - Zasady mocowania kamer w samochodach sportowych
- Załącznik nr 7 - Klasyfikacja samochodów polskich i ich prototypów
- Załącznik nr 8 - Wykaz zatwierdzonych do użycia w HRSMP podzespołów/części alternatywnych

1. Ustalenia ogólne

MOTUL Historyczne Rajdowe Samochodowe Mistrzostwa Polski (HRSMP) zostały powołane przez Polski Związek Motorowy na podstawie i w myśl zasad, które ustanowiła Międzynarodowa Federacja Samochodowa (FIA) w Załączniku K do Międzynarodowego Kodeksu Sportowego (MKS) aby samochody historyczne mogły startować w zawodach według przepisów zachowujących specyfikacje ich okresu i uniemożliwiających modyfikacje osiągnięć i zachowań wynikających z zastosowania współczesnej technologii. Rajdy historyczne nie są kolejną formą zdobywania trofeów - jest to odrębna konkurencja, której niezbędnym składnikiem jest głębokie przywiązanie do samochodów i ich historii. Historyczny sport samochodowy umożliwia aktywne celebrowanie historii motoryzacji.

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

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

1.3. HRSMP są mistrzostwami otwartymi. Warunkiem udziału Zawodnika zagranicznego w HRSMP jest spełnienie wymogów niniejszego regulaminu ramowego wraz z załącznikami oraz regulaminu uzupełniającego zawodów.

1.4. Rajdy HRSMP organizowane są przez Automobilkluby i Kluby sfederowane w PZM i rozgrywane są w oparciu o obowiązujące w danym roku następujące przepisy (wraz załącznikami):

- Międzynarodowy Kodeks Sportowy FIA (MKS),
- Regulamin Sportowy Rajdów Regionalnych FIA (Regulamin Sportowy),
- Regulamin Mistrzostw Europy w Sportowych Rajdach Historycznych FIA,
- [Regulamin Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski \(RSMP\) zał. 3a, 3c lub 3d.](#)
- niniejszy Regulamin ramowy HRSMP,
- Regulamin Ochrony Środowiska w Sportach Motorowych,
- Ustawę „Prawo o ruchu drogowym”,
- inne przepisy.

1.4.1. HRSMP są rajdami samochodów historycznych.

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

1.6. Ilekroć w niniejszym regulaminie jest odniesienie do:

- a. „załącznika” oznaczonego dużą literą (np. „Zał. K”, „Zał. J”, „Zał. L”), oznacza to odpowiedni załącznik do MKS.
- b. „Załącznika J” bez dodania słów „z okresu”, oznacza to aktualny załącznik J do MKS.
- c. [„Zespołu ds. Samochodów Historycznych”, oznacza to Zespół Techniczny GKSS.](#)

2. Kalendarz imprez

2.1. Do HRSMP będą zaliczane rajdy [znajdujące się w oficjalnym kalendarzu sportowym PZM na dany rok.](#)

2.2. Niniejszy regulamin obowiązuje we wszystkich rajdach HRSMP.

3. Ogólne warunki organizacyjne dotyczące trasy i przebiegu rajdu

3.1. Łączna zaplanowana długość OS dla rajdów znajdujących się w kalendarzu HRSMP 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, [w rajdzie łączonym z RSMP](#), będzie poprzedzony przejazdem samochodu 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 zapętłonego OS musi być przemyślany, tak aby przeprowadzenie procedury startowej było maksymalnie bezpieczne. Miejsce startu zapętłonego 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),
- zapętłony 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.

3.4. 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 zachęceni 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, przejazdu 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. Zaleca się by samochody funkcyjne organizatora związane z HRSMP (w tym szczególnie samochód „0 HRSMP”) były samochodami historycznymi,

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 HRSMP 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 kategorie i klasy oraz warunki techniczne

4.1. Do rajdów HRSMP dopuszczone będą samochody historyczne odpowiadające postanowieniom:

- Zał. K,
- Regulaminu Technicznego HRSMP,
- Regulaminu Technicznego RSMP (dla samochodów homologowanych od 01.1.1991 do 31.12.1996 odpowiednio do kategorii: zał. 3a, 3c lub 3d).

4.1.1. W/w samochody muszą pochodzić z następujących okresów:

- wyprodukowane pomiędzy 01.01.1931 a 31.12.1957 (okresy FIA D, E, F i G1).
- samochody produkcyjne homologowane przez FIA lub ASN jako „Touring”, „Competition Touring”, „Grand Touring”, „Competition Grand Touring” do 31.12.1990 (okresy FIA G2, H1, H2, I, J1 oraz J2).
- samochody produkcyjne homologowane przez FIA lub ASN w Grupach A, Kit-car i N od 01.1.1991 do 31.12.1996.
- a także ich repliki bez względu na rok produkcji, prototypy wyprodukowane do 31.12.1996 oraz samochody polskie wymienione w Zał. 7 do niniejszego regulaminu.

4.1.2. W kategoriach HISTORIC OPEN mogą być dopuszczone wyłącznie modele samochodów o szczególnym znaczeniu w historii rajdów ze względu na zdobyte tytuły krajowe i zagraniczne oraz starty danego modelu w rajdowych mistrzostwach/pucharach FIA lub ich krajowych odpowiednikach w danym okresie.

4.2. Warunki techniczne:

4.2.1. Wszystkie samochody zgłoszone do rajdu muszą posiadać aktualne dopuszczenie do ruchu drogowego i muszą spełniać wymagania art. 4.2.2. 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.

4.2.2. Wyposażenie bezpieczeństwa samochodu określone jest dla:

- Kategorii 1-4 i HISTORIC OPEN 2WD/4WD homologowanych do 31.12.1990 w Zał. 3a do niniejszego regulaminu.
- Kategorii 5 w Zał. 3a do Regulaminu RSMP,
- HISTORIC OPEN 4WD homologowane od 01.01.1991 do 31.12.1996 w Zał. 3c do Regulaminu RSMP,
- HISTORIC OPEN 2WD homologowane od 01.01.1991 do 31.12.1996 w Zał. 3d do Regulaminu RSMP.

4.2.3. Wszystkie samochody muszą posiadać:

- Książkę Samochodu Sportowego (KSS) w formacie A5,
- HTP lub NHTP (z zastrzeżeniem art. 4.2.3.1. oraz art. 1.2. Zał. 2 do niniejszego regulaminu).

4.2.3.1. Do końca sezonu 2023 samochody Kategorii 5 i HISTORIC OPEN 2WD/4WD homologowane od 01.01.1991 do 31.12.1996 nie muszą posiadać NHTP.

4.2.4. Samochody posiadające:

- HTP muszą być zgodne z zatwierdzoną specyfikacją HTP i Zał. K.
- NHTP muszą być zgodne z zatwierdzoną specyfikacją NHTP i w zależności od kategorii Regulaminem Technicznym HRSMP lub RSMP.

4.2.5. W przypadku gdy samochód posiadający HTP nie odpowiada zatwierdzonej specyfikacji HTP lub Zał. K i jednocześnie odpowiada wymogom Regulaminu Technicznego HRSMP nie będzie traktowany jako samochód posiadający HTP i (z zastrzeżeniem art.1.2. zał. 2 do niniejszego regulaminu) musi posiadać NHTP.

4.2.6. We wszystkich samochodach dopuszczalny poziom hałasu mierzony zgodnie z procedurą FIA, pomiędzy 2500 i 3500 obr/min, nie może przekroczyć 98 dB(A).

4.2.7. Dla samochodów z silnikiem doładowanym oraz silnikiem rotacyjnym za pojemność uznaje się pojemność przeliczeniową stanowiącą wynik mnożenia pojemności nominalnej przez współczynnik wynikający z homologacji lub Zał. J z okresu homologacji. W przypadku samochodów niehomologowanych obowiązuje współczynnik przewidziany dla modelu homologowanego, o tym samym typie silnika - o ile był homologowany, a w przypadku braku takiej homologacji współczynnik 2.0. W przypadku podwójnego doładowania obowiązują przepisy Zał. J z okresu.

4.2.8. Zakazane samochody Grupy B

Samochody Grupy B, których udział w rajdach został zakazany przez FIA ze względów bezpieczeństwa:

- | | | |
|----------------|---------------------|-----------------------|
| - Audi | Sport Quattro S1 | Homologacja nr B-264, |
| - Austin Rover | MG Metro 6R4 | Homologacja nr B-277, |
| - Citroën | BX 4TC | Homologacja nr B-279, |
| - Ford RS | 200 | Homologacja nr B-280, |
| - Fuji | Subaru XT 4WD Turbo | Homologacja nr B-275, |
| - Lancia | Delta S4 | Homologacja nr B-276, |
| - Peugeot | 205 T16 | Homologacja nr B-262, |
- Samochody Grupy B o pojemności silnika ponad 1600 cm³, z układem doładowania lub bez, w specyfikacji pomiędzy 1987, a 1990 włącznie.

Pozostałe modele homologowane w Grupie B mogą startować w HRSMP na ogólnych zasadach.

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

4.3. W HRSMP obowiązują następujące kryteria podziału samochodów na kategorie:

KATEGORIA	SAMOCODY	WYMAGANIA
<u>1</u>	wyprodukowane pomiędzy 01.01.1931 a 31.12.1957 oraz homologowane pomiędzy 01.01.1958 a 31.12.1969 (okresy FIA D, E, F i G1)	
<u>2</u>	homologowane w Grupach 1, 2, 3 i 4 pomiędzy 01.01.1970 a 31.12.1975 (okresy FIA G2, H1)	<u>Załącznik K lub Regulamin Techniczny HRSMP (Załącznik 3 do niniejszego regulaminu)</u>
<u>3</u>	homologowane w Grupach 1, 2, 3 lub 4 pomiędzy 01.01.1976 a 31.12.1981 (okresy FIA H2, I)	
<u>4</u>	<u>homologowane w Grupach A, B i N pomiędzy 01.01.1982 a 31.12.1990 (okresy FIA J1, J2)</u>	
<u>5</u>	<u>homologowane w Grupach A, Kit-car i N pomiędzy 01.01.1991 a 31.12.1996</u>	<u>Załącznik 3a do regulaminu RSMP</u>

4.3.1. W HRSMP prowadzone są dodatkowe klasyfikacje w kategoriach HISTORIC OPEN bez podziału na klasy:

KATEGORIA	SAMOCODY	WYMAGANIA
HISTORIC OPEN 2WD	homologowane do 31.12.1996 w Grupach 1, 2, 3, 4, A, Kit-car, B lub N, które nie spełniają wymogów historycznej zgodności technicznej dla samochodów kategorii <u>1-5</u>	<ol style="list-style-type: none"> Napęd 2WD. Dla samochodów homologowanych: <ul style="list-style-type: none"> do 31.12.1990 - art. 3 Regulaminu Technicznego HRSMP (Załącznik 3 do niniejszego regulaminu). od 01.01.1991 do 31.12.1996 - Załącznik 3d do regulaminu RSMP.
HISTORIC OPEN 4WD		<ol style="list-style-type: none"> Napęd 4WD. Dla samochodów homologowanych: <ul style="list-style-type: none"> do 31.12.1990 - art. 3 Regulaminu Technicznego HRSMP (Załącznik 3 do niniejszego regulaminu). od 01.01.1991 do 31.12.1996 - Załącznik 3c do regulaminu RSMP.

4.4. Podział na klasy. Do klasyfikacji w klasach wymaga się powołania co najmniej dwóch klas w ramach danej kategorii, po minimum 3 zawodników zgłoszonych do rajdu w każdej z tych klas.

KATEGORIA	KLASA	POJEMNOŚĆ / INNE KRYTERIA
<u>1</u>	<u>A1</u>	<u>do 31.12.1961</u>
	<u>B1</u>	<u>po 31.12.1961</u>
<u>2</u>	<u>C1</u>	<u>do 2000 cm³</u>
	<u>C2</u>	<u>ponad 2000 cm³</u>
<u>3</u>	<u>D1</u>	<u>do 2000 cm³</u>
	<u>D2</u>	<u>ponad 2000 cm³</u>
<u>4</u>	<u>E1</u>	<u>do 2000 cm³</u>
	<u>E2</u>	<u>ponad 2000 cm³</u>
<u>5</u>	<u>F1</u>	<u>do 2000 cm³</u>
	<u>F2</u>	<u>ponad 2000 cm³</u>

4.7. Zachęca się organizatorów do tworzenia w rajdzie dodatkowych klasyfikacji, w tym klas markowych lub pucharowych. Celem utworzenia takiej klasy wymagany jest wniosek ze strony co najmniej 5 załóg lub sponsora danej klasyfikacji. Powołanie takiej klasy przez organizatora ma charakter jednorazowy (na jeden rajd). Organizator określi warunki danej klasyfikacji w Regulaminie uzupełniającym rajdu lub ogłosi je komunikatem wydanym przed startem do rajdu.

4.7.1. Klasy markowe i pucharowe mogą mieć charakter rozgrywek rocznych. Ich powołanie odbywa się na podstawie decyzji GKSS, na wniosek zainteresowanych zawodników lub sponsora tej klasyfikacji. Roczna klasyfikacja w ramach klas markowych i pucharowych wymaga zgłoszenia w niej co najmniej 5 zawodników.

4.8. W wyjątkowych okolicznościach, w tym szczególnie dla zaproszonych mistrzów i zawodników sportu samochodowego i/lub w ramach podejmowanych akcji charytatywnych Organizator rajdu, w porozumieniu z GKSS może utworzyć na danym rajdzie Kategorię Specjalną (np. GOŚĆ/VIP, etc.) indywidualnie określając warunki uczestnictwa w rajdzie.

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. Obydwa członkowie załogi muszą posiadać uprawnienia do prowadzenia pojazdu (ważne, przez cały czas trwania rajdu, prawa jazdy odpowiedniej kategorii), oraz 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.

5.4. Kolejność numerów startowych kierowców

W cyklu HRSMP ustala się następującą kolejność i zasady nadawania numerów startowych:

5.4.1. Załogi zgłoszone do klasyfikacji rocznej przed pierwszym rajdem sezonu ([zgodnie z art. 18.1.1 niniejszego regulaminu](#)):

- a. Kierowcy z listy priorytetowej Rajdów Historycznych PZM (załącznik 1 do niniejszego regulaminu) wg wyników z poprzedniego sezonu,
- b. Pozostali Kierowcy sklasyfikowani w poprzednim sezonie na pierwszych 3 miejscach w swojej kategorii w kolejności od FIA 1 do FIA 4/J2),
- c. Kierowcy sklasyfikowani w kategorii Historic Open **4WD** poprzedniego sezonu (wg tej klasyfikacji)
- d. Kierowcy sklasyfikowani w kategorii Historic Open **2WD** poprzedniego sezonu (wg tej klasyfikacji)
- e. Kierowcy, którzy kiedykolwiek startowali w HRPP/HRSMP
- f. Kierowcy startujący po raz pierwszy w HRSMP.

Numer startowy określone w punktach a-f przyznawane są na cały sezon. Lista stałych numerów startowych na bieżący sezon zostanie ogłoszona komunikatem przed pierwszym rajdem sezonu. Okrągłe białe pola numerowe, numery startowe do naklejenia na to pole oraz numery umieszczane na tylnej szybie wydawane są zawodnikom raz, przed pierwszym ich startem w sezonie. Zawodnicy zgodnie z praktyką historyczną mogą użyć pola okrągłego o średnicy co najmniej 45 cm lub kwadratowego o boku co najmniej 45 cm.

5.4.2. Załogi zgłoszone do klasyfikacji rocznej później niż przed pierwszym rajdem sezonu ([zgodnie z art. 18.1.1 niniejszego regulaminu](#)) oraz załogi nie zgłoszone do klasyfikacji rocznej otrzymują numery startowe nadawane przez każdego organizatora jednorazowo.

5.4.3. Start Honorowy odbywa się wg przyznanych numerów startowych na liście zgłoszeń.

5.4.4. Kolejność startu będzie ustalona przez Dyrektora zawodów, który opublikuje listę startową po jej uprzednim zatwierdzeniu przez ZSS. Przy ustalaniu listy startowej nie należy kierować się kolejnością na liście zgłoszeń, lecz z zapewnieniem maksymalnego bezpieczeństwa, ograniczeniem wyprzedzania na odcinkach specjalnych oraz utrzymaniem jak największej płynności przejazdów.

5.4.5. Organizator rundy HRSMP, która znajduje się w Międzynarodowym kalendarzu FIA lub która odbywa się poza granicami RP może wymagać nadania wszystkim numerów startowych wg zasad obowiązujących w danym rajdzie.

5.5. Nazwiska kierowcy i [drugiego kierowcy \(pilota\)](#) poprzedzone pierwszą literą imienia wraz z flagami narodowymi muszą być umieszczone na samochodzie zgodnie z załącznikiem nr 4 do niniejszego regulaminu. Nazwisko kierowcy zawsze na górze, a [drugiego kierowcy \(pilota\)](#) na dole. Dopuszcza się dodatkowo stosowanie Kart Identyfikacyjnych na prawej tylnej szybie bocznej.

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

5.7. Zdecydowanie zaleca się by każdy członek załogi w trakcie ostatnich dwóch sezonów przeszedł przedsezonowe szkolenie w zakresie zasad i procedury bezpieczeństwa, pierwszej pomocy, ekstrakcji załogi z samochodu rajdowego oraz uwalniania się z pasów bezpieczeństwa w przypadku dachowania potwierdzone imiennym dokumentem jego ukończenia. Organizatorem szkolenia musi być klub posiadający licencję sportową PZM.

5.8. Za start w rajdzie HRSMP uznaje się podanie karty na pierwszym PKC rajdu.

6. Regulamin uzupełniający

6.1. Wstępna wersja regulaminu uzupełniającego oraz mapa rajdu muszą być przesłana 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.

6.3. Jeśli organizator przewiduje ograniczenie liczby załóg, które mogą wystartować w rajdzie, pierwszeństwo w przyjmowaniu zgłoszeń mają załogi:

- z aktualnej listy priorytetowej rajdów historycznych PZM,
- zgłoszone do klasyfikacji rocznej,
- startujące samochodami posiadającymi HTP,
- które startowały w poprzednich dwóch sezonach (w tym bez pomiaru czasu).

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 publiczności i zawodników, 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 wraz z Zastępcą, których zadaniem jest kontrola, pomoc i nadzór nad zespołem sędziów i kontrolerów technicznych. W sprawach technicznych oraz bezpieczeństwa samochodów sportowych zdanie Delegata Technicznego 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.

7.6. Na każdy rajd GKSS powoła Koordynatora HRSMP.

8. Zgłoszenia, wpisy, reklama

8.1. Zgłoszenie, które zostało przyjęte, jest zawarciem umowy cywilnoprawnej zawodnika z organizatorem. Obowiązek prawidłowego i kompletnego wypełnienia zgłoszenia spoczywa na zawodniku. Zgłoszenie obejmuje również klasyfikację zespołów sponsorskich i zespołów producentów. Każdy zawodnik posiadający polską licencję ma obowiązek wskazać w zgłoszeniu przynależności klubową.

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.

8.1.1.1. Wyłącznie dla zawodników zagranicznych oraz uczestniczących w rajdzie na podstawie art. 4.8. niniejszego regulaminu organizator zapewni możliwość składania zgłoszeń poza systemem Inside PZM. Każda taka załoga zobowiązana jest do złożenia za pośrednictwem poczty elektronicznej organizatora zawodów, w terminie zgłoszeń podanym w regulaminie uzupełniającym rajdu, wypełnionego zgłoszenia wraz ze skanami posiadanych licencji oraz potwierdzenie wpłaty 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 organizatora, który zawodnik ma obowiązek dostarczyć podczas OA jest oryginał zgłoszenia z podpisami zawodnika i kierowców. Dodatkowo podczas OA, zawodnik musi być przygotowany na okazanie wszystkich wymaganych dokumentów tj. m.in.:

- licencji zawodnika i licencji kierowców,
- praw jazdy obu członków załogi,
- dowodu rejestracyjnego pojazdu (dopuszcza się wystanie skanu bezpośrednio do organizatora),
- polisy ubezpieczeniowej pojazdu (dopuszcza się wystanie skanu bezpośrednio do organizatora).

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), Historyczny Paszport Techniczny FIA (HTP) oraz Narodowy Historyczny Paszport Techniczny PZM (NHTP) zostaną zdeponowane 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 w „Ustawie 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 przesłać 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 (zgłaszających się do rajdu na podstawie licencji przyznanej osobie fizycznej) maksymalna wysokość podstawowego wpisowego do rajdu wynosi odpowiednio:

Kategoria, do której zgłoszony jest samochód:	Z reklamą dodatkową organizatora	Bez reklamy dodatkowej organizatora
1/2/3/4	<u>14,- PLN / km OS</u>	<u>28,- PLN / km OS</u>
5, Historic Open 2WD/4WD	<u>16,- PLN / km OS</u>	<u>32,- PLN / km OS</u>

Dla zawodników startujących samochodem z paszportem HTP (FIA), w którym kierowcą jest zawodnik zgłoszony do klasyfikacji rocznej, wpisowe w pierwszym terminie z reklamą organizatora będzie obniżone o 50%.

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 450,- 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 300,- 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 300,- PLN za jedną załogę.

8.2.5. W przypadku zgłoszenia do klasyfikacji zespołów producentów obowiązuje dodatkowe wpisowe w wysokości 300,- 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 załącznika nr 4 i 4a do niniejszego regulaminu.

8.3.1. O ile postanowienia niniejszego regulaminu nie stanowią inaczej w zakresie reklamy obowiązują przepisy zawarte w art. 2.1.9. Zał. K, art. 10.6 i art. 16 MKS oraz art. 29 Regulaminu Sportowego. Organizator może odrzucić reklamę, którą - w kontekście danych zawodów - uzna za niewłaściwą lub nieodpowiednią. Wszelka reklama podczas rajdu musi respektować ograniczenia wynikające z litery prawa.

8.3.2. Obowiązuje reklama obowiązkowa i dodatkowa zgodnie z zasadami zawartymi w załączniku nr 4 i załączniku nr 4a do niniejszego regulaminu.

8.3.2.1. Naklejki reklamowe (oznaczenia i symbole) aktualnych sponsorów, nie mogą być rozmieszczone w sposób kolidujący z rozmieszczeniem reklamy obowiązkowej i dodatkowej.

8.3.2.2. Z wyjątkiem naklejek wynikających z historycznego oznakowania samochodu oraz dopuszczonych oklejeń sponsorskich, wszystkie współczesne i nieaktualne naklejki rajdowe w tym numery startowe muszą być usunięte.

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

	Zgłosz. os. 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 HRSMP jest jednoznaczne z wyrażeniem przez zawodnika/kierowców zgody na przetwarzanie ich danych osobowych związanych z organizacją w/w rajdu/cykle oraz publikowaniem zdjęć i wyników na stronach internetowych PZM i organizatorów rund. Zawodnik/kierowca/y ma(ją) 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/cykle.

9. Ubezpieczenia

9.1. Każdy zawodnik oraz kierowca bierze udział w rajdzie na własną odpowiedzialność. Kierowca 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, kierowca, drugi kierowca (pilot) 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.

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](#)). [Każdy członek załogi musi używać system bezpieczeństwa ograniczający ruch głowy do przodu FHR \(lista techniczna FIA nr 29 lub 36\) wraz z odpowiednim kaskiem \(zgodnie z wymaganiami Rozdziału III Zał. L do MKS FIA\)](#). Wyjątki od tej reguły opisane są w Zał. K.

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 \(lista techniczna nr 74\)](#).

12.1.2.1. [W sezonie 2023 dopuszczone jest użycie wyposażenia bezpieczeństwa osobistego zgodnego z homologacją FIA Standard 8856-2000 \(lista techniczna nr 27\), które nie posiada hologramu FIA. Od sezonu 2024 wyposażenie nieposiadające hologramu FIA, będzie podlegać następującym zasadom:](#)

- [kombinezony będą dopuszczone do użycia przez 15 lat od daty produkcji,](#)
- [długa białą bielizna, 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](#)

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 przesłanym do Dyrektora zawodów. W sytuacji, gdy sędzia stwierdzi natychmiastową poprawę i uzna właściwe przygotowanie załogi, zwróci kartę drogową gdy czas pozostały do startu umożliwi 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 załączniku 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 czasu rzeczywistego pokonania tego odcinka oraz wszystkich kar czasowych nadanych na nim (falstart, potrącenia szykan i wygrodzeń, 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 HRSMP 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 kategorii. W przypadku, gdy nie będzie to możliwe lub gdy w danej kategorii rywalizuje tylko jedna załoga, Dyrektor Rajdu ustali czas, do którego kara będzie doliczona. 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**

Zasady przeprowadzania BK1 opisane są w załączniku nr 2 do niniejszego regulaminu.

13.1. 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. Jednoznacznie 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.

13.2. Organizator rajdu HRSMP obowiązany jest zaplanować trasę rajdu w taki sposób, aby przewidziany był geograficznie tylko jeden park serwisowy. Powierzchnia stanowiska serwisowego jaką otrzyma zawodnik wynosi 50 m².

13.2.1. Zaleca się by stanowiska serwisowe załóg HRSMP w parku serwisowym były zlokalizowane obok siebie w tzw. Strefie HRSMP. Stanowiska postojowe dla samochodów funkcyjnych, które są samochodami historycznymi powinny być zlokalizowane w Strefie HRSMP.

13.2.2. 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”).

13.3. 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.

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

13.5. 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 paliwa handlowego na stacjach paliw (bezpośrednio z dystrybutora). Stacje na których jest to dozwolone muszą być w jednoznaczny sposób wyznaczone przez organizatora i wskazane w książce drogowej. Muszą one zapewniać paliwo co najmniej 98 oktanowe. Organizator jest zobowiązany wyznaczyć w książce drogowej rajdu tyle stacji paliw, aby możliwe było przejechanie rajdu tankując samochód rajdowy wyłącznie na nich.

13.7. Paliwo.

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

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

13.8. Ze względów bezpieczeństwa, zabrania się mocowania kamer/obiektywów na zewnątrz samochodu (wysięgniki, przyssawki, 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.

14. Opony i Koła

14.1. Obowiązuje stosowanie opon zgodnie z art. 8.4 załącznika K z następującymi zmianami:

- Ręczne nacinanie lub modyfikacja wzoru bieżnika opony jest dozwolona, ale wyłącznie w sposób przewidziany przez jej producenta i jeżeli jest wykonywana w czasie trwania zawodów to odbywa się to wyłącznie w parku serwisowym.
- Bieżnik nie musi być zgodny historycznie, lecz dopuszczalne maksymalne rozmiary opon muszą być zgodne z Zał. J z okresu.
- Szerokość opony musi być dopasowana do szerokości obręczy.

14.2. W HRSMP obowiązują koła zgodne z przepisami Zał. K dla rajdów lub w przypadku samochodów kategorii:

- HISTORIC OPEN 2WD/4WD homologowanych do 31.12.1990 z art. 3.3.5. Regulaminu Technicznego HRSMP (Zał. 3 do niniejszego regulaminu).
- HISTORIC OPEN 4WD homologowanych od 01.01.1991 do 31.12.1996 z Zał. 3c do Regulaminu RSMP.

– HISTORIC OPEN 2WD homologowanych od 01.01.1991 do 31.12.1996 z Zał. 3d do Regulaminu RSMP.

14.2. W HRSMP obowiązują koła zgodne z przepisami Zał. K dla rajdów lub w przypadku kategorii HISTORIC OPEN 2WD/4WD zgodne z art. 3.3.5. Regulaminu Technicznego HRSMP (Zał. 3 do niniejszego regulaminu).

14.2.1. Wnętrze opony (przestrzeń pomiędzy obręczą koła a częścią wewnętrzną opony) może być wypełnione wyłącznie powietrzem.

14.3. W czasie zawodów obręcze kół muszą być pozbawione wszelkich oznakowań z poprzednich rajdów. 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.

15.1.1. Zaleca się organizatorom zezwolenie na wcześniejszy wjazd do Parku zamkniętego.

15.1.2. Zawodnicy uprawnieni do składania protestów technicznych, mogą złożyć pisemne oświadczenie o rezygnacji z prawa do składania tych protestów. Oświadczenie to jest ostateczne i nie może zostać odwołane, musi być ono złożone w formie pisemnej, nie później niż w czasie wjazdu do Parku Zamkniętego po mecie rajdu. W przypadku złożenia takiego oświadczenia przez wszystkich uprawnionych zawodników - o ile ZSS nie zdecyduje inaczej, Park Zamknięty HRSMP zostanie otwarty po wjeździe do niego wszystkich samochodów HRSMP, jakie pozostały w rywalizacji w rajdzie. Wcześniejsze otwarcie Parku Zamkniętego nie będzie dotyczyło samochodów wyznaczonych do końcowego badania kontrolnego oraz samochodów, na które został złożony protest techniczny. Otwarcie Parku Zamkniętego dla tych samochodów wymaga zgody ZSS.

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 HRSMP

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

- a. W Kategoriach, bez względu na ilość załóg - które ukończyły rajd za 1, 2 i 3 miejsce - po 2 puchary,
- b. W klasyfikacji zespołów producentów i zespołów sponsorskich - bez względu na ilość sklasyfikowanych za 1, 2, 3 miejsce - po 1 pucharze.

17.2. W miarę możliwości organizator może przewidzieć inne dodatkowe nagrody. Zaleca się by ich lista została wywieszona na 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.

17.4. Zawodnik, który został pozbawiony nagrody w wyniku prawomocnej decyzji ZSS, GKSS lub Trybunału PZM zobowiązany jest niezwłocznie, nie później jednak niż w terminie 2 tygodni, do przekazania nienależnych mu nagród załodze, której się one należą. Nie wykonanie tego obowiązku będzie uznane za niesportowe zachowanie podlegające karze na podstawie MKS.

18. Punktacja w rajdach HRSMP

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

18.1.1. Rejestracji do cyklu HRSMP należy dokonać najpóźniej w dniu Odbioru Administracyjnego rundy HRSMP, 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 „HRSMP - roczna opłata rejestracyjna: imię i nazwisko kierowcy, nr licencji kierowcy”. Opłata wynosi 500,- PLN.

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 kategorii/klas będą zdobywać punkty do klasyfikacji mistrzostw.

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

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 poszczególnych kategorii/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 i 18.6 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.

18.6. Punkty za HTP - Zawodnik startujący w rajdzie samochodem, który posiada Historyczny Paszport Techniczny FIA (HTP) otrzyma 5 dodatkowych punktów doliczanych do wyniku punktowego w kategorii i klasie za każdy ukończony rajd.

19. Warunki klasyfikacji rocznej

19.1. W klasyfikacjach rocznych HRSMP sklasyfikowani będą zarejestrowani do cyklu kierowcy oraz drudzy kierowcy (piloci), którzy z nimi wystartowali. Warunkiem klasyfikacji rocznej jest start (podanie karty na pierwszym PKC rajdu) w minimum trzech rajdach w sezonie.

19.1.1. Załoga, która wystartowała w sezonie w więcej niż jednej kategorii i/lub klasie może być sklasyfikowana i zdobywać tytuły w każdej z nich o ile spełni warunki art. 19.1 w co najmniej jednej kategorii.

19.1.2. Rajd jest liczony do klasyfikacji rocznej pod warunkiem zgłoszenia do niego na podstawie niniejszego regulaminu co najmniej 10 załóg HRSMP.

19.1.3. W przypadku zgłoszenia do rajdu mniejszej ilości załóg HRSMP są one klasyfikowane wyłącznie w historycznej klasie HRSMP jaka powołana zostanie automatycznie w cyklu RSMP. Taki rajd jest uznany za nierozegrany w cyklu HRSMP, a załogi nie otrzymują za niego punktów do klasyfikacji rocznej HRSMP. W takim przypadku zawodnik ma prawo do wycofania zgłoszenia i zwrotu wpisowego w całości pod warunkiem, że wystąpi o to pisemnie do organizatora rajdu przed rozpoczęciem OA.

19.1.4. Organizator rundy RSMP, która nie znajduje się w kalendarzu HRSMP, może w ramach zawodów utworzyć historyczną klasę HRSMP (art. 19.1.3.), w której obowiązywać będą ogólne zasady startu opisane w niniejszym regulaminie.

19.2. We wszystkich indywidualnych klasyfikacjach rocznych HRSMP, 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 kierowca i drugi kierowca (pilot) stanowili załogę, która zostanie razem sklasyfikowana na koniec sezonu.

19.4. 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. 10 Regulaminu Sportowego.

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

20. Klasyfikacje roczne w HRSMP

20.1. z zastrzeżeniem postanowień art. 19. niniejszego regulaminu załoga zdobywa punkty w każdej klasie i kategorii, w której wystartuje. Prowadzone są następujące klasyfikacje roczne obejmujące jedynie zawodników/kierowców zarejestrowanych do cyklu HRSMP:

a. Indywidualne:

- i. w kategoriach,
- ii. w klasach.

b. klubowa - obejmuje wszystkie kategorie,

c. zespołów sponsorskich - obejmuje wszystkie zespoły sponsorskie,

d. zespołów producentów - obejmuje wszystkie zespoły producentów.

20.2. Publikacja wyników powinna nastąpić nie później niż 7 dni po każdej rundzie sezonu. Publikacja wyników rocznych następuje po jej zatwierdzeniu przez GKSS.

20.3. Klasyfikacja w kategoriach i klasach.

Klasyfikacje w kategoriach i klasach są klasyfikacjami załóg. Wynikiem klasyfikacji rocznej w kategorii i klasie jest suma punktów zdobyta przez zawodnika w maksymalnie 4 rajdach sezonu. W przypadku konieczności odliczenia rund, odliczeniu (wraz z punktami za Power Stage) podlegają rundy z najmniejszą ilością punktów w każdej klasyfikacji oddzielnie. Odliczeniu nie podlega runda, w której zawodnik został zdyskwalifikowany decyzją ZSS. Klasy w klasyfikacji rocznej danej kategorii powoływane są pod warunkiem że w co najmniej połowie rajdów sezonu zarejestrowani do cyklu zawodnicy spełnili warunki art. 4.4. niniejszego regulaminu. Zawodnicy niezarejestrowani do cyklu nie są liczeni do frekwencji w klasach w klasyfikacji rocznej, a ich sklasyfikowanie w danym rajdzie nie odbiera punktów pozostałym kierowcom.

20.3.1. Tytuły w poszczególnych kategoriach - bez względu na liczbę sklasyfikowanych załóg - zostaną przyznane na zasadach art. 19.1. niniejszego regulaminu:

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

20.3.2. W zależności od ilości sklasyfikowanych załóg w klasyfikacji każdej z klas przyznane zostaną następujące tytuły:

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

20.3.3. W przypadku sklasyfikowania drugiego kierowcy (pilota) jako członka zwycięskiej załogi na podstawie art. 19.2. niniejszego regulaminu otrzymuje on taki sam tytuł i puchar jak kierowca.

20.4. Klasyfikacje zespołowe

Klasyfikacje klubowa, zespołów sponsorskich i zespołów producentów wymienione w art. 20.1 pkt. b, c, d, są klasyfikacjami, w których podmiotami klasyfikowanymi są:

- w klasyfikacji klubowej - kluby reprezentowane przez kierowców,
- w klasyfikacji zespołów sponsorskich / zespołów producentów - zespoły zgłoszone do tej klasyfikacji przez koordynatora zespołu.

Klasyfikacje zespołów sponsorskich i zespołów producentów prowadzone w rajdach HRSMP mają charakter punktowy wg zasad art. 5 Regulaminu Mistrzostw Europy w Sportowych Rajdach Historycznych FIA (FIA European Historic Sporting Rally Championship) w oparciu o punktacje określoną w niniejszym regulaminie.

20.5. Klasyfikacja klubowa.

Klasyfikacja klubowa jest klasyfikacją roczną i nie wymaga dodatkowego zgłoszenia. W klasyfikacji klubowej liczone będą punkty z klasyfikacji w kategoriach 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 kategorii 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 i wskazanych pisemnie podczas odbioru administracyjnego. 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 jednej załodze każdego zespołu w każdym rajdzie posiadającej najlepszy wynik czasowy. Załoga uczestnicząca w rajdzie może być zgłoszona tylko w jednym zespole w klasyfikacji zespołów

producentów. Skłasyfikowanie drugiej załogi zespołu producentów nie zwiększa wyniku punktowego zespołu, natomiast odbiera punkty pozostałym zespołom w tej klasyfikacji.

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 niekompletne nazwy zespołów. Dopuszczalne są zmiany nazwy zespołu w trakcie sezonu, o ile nazwa marki samochodowej pozostanie ta sama.

20.6.6. Wynikiem rocznym w każdej z tych klasyfikacji jest suma punktów zdobytych przez dany zespół we wszystkich rajdach sezonu. W przypadku nierozstrzygniętego wyniku punktowego w klasyfikacji końcowej sezonu zadecyduje lepszy wynik czasowy w klasyfikacji końcowej ostatniej rundy sezonu. 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, oraz najwyższej sklasyfikowanej załodze startującej w grupie samochodów z napędem na jedną oś. 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 lepszym wynikiem czasowym. W przypadku nierozstrzygniętego wyniku punktowego o wygranej w rundzie zadecyduje lepszy wynik czasowy w klasyfikacji końcowej rajdu, natomiast w klasyfikacji końcowej sezonu zadecyduje lepszy wynik czasowy w klasyfikacji końcowej ostatniej rundy sezonu.

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. Wynikiem rocznym w każdej z tych klasyfikacji jest suma punktów zdobytych przez dany zespół we wszystkich rajdach sezonu. W przypadku nierozstrzygniętego wyniku punktowego w klasyfikacji końcowej sezonu zadecyduje lepszy wynik czasowy w klasyfikacji końcowej ostatniej rundy sezonu. Tytuły mistrzowskie nadane zostaną bez względu na ilość sklasyfikowanych zespołów producentów.

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 nałożenie kary finansowej przez GKSS PZM.

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 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 450,- PLN. W przypadku gdy chęć udziału w odcinku testowym zadeklaruje zbyt mała liczba 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 drugiego kierowcy (pilota) był przewożony inżynier serwisu lub inna osoba wg uznania zawodnika. Fakt ten należy zgłosić w PKC 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 załączniku nr 3a do 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 załącznika nr 4 i załącznika 4a do niniejszego regulaminu. Jazda samochodem na

odcinku testowym w kierunku przeciwnym do właściwego jest zabroniona pod rygorem niedopuszczenia zawodnika do startu 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 uwidocznić 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 karami wymienionymi 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. Ze względu na szczególny charakter rajdów historycznych zawodnicy startujący w HRSMP mają szczególny obowiązek ścisłego przestrzegania i poszanowania:

- zasad bezpieczeństwa,
- zasad sportowego zachowania i fair-play,
- praw innych zawodników,
- przepisów PZM i FIA oraz przepisów Prawa o Ruchu Drogowym.

Organizator może w każdym momencie trwania rajdu kontrolować przestrzeganie wszystkich wymogów regulaminu.

21.12. W nawiązaniu do najlepszej tradycji sportu samochodowego w Polsce, w celu pogłębienia współpracy z zawodnikami oraz stworzenia sprawnego kanału komunikowania się z zawodnikami w ważnych sprawach sportowych cyklu, przewiduje się, że w przypadku wyłonienia przez zawodników spośród grona sklasyfikowanych w klasyfikacji rocznej HRSMP poprzedniego sezonu Rzecznika Zawodników HRSMP, będzie on uznany za ich przedstawiciela z prawem do ich reprezentowania wobec GKSS PZM w kwestiach sportowych, dotyczących HRSMP. Wszelkie ew. wnioski, postulaty i opinie Rzecznika Zawodników HRSMP będą uznane przez GKSS PZM jako głos doradczy.

21.13. Wszystko, co nie jest w niniejszym regulaminie dozwolone - jest zakazane.

Zatwierdzono wraz z załącznikami przez GKSS w dniu 08.03.2023 r.

Tekst jednolity z dnia 21.04.2022 r. z uwzględnieniem:

Komunikatu GKSS nr 3/2022

Komunikatu GKSS nr 4/2022

Załącznik 1

Kryteria do Listy Priorytetowej Rajdów Historycznych PZM

Przy ustalaniu listy startowej i listy zgłoszeń organizator każdego rajdu zgłoszonego do kalendarza sportowego PZM musi uwzględnić aktualną listę priorytetową Rajdów Historycznych PZM. Lista ta obowiązuje wyłącznie w rajdach historycznych organizowanych w Polsce posiadających wizę 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 w klasyfikacji danej kategorii Mistrzostw Europy w Sportowych Rajdach Historycznych podczas ostatnich dwóch sezonów.
2. Kierowcy, którzy zdobyli tytuł Mistrza Polski w Historycznej Klasyfikacji Generalnej HRSMP podczas ostatnich dwóch sezonów.
3. Kierowcy, którzy zdobyli tytuł Wicemistrza Polski oraz II Wicemistrza Polski w Historycznej Klasyfikacji Generalnej HRSMP w ostatnim sezonie.
3. Kierowcy, którzy zdobyli tytuł Mistrza Polski w rocznej klasyfikacji w swojej kategorii HRSMP w ostatnim sezonie.

Lista priorytetowa Rajdów Historycznych PZM w sezonie 2023:

- [ELEFANT](#)
- [Marcin Grzelewski](#)
- [Piotr Kiepus](#)
- Michał Łusiak
- [Artur Skrabalak](#)
- [Wojciech Stawowczyk](#)
- Marek Suder
- Andrzej Wodziński

Badania Kontrolne

1. Badanie Kontrolne przed rajdem (BK1) będzie obejmowało sprawdzenie:

- marki i modelu samochodu,
- barw historycznych zgodnie z Załącznikiem 4b do niniejszego regulaminu,
- ogólnej zgodności samochodu z kategorią i klasą, w której jest zgłoszony,
- niezbędnego wyposażenia bezpieczeństwa,
- dokumentów technicznych pojazdu.
- oklejenia samochodu zgodnie z wymogami regulaminu HRSMP

Dla samochodów z silnikiem doładowanym obowiązuje pomiar zwężki i jej oznakowanie.

1.1. Podczas BK1 zawodnik zobowiązany jest - z zastrzeżeniem warunków opisanych w art. 1.2. niniejszego załącznika - okazać oryginały następujących dokumentów:

- 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),
- Historyczny Paszport Techniczny FIA (HTP) (jeżeli dotyczy),
- Narodowy Paszport Techniczny PZM (NHTP) (jeżeli dotyczy),
- Certyfikat ASN klatki bezpieczeństwa (jeżeli dotyczy),
- Certyfikat ASN katalizatora (jeżeli dotyczy).

1.2. Załogi:

- zgłoszone do rajdu i nie zarejestrowane do cyklu mogą być raz w sezonie dopuszczone do startu i sklasyfikowane w rajdzie bez posiadania HTP lub NHTP.
- zagraniczne zobowiązane są do przedstawienia narodowego odpowiednika KSS, a w przypadku gdy są zarejestrowane do cyklu, HTP lub narodowego odpowiednika NHTP.

1.3. Obecność zawodnika w czasie BK1 nie jest obowiązkowa, niemniej, musi on być reprezentowany przez wskazanego w zgłoszeniu przedstawiciela. W czasie BK1, wszystkie osoby znajdujące się w strefie badania muszą uwidocznić identyfikator rajdu upoważniający ich do przebywania w tym obszarze.

2. **Przedsezonowe Badanie Kontrolne HRSMP (PBK-HRSMP)** - W bieżącym sezonie będzie możliwość przeprowadzenia Przedsezonowego Badania Kontrolnego, zwanego dalej PBK dla samochodów uczestniczących w HRSMP. PBK-HRSMP prowadzone jest na analogicznych zasadach jak BK1 określonych w art. 1 niniejszego załącznika. Prawo do odbycia PBK mają samochody zarejestrowane w RP*.

2.1. Pozytywny wynik PBK-HRSMP po spełnieniu wymagań ujętych w niniejszym regulaminie pozwoli na uczestnictwo w rajdach HRSMP bez konieczności udziału samochodu w Badaniu Kontrolnym przed rajdem (BK 1). Samochód przedstawiony do PBK musi być czysty, kompletny.

2.2. Podczas PBK należy przedstawić dokumenty jak na BK1 oraz dowód wpłaty na konto ZG PZM opłaty za PBK-HRSMP wymienionej w art. 2.4.

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

- przekroczeniu terminu dopuszczenia w HRSMP lub uszkodzeniu jednego z elementów wyposażenia bezpieczeństwa (klatka bezpieczeństwa, fotel, mocowanie fotela, pasy, itp.),
- zmianie wyposażenia, które zostało przedstawione i zadeklarowane na PBK-HRSMP,
- uszkodzeniu oznakowania informującego o pozytywnym wyniku PBK-HRSMP,
- nie ukończeniu zawodów (wycofanie się z powodu awarii, wypadku) lub wypadku podczas testów i nie przedstawienia samochodu do ponownych oględzin,
- utracie ważności NHTP i HTP (jeżeli dotyczy).
- zastosowania wobec samochodu procedury Czerwonej/ Czarnej Kropki na poprzednim rajdzie.

2.3.2. Jeśli nastąpiły zmiany w zakresie zatwierdzonych podczas PBK-HRSMP barw historycznych, zawodnik zobowiązany jest przedstawić samochód do ich ponownej weryfikacji podczas BK1.

2.4. Opłaty za PBK:

- 600,- PLN - opłata podstawowa,
- 300,- PLN - opłata samochodu z aktualnym HTP lub NHTP dla zawodnika zarejestrowanego do cyklu.

2.5. W sezonie 2023:

- nie będzie jednego zbiorowego PBK-HRSMP, we wskazanym miejscu i czasie. Termin i miejsce PBK-HRSMP będzie grupowo lub indywidualnie ustalane z Delegatem Technicznym PZM (bogumil.hulist@pzm.pl),
- PBK-HRSMP musi być zakończone na tydzień przed planowanym startem pierwszego rajdu HRSMP w sezonie.

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

2.6. Skrócona kontrola dla załóg i samochodu z PBK-HRSMP

- Skrócona kontrola wyposażenia samochodu oraz bezpieczeństwa osobistego załogi odbędzie się w dniu startu do rajdu, w miejscu i czasie podanym w regulaminie uzupełniającym rajdu.
- Niezgodność samochodu podczas ww. kontroli z regulaminem HRSMP lub z Kartą PBK-HRSMP, na wniosek Delegata Technicznego skutkuje natychmiastowym wstrzymaniem startu załogi i nałożeniem kary przez ZSS aż do dyskwalifikacji włącznie.

3. Badanie końcowe

3.1. Badanie końcowe może być przeprowadzone na podstawie decyzji ZSS podjętej na wniosek Dyrektora zawodów lub Delegata Technicznego albo na skutek złożonego protestu. Obowiązkiem zawodnika jest poddanie się zarządzonemu badaniu końcowemu oraz okazanie oryginałów wymaganych dokumentów zgodnie z regulaminem Sportowym. Badanie końcowe przeprowadzane jest zgodnie z Regulaminem Sportowym.

3.2. Po zakończeniu rajdu, czas przeznaczony na badania samochodów wyznaczonych do końcowego badania końcowego musi wynosić przynajmniej dwie godziny liczone od przybycia samochodów na miejsce badania końcowego.

3.3. Obecność załóg w czasie badania końcowego nie jest konieczna. Niemniej, muszą one być reprezentowane przez wskazanego w zgłoszeniu przedstawiciela zawodnika. W czasie badania końcowego, wszystkie osoby znajdujące się w ich strefie muszą uwidocznic identyfikator rajdu upoważniający ich do przebywania na tym obszarze.

4. Postępowanie w przypadku niezgodności samochodu z przepisami

4.1. W przypadku samochodów posiadających:

- HTP procedura jest określona w Zał. K,
- NHTP procedura jest określona poniżej.

4.2. W odniesieniu do NHTP obowiązują wszystkie procedury określone w Zasadach wydawania Narodowych Historycznych Paszportów Technicznych (NHTP), w tym:

- Właścicielem NHTP jest PZM.
- Delegat Techniczny może za zgodą ZSS zawodów zatrzymać NHTP.

4.3. Procedura Czerwonej Kropki NHTP. W przypadku stwierdzenia na BK1 lub w każdym innym momencie trwania zawodów, że samochód nie odpowiada zatwierdzonej specyfikacji NHTP, ale w dalszym ciągu jest zgodny z Zał. K lub Regulaminem HRSMP, to na wniosek Delegata Technicznego, za zgodą ZSS, gdy niezgodność została stwierdzona:

- podczas BK1, to zostanie on dopuszczony do zawodów z wpisem Czerwonej Kropki NHTP,
- po starcie rajdu, to będzie mógł kontynuować udział w zawodach z wpisem Czerwonej Kropki NHTP, pod warunkiem że niezgodność ta nie wpływa na zmianę określonej na liście startowej kategorii/klasy samochodu.

4.4. Procedura Czarnej Kropki NHTP. W przypadku stwierdzenia na BK1 lub w każdym innym momencie trwania zawodów, że samochód nie jest zgodny z Zał. K lub Regulaminem HRSMP dla określonej dla niego kategorii/klasy, to na wniosek Delegata Technicznego za zgodą ZSS gdy niezgodność została stwierdzona:

- podczas BK1, to nie zostanie on dopuszczony do zawodów z wpisem Czarnej Kropki NHTP,
- po starcie rajdu, to zostanie zdyskwalifikowany z zawodów z wpisem Czarnej Kropki NHTP.

4.4.1. Procedura Czarnej Kropki NHTP oznacza, że samochód nie jest zgodny z Zał. K lub Regulaminem Technicznym HRSMP. Z tego powodu do czasu usunięcia niezgodności samochód nie będzie mógł brać udziału w zawodach, a Zespół ds. Technicznych GKSS zweryfikuje również w takim przypadku ważność KSS PZM.

4.4.2. NHTP w przypadku procedury Czarnej Kropki NHTP zostanie zatrzymany przez Delegata Technicznego i może on wnioskować do Zespołu ds. Samochodów Historycznych o anulowanie NHTP. W takim przypadku zawodnik będzie musiał rozpocząć ponownie procedurę uzyskania NHTP.

4.5. Obowiązkiem zawodnika jest wyjaśnić z Delegatem Technicznym sposób postępowania odnośnie stwierdzonej niezgodności przed udziałem samochodu w następnych zawodach. Gdy różnice w specyfikacji samochodu w odniesieniu do zatwierdzonej specyfikacji NHTP są znaczne, to Delegat Techniczny może wnioskować do Zespołu ds. Samochodów Historycznych o anulowanie NHTP. W takim przypadku zawodnik będzie musiał rozpocząć ponownie procedurę uzyskania NHTP.

4.5.1. W przypadku gdy niezgodności wynikające z procedury Czarnej i Czerwonej Kropki NHTP nie zostaną poprawione do udziału samochodu w kolejnych zawodach, to na wniosek Delegata Technicznego nie zostanie dopuszczony przez ZSS do udziału w tych zawodach.

Regulamin Techniczny HRSMP dla Kategorii 1-4 i Historic OPEN 2WD/4WD homologowanych do 31.12.1990

1. PRZEPISY OGÓLNE I DEFINICJE

1.1. Definicje. Na potrzeby regulaminu HRSMP przyjmuje się następujące znaczenie poszczególnych pojęć:

- „Homologacja” - karta homologacyjna wydana dla danego modelu samochodu przez FIA lub ASN, opatrzona indywidualnym oznaczeniem numerowym lub literowo-numerowym.
- „Data homologacji” - (dla samochodów homologowanych): za datę homologacji uznaje się datę jej wydania, a w przypadku zastosowania jednego lub więcej rozszerzeń wydanych po tej dacie, za datę homologacji uznaje się datę wydania najpóźniejszego z zastosowanych w danym samochodzie rozszerzeń homologacji. W przypadku zastosowania podzespołów z wersji fabrycznej data homologacji jest datą pierwszego udokumentowanego montażu danego elementu w danym modelu lub jego wersji.
- „Rozszerzenie homologacji” - zmiana/modyfikacja, korekta lub uzupełnienie homologacji oznaczana jako VF, VO, ER, ET lub ES. Dopuszczenie możliwości skorzystania z rozszerzeń homologacji nie obejmuje rozszerzeń zakazanych przez FIA, oryginalnie dopuszczonych tylko dla samochodów grupy B wymienionych w art. 4.2.8.
- „Okres” - oznacza „okres zgodny z datą homologacji”. Dla samochodów niehomologowanych oznacza okres zgodny z datą produkcji.
- „Data produkcji” - (dla samochodów niehomologowanych): za datę produkcji uznaje się najwcześniejszą datę produkcji samochodu w danej konfiguracji technicznej.
- „Model samochodu” - samochód posiadający homologację, albo samochód nieposiadający homologacji ale porównywalny do jednej z grup rajdowych FIA i zatwierdzony przez Zespół ds. Samochodów Historycznych.
- „Wersja modelu samochodu” - wersja danego modelu samochodu nie posiadająca homologacji produkowana na powszechny rynek, wyprodukowana w minimalnej ilości sztuk określonej jak dla grupy w której zgłaszany jest samochód i sprzedawana w normalnej sieci dystrybucyjnej danego producenta.
- „Ogólnodostępna sprzedaż” - produkt wprowadzony do obrotu na terenie Unii Europejskiej.
- „Oryginalny” - w odniesieniu do specyfikacji technicznej modelu samochodu oznacza zgodny z homologacją dla samochodów homologowanych, albo ze specyfikacją techniczną producenta samochodu zatwierdzoną przez Zespół ds. Samochodów Historycznych dla samochodów niehomologowanych.
- „Zgodność z załącznikiem J z okresu” - dla samochodów homologowanych oznacza zgodność z Załącz. J właściwym dla daty homologacji. Dla samochodów niehomologowanych oznacza to zgodność Załącz. J z okresu dla grupy określonej przez Zespół ds. Samochodów Historycznych.

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

1.3. Samochód który uzyskał homologację po 1990 roku, lecz produkowany był wcześniej jest w rozumieniu niniejszego załącznika samochodem homologowanym po 1990 roku i nie może być dopuszczony do rozgrywek HRSMP jako niehomologowany do 31.12.1990.

1.4. Odstępstwa lub modyfikacje wpisane do NHTP zachowują ważność do końca ważności NHTP danego samochodu.

2. SAMOCHODY HOMOLOGOWANE I NIEHOMOLOGOWANE KATEGORII 1-4

2.1. O ile postanowienia niniejszego artykułu nie stanowią inaczej, dozwolone są jedynie modyfikacje, na które zezwala w przypadku samochodów:

- homologowanych- homologacja dla danego modelu samochodu oraz właściwy Załącz. J z okresu,
- niehomologowanych- specyfikacja techniczna producenta dla danego modelu samochodu oraz właściwy Załącz. J z okresu dla grupy określonej przez Zespół ds. Samochodów Historycznych.

Zastosowane modyfikacje musiały być dostępne i stosowane w okresie. W przypadku samochodów homologowanych dopuszcza się rozwiązania zapisane w rozszerzeniach homologacji (w tym „wariantach” tj. rozwiązaniach homologowanych, ważnych tylko dla określonej grupy - np. „ważne tylko dla gr. 4”) zgłoszonych nie później niż 31.12.1990.

2.1.1. Warunkowo dopuszcza się zastosowanie:

- dla samochodów homologowanych podzespołów/części pochodzących z wersji modelu samochodu homologowanej w niższej grupie (np. w samochodzie startującym wg homologacji grupy 4 zastosowanie podzespołów oraz rozwiązań homologowanych dla grupy 1, 2 lub 3, lecz nie odwrotnie).
- dla samochodów homologowanych i niehomologowanych podzespołów/części alternatywnych wg zasad określonych w art. 6.

2.1.2. Ponadto:

- Nie dopuszcza się podzespołów homologowanych lub dozwolonych przez Załącz. J z okresu wyłącznie dla samochodów wyścigowych.
- O ile inne przepisy niniejszego Regulaminu Technicznego nie stanowią inaczej, w zakresie dozwolonych modyfikacji dla samochodów niehomologowanych obowiązują te same wymogi co dla modeli homologowanych, a odniesienia do homologacji w przypadku samochodów niehomologowanych oznaczają odniesienia do

oryginalnej specyfikacji technicznej samochodu lub postanowień Zał. J z okresu dla grupy określonej przez Zespół ds. Samochodów Historycznych.

2.1.3. Masa samochodu nie może być mniejsza niż minimalna masa określona przez Zał. J z okresu homologacji danego samochodu lub jego homologacji, powiększona o 25 kg dla skompensowania masy wymaganego wyposażenia bezpieczeństwa.

2.1.4. Wszelkie rozwiązanie niezgodne z homologacją lub Zał. J z okresu muszą być wpisane do NHTP.

2.2. Obowiązują następujące wyjątki oraz dodatkowe wymogi:

SILNIK

2.2.1. Tłoki i korbowody: Tłoki, sworznie tłokowe, pierścienie tłokowe oraz korbowody i wał korbowy oraz sposób ich zabezpieczenia dowolne pod warunkiem, że homologowany skok tłoka jest zachowany.

Dla NHTP wydanych od 01.01.2024 r. korbowody i wał korbowy muszą być zgodne z Zał. J z okresu i homologacją.

2.2.2. Uszczelka głowicy: dowolna.

2.2.3. Wałki rozrządu: dowolne, ale ich ilość i ilość łożysk (podpór) musi być taka jak w homologacji.

2.2.4. Mechanizm rozrządu: dowolny.

2.2.5. Zawory: dowolne pod warunkiem zachowania wszystkich wymiarów, za wyjątkiem długości trzpienia. Gniazda zaworowe, sprężyny i popychacze są dowolne.

Dla NHTP wydanych od 01.01.2024 r. zawory muszą być zgodne z Zał. J z okresu i homologacją.

2.2.6. Kolektor wydechowy: dowolny, jednak wymiary „okien” (rysunki III i IV w homologacji) muszą być zgodne z homologacją. W samochodach z turbodoładowaniem, kolektor wydechowy musi być zgodny z homologacją, a układ wydechowy może być modyfikowany dopiero za turbosprężarką.

Dla NHTP wydanych od 01.01.2024 r. kolektor wydechowy musi być zgodny z Zał. J z okresu i homologacją.

2.2.7. Koło zamachowe musi mieć minimalną masę zgodną z homologacją. Ze względu bezpieczeństwa dopuszcza się zmianę koła zamachowego na stalowe w tym zintegrowane z wieńcem.

Dla NHTP wydanych od 01.01.2024 r. koło zamachowe musi być zgodne z Zał. J z okresu i homologacją.

UKŁAD ZASILANIA I WYLOTOWY

2.3.1. Gaźniki: dowolne, leżące lub stojące, ale zgodne z okresem i nie większe niż 45 mm i jednej gardzieli na cylinder. Dysze i zwężki są dowolne.

Dla NHTP wydanych od 01.01.2024 r. gaźniki muszą być zgodne z Zał. J z okresu i homologacją.

2.3.2. Pompa paliwowa: Dopuszcza się zmianę pompy mechanicznej na elektryczną lub zastosowanie innej niż homologowana pompy paliwowej oraz zastosowanie dodatkowego filtra paliwa i/lub regulatora ciśnienia paliwa. Dopuszcza się zastosowanie układu dwóch elektrycznych pomp paliwowych. Jeżeli pompy paliwa są zamontowane w kabinie to muszą być zabezpieczone ognioodporną i płynoszczelną osłoną / przegrodą.

2.3.3. Filtry powietrza, doloty: rodzaj i rozmieszczenie w komorze silnika jest dowolne, bez możliwości zastosowania jakiegokolwiek formy niehomologowanego doładowania. Wlot powietrza może być zmodyfikowany w sposób pozwalający na pobór powietrza z zewnątrz samochodu, pod warunkiem iż obrys nadwozia pozostanie bez zmian i wlot powietrza nie wystaje poza obrys nadwozia.

2.3.4. Układ wylotowy: zgodny z homologacją lub załącznikiem J z okresu. Każdy samochód, w którym oryginalny katalizator został wymontowany, musi być wyposażony w katalizator seryjny lub homologowany zgodny z listą techniczną FIA nr 8. Dopuszcza się katalizatory pochodzące z ogólnodostępnej sprzedaży. Katalizator nie może być modyfikowany.

2.3.5. Zbiornik paliwa: Musi być oryginalny lub bezpieczny FIA (stanowczo zalecany) zgodny z art. 253 Zał. J. Jeżeli jest inny niż bezpieczny FIA, to zaleca się aby był on wypełniony gąbką zgodną z normą American Military Specification MIL-B-83054 lub wypełnieniem przeciwybuchowym «D-Stop». Dopuszcza się stosowanie niehomologowanych zbiorników paliwa wykonanych we własnym zakresie dla NHTP wydanych do 31.12.2023 r. przez okres ważności danego NHTP. Zmiana zbiornika na bezpieczny wymaga również wymiany seryjnych przewodów paliwowych na przewody paliwowe zgodne z art. 253-3.2 Zał. J.

2.3.6. Elektroniczny system sterowania wtryskiem/silnikiem: System musi być włączony i w pełni sprawny. Podtrzymanie doładowania można zastosować jedynie pod warunkiem, że było stosowane w okresie. Dopuszcza się użycie współczesnych zamienników jednostek sterujących wtryskiem paliwa (ECU, ECM) pod warunkiem wykorzystania do ich sterowania oryginalnych czujników lub ich współczesnych zamienników, których ilość, zasada działania oraz rodzaj i mierzone parametry muszą być zgodne z oryginałem, homologacją lub załącznikiem J z okresu.

2.3.7. Ogranicznik/Zwężka: Dla silników doładowanych obowiązują zwężki o maksymalnej średnicy wewnętrznej 38 mm i zewnętrznej 44 mm. Dla niehomologowanych turbosprężarek obowiązują zwężki o maksymalnej średnicy wewnętrznej 36 mm i zewnętrznej 42 mm.

2.3.8. Zwężka musi być zamontowana na sprężarce zgodnie z art. 2.1.3. Zał. XI do Zał. K.

2.3.9. Wlew paliwa typu Monza lub Aston jest dozwolony, ale musi być zabezpieczony przed przypadkowym otwarciem. Zaleca się zamontowanie zaworu zwrotnego jak najbliżej zbiornika paliwa.

UKŁAD OLEJOWY (SMAROWANIA)

2.4.1. 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.

2.4.2. Chłodnica oleju: dowolna.

2.4.3. Zbiornik odmy: jest wymagany. W sezonie 2023 minimalna pojemność to 1 l. Od sezonu 2024 minimalna pojemność 2 litry do 2000 cm³ i 3 litry powyżej 2000 cm³ pojemności nominalnej.

UKŁAD CHŁODZENIA

2.5.1. Chłodnica silnika i jej sposób zamocowania oraz przewody cieczy chłodzącej są dowolne. Usytuowanie chłodnicy musi być zgodne z homologacją.

2.5.2. Termostat: dowolny.

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

UKŁAD ZAPŁONOWY

2.6.1. Zapłon:

- Dopuszcza się współczesne zamienniki pod warunkiem, że ilość świec na cylinder, rozdzielnica, cewka system wyzwalania iskry są zachowane.
- Zapłon elektroniczny: dopuszcza się zmianę układu zapłonowego z przerywaczem mechanicznym (styki przerywacza) na układ z czujnikiem Halla i modułem sterującym z okresu lub systemu 123. Dla NHTP wydanych od 01.01.2024 r. stosowanie systemu 123 będzie zabronione.

2.6.2. Aparat zapłonowy: może być przeniesiony z bloku do głowicy.

2.6.3. Ogranicznik obrotów: można zastosować elektroniczny ogranicznik obrotów z sygnalizacją maksymalnych obrotów.

2.6.4. Świece zapłonowe i kable wysokiego napięcia: dowolne.

INSTALACJA ELEKTRYCZNA

2.7.1. Instalacja elektryczna jest dowolna pod warunkiem zachowania rozwiązań z okresu.

2.7.2. Akumulator: Zawsze musi być solidnie przytwierdzony do nadwozia. Jeżeli umieszczony jest w kabinie to musi znajdować się za przednimi fotelami, być typu „suchego” oraz elektrycznie i mechanicznie zabezpieczony obudową. Akumulator typu „mokrego” może być zamontowany tylko w komorze silnikowej lub w bagażniku odgradzonym od kabiny grodzią płynoszczelną. Akumulator typu „mokrego” w bagażniku wymaga płynoszczelnej obudowy.

2.7.3. Oświetlenie: stanowiące oryginalne wyposażenie nie mogą być modyfikowane a ich zasilanie i zastosowane źródło światła musi pozostać oryginalne. Dopuszcza się jednak wymianę żarówek próżniowych na żarówki halogenowe (jodowe) w reflektorach przednich. Dopuszcza się dodatkowe reflektory przednie. Ich rodzaj i ilość (zawsze zgodne z przepisami kodeksu drogowego) musi być zgodna z danymi producenta z właściwego dla danego samochodu okresu historycznego, z zastrzeżeniem, że dopuszcza się wymianę żarówek próżniowych na żarówki halogenowe (jodowe). Listwy i żarówki LED są bezwzględnie zakazane.

UKŁAD NAPĘDOWY

2.8.1. Skrzynia biegów: Obudowa musi być oryginalna. Można stosować skrzynie kłowe. Sposób sterowania musi być zachowany.

Dla NHTP wydanych od 01.01.2024 r. skrzynie biegów muszą być zgodne z Zał. J z okresu i homologacją.

2.8.3. Półosie, przeguby i wał napędowy: dowolne.

2.8.4. Dyferencjał musi być oryginalny. Mechanizm różnicowy o ograniczonym poślizgu (szpera) jest dowolny.

Dla NHTP wydanych od 01.01.2024 r. dyferencjał i mechanizm różnicowy o ograniczonym poślizgu (szpera) muszą być zgodne z Zał. J z okresu i homologacją.

UKŁAD HAMULCOWY

2.9.1. Obwody Hamulcowe: Zaleca się zmianę jednoobwodowych systemów hamulcowych na dwuobwodowe - to jest takie, które mają 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.

2.9.2. Tarcze: Dopuszcza się zamienniki homologowanych tarcz hamulcowych pod warunkiem, że posiadają certyfikat ECE-R90.

2.9.3. Zaciski hamulcowe: Producent dowolny, ale ilość i średnica tłoków zacisków musi być nie większa niż w homologacji.

Dla NHTP wydanych od 01.01.2024 r. zaciski hamulcowe mogą pochodzić z ogólnodostępnej sprzedaży, ale muszą mieć zachowaną ilość i średnicę tłoczków.

2.9.4. Hamulce bębnowe: Producent dowolny, ale rozmiar bębna, szczęk i średnica cylinderków hamulcowych musi być nie większa niż wynikająca z homologacji.

Dla NHTP wydanych od 01.01.2024 r. hamulce bębnowe mogą pochodzić z ogólnodostępnej sprzedaży, ale rozmiar bębna, szcęk i średnica cylinderków hamulcowych musi być zachowana.

2.9.5. Klocki i okładziny hamulcowe: dowolne.

2.9.6. Przewody hamulcowe: Zaleca się stosowanie wzmocnionych, elastycznych przewodów hamulcowych w tym np. w oplocie stalowym zgodnych z art. 253-3 Zał. J.

2.9.7. Hamulec pomocniczy:

- Mechaniczny hamulec pomocniczy może być zastąpiony hamulcem hydraulicznym.
- Hamulec pomocniczy może działać w systemie „fly-off” jednak musi posiadać możliwość zablokowania w pozycji zaciągniętej.

2.9.8. Korektor układu hamulcowego: pochodzący z ogólnodostępnej sprzedaży.

UKŁAD JEZDNY, ZAWIESZENIA I KIEROWNICZY

2.10.1. Stabilizatory: dowolne.

2.10.2. Amortyzatory: Ilość i zastosowany rodzaj amortyzatorów musi być zgodny z Suplementem nr 1 do Zał. K dot. amortyzatorów z zastrzeżeniem, że dla samochodów, w których homologacja i/lub Zał. J z okresu nie przewidują regulowanych amortyzatorów dopuszcza się zastosowanie amortyzatorów z pojedynczą regulacją (bez zbiorników zewnętrznych). Nie dopuszcza się zastosowania amortyzatorów o większej ilości regulacji niż wynika to z powołanych powyżej przepisów, nawet gdy część tych regulacji będzie trwale dezaktywowana.

2.10.3. Sprężyny: dowolne.

2.10.4. Układ kierowniczy: Dopuszcza się by koło kierownicy było wyposażone w mechanizm szybkiego zwolnienia zgodnie art. 255-5.7.3.9 Zał. J. Złącze na całym obwodzie musi być trwale oznaczone kolorem żółtym. Zabroniona jest jakakolwiek modyfikacja drążka kolumny kierowniczej.

- **Przekładnia kierownicza:** przełożenie dowolne, pod warunkiem zachowania oryginalnej obudowy.
- **Układ wspomagania kierownicy** może być odłączony, ale nie wolno go wymontowywać.

Mocowanie koła przy pomocy śrub może być zmienione na mocowanie przy pomocy szpilek i nakrętek.

2.10.5. Samochody mogą być wyposażone maksymalnie w dwa koła zapasowe, które muszą być solidnie zamocowane, ale nie mogą być zamocowane w miejscu przeznaczonym dla załogi. Jeżeli zezwala na to Zał. J z okresu, to koła zapasowe nie są obowiązkowe pod warunkiem zachowania wymaganej minimalnej masy samochodu.

NADWOZIE

2.11.1. Inne wyposażenie i tapicerka: Dopuszcza się usunięcie tylnych siedzeń oraz modyfikacje niezbędne do instalacji wyposażenia bezpieczeństwa. Zezwala się na usunięcie elementów tapicerskich drzwi przednich i tylnych, ale muszą być one zastąpione płytami zrobionymi z trudnopalnych materiałów. To samo dotyczy elementów tapicerskich usytuowanych poniżej bocznych tylnych szyb.

2.11.2. Zegary i wskaźniki: jeśli nie są oryginalne muszą pochodzić z okresu. Można zastosować dodatkowe wskaźniki analogowe lub kapilarne (np. temperatury wydechu, lub temperatury powietrza w dolocie i inne).

3. SAMOCHODY KATEGORII HISTORIC OPEN 2WD / 4WD

3.1. Ustalenia ogólne

Samochody Historic Open 2WD / 4WD to wszystkie modele samochodów homologowane przed 1.01.1991, w których dokonano modyfikacji wykraczających poza ramy homologacji lub Zał. J z okresu homologacji danego modelu samochodu, zgodnie z wymogami niniejszego art. 3 Regulaminu Technicznego HRSMP. Zespołem nadrzędnym dla określenia okresu homologacji jest nadwozie.

3.3. Wymogi techniczne

3.3.1. Minimalna masa samochodu, zgodnie z wytycznymi pomiaru zawartymi w art. 255-4.3 i art. 255-4.4, Zał. J nie może być mniejsza niż minimalna masa określona przez Zał. J z okresu homologacji dla grupy w której homologowany jest samochód, powiększona o 25 kg dla skompensowania masy wymaganego wyposażenia bezpieczeństwa.

Minimalna masa samochodu z załogą musi wynosić + 160 kg. Użycie balastu jest dozwolone na warunkach określonych w art. 252 2.2. Zał. J.

3.3.2. Silnik:

- Można stosować silnik z okresu poprzedzającego okres homologacji, z okresu homologacji lub następującego po nim.
- Zastosowany silnik nie może zmienić klasy pojemnościowej samochodu zgodnie z art. 251-1.2 Zał. J do MKS.
- Silnik doładowany można stosować wyłącznie w przypadku, gdy był on stosowany w modelu homologowanym.
- 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.
- 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.
- 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.
- Gaźnik, układ wtrysku paliwa i jego sterownik są dowolne (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/zwężkę, którego maksymalna średnica wewnętrzna wynosi 38 mm i zewnętrzna 44 mm. Dla NHTP wydanych od 01.01.2024 r. całe powietrze niezbędne do zasilania silnika musi przechodzić przez ogranicznik/zwężkę, którego maksymalna średnica wewnętrzna wynosi 36 mm i zewnętrzna 42 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, dźwigniki 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.
- Układ wydechowy jest dowolny, pod warunkiem że nie powoduje przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu. Wylot rury wydechowej zgodny z homologacją pojazdu.

3.3.3. 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 (P,C,T), przełożenia, obudowa i wspomaganie dowolne.
- Wsporniki mechanizmu różnicowego są dowolne. Chłodnica i pompa oleju może być dodana.
- Wały napędowe i półosie są dowolne.
- Piasty kół są dowolne.

3.3.4. Zawieszenie

3.3.4.1. Rozstaw osi musi być zgodny z homologacją.

3.3.4.2. Umieszczenie osi obrotów punktów mocowania zawieszenia do wahaczy i do nadwozia musi pozostać niezmiennym w stosunku do homologowanej konstrukcji. Wzmocnienie punktów mocowania zawieszenia jest dozwolone poprzez dodanie materiału dopasowanego do kształtu oryginalnej części.

3.3.4.3. Drażki wzmacniające można montować zgodnie z art. 255-5.3.1 Zał. J.

3.3.4.4. Rama / belka przednia i tylna oraz inne elementy zawieszenia (wahacze, drażki, itp.) muszą:

- a. pochodzić z modelu homologowanego, lub
- b. w przypadku niedostępności elementów zawieszonych dopuszcza się stosowanie zamienników
- c. i rozwiązań technologicznych w obrębie jednej marki, lub
- d. 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, lub
- e. być adaptowane z innej marki o zbliżonej konstrukcji.

3.3.4.5. Przeguby i punkty mocowania zawieszenia muszą być zgodne z art. 255-5.3.4 Zał. J., materiał przegubów jest dowolny. Położenie osi obrotu przegubu nie może być zmienione (patrz rys. 255-5 Zał. J.).

3.3.4.6. Zwrotnica - dowolna.

3.3.4.7. Wysokość zawieszenia jest dowolna z zachowaniem art. 252-2.1 Zał. J.

3.3.4.8. Sprężyny, amortyzatory (dozwolony jest jeden amortyzator na koło) i stabilizatory są dowolne, ale nie mogą być regulowane z kabiny.

3.3.4.9. Górne punkty mocowanie kolumny McPherson i amortyzatora są dowolne.

3.3.5. 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 [załogi](#).
- **3.3.6. 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 kolumny kierowniczej, z wyjątkiem zastosowania wspomaganie elektrycznego [pochodzącego z ogólnodostępnej sprzedaży](#).

3.3.7. 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 są dowolne, ale muszą to być elementy / podzespoły dopuszczone do handlu.

3.3.8. 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. Zał. J. 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.
- Ostony spodu samochodu muszą być zgodne z art. 255-5.7.2.10. Zał. J.
- 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.

3.3.9 Instalacja elektryczna jest dowolna, ale napięcie oryginalnej instalacji elektrycznej, w tym również układu zapłonowego, musi być zachowane.

3.3.10. Akumulator

Oryginalny lub spełniający poniższe wymagania:

Producent i typ akumulatora:

- Producent, pojemność oraz przewody akumulatora są dowolne.
- Oryginalna liczba akumulatorów musi zostać zachowana.
- Musi być dostępny w ogólnodostępnej sprzedaży.

Lokalizacja akumulatora:

- Akumulator musi być zlokalizowany w oryginalnej lokalizacji lub w kokpicie.
- Akumulator musi być typu suchego jeżeli nie znajduje się w komorze silnika.
- Jeżeli jest zamontowany w kokpicie, akumulator musi znajdować za fotelami załogi.

Zamocowanie akumulatora:

- Każdy akumulator musi być pewnie zamocowany a złącze plus musi być izolowane.
- Jeżeli akumulator został przeniesiony z oryginalnej lokalizacji, musi zostać zamontowany do nadwozia przy użyciu zamontowanej do podłogi śrubami i nakrętkami metalowej podstawy oraz dwóch metalowych taśm z osłoną izolacyjną.
- Do zamocowania metalowych taśm muszą być użyte śruby o rozmiarze przynajmniej M10 i pod każdą z nich płytka wzmacniająca o grubości przynajmniej 3 mm i powierzchni 20 cm² od dołu karoserii. Montaż wyłącznika prądu w kokpicie jest obowiązkowy

3.3.11 Oświetlenie: stanowiące oryginalne wyposażenie nie mogą być modyfikowane a ich zasilanie i zastosowane źródło światła musi pozostać oryginalne. Dopuszcza się jednak wymianę żarówek próżniowych na żarówki halogenowe (jodowe) w reflektorach przednich. Dopuszcza się dodatkowe reflektory przednie. Ich rodzaj i ilość (zawsze zgodne z przepisami kodeksu drogowego) musi być zgodna z danymi producenta z właściwego dla danego samochodu okresu historycznego, z zastrzeżeniem, że dopuszcza się wymianę żarówek próżniowych na żarówki halogenowe (jodowe). Listwy i żarówki LED są bezwzględnie zakazane.

4. PODZESPOŁY/CZĘŚCI ALTERNATYWNE

4.1. W wyjątkowych przypadkach zawodnik może wystąpić do Zespołu ds. Samochodów Historycznych o zgodę na zastosowanie części alternatywnych. Szczególnie uzasadnioną przesłanką dla wydania takiej zgody jest spełnienie następujących warunków:

- ich zastosowanie będzie uzasadnione m.in. problemem z dostępnością, trwałością czy też bezpieczeństwem,
- pochodzą z innej wersji modelu samochodu lub innego modelu samochodu lub są dostępne w ogólnodostępnej sprzedaży,
- ich zastosowanie nie doprowadzi do zmiany pierwotnej grupy, kategorii lub klasy samochodu,
- pochodzą z tego samego lub wcześniejszego okresu co samochód, ewentualnie technologia ich wykonania odpowiada tej z okresu samochodu,
- zostaną zmodyfikowane wyłącznie w zakresie dozwolonym przez przepisy techniczne, które są stosowane dla samochodu,
- zastosowane materiały są takie same jak w homologacji lub specyfikacji fabrycznej,
- zasada działania jest taka sama jak podzespołów oryginalnych.

4.1.1. Obowiązek przedstawienia dowodów i dokumentacji potwierdzających dopuszczalność danego rozwiązania zgodnie z pkt. 4.1. spoczywa na zawodniku.

4.2. W załączniku nr 8 do niniejszego regulaminu będzie publikowany wykaz zatwierdzonych do użycia podzespołów/części alternatywnych.

4.2.1. Zastosowane podzespoły/części alternatywne podlegają wpisowi do NHTP.

4.3. Lista samochodów historycznych z wygasłą homologacją FIA dostępna jest na stronach www.fia.com/historic-regulations oraz www.pzm.pl a historyczne homologacje i historyczne Zał. J z okresu dostępne są na stronie www.historicdb.fia.com/.

Zał. 3a

Wyposażenie bezpieczeństwa dla Kategorii 1-4 i Historic OPEN 2WD/4WD homologowanych do 31.12.1990

1. W HRSMP obowiązuje następujące wyposażenie bezpieczeństwa dla samochodów kategorii:

- 1-4,
- HISTORIC OPEN 2WD/4WD do 31.12.1990:

1.1. Wyrażenie w tym załączniku:

- „Wszystkie kategorie” oznaczają kategorie - 1-4 i HISTORIC OPEN 2WD/4WD do 31.12.1990.
- „HISTORIC OPEN 2WD/4WD” oznaczają HISTORIC OPEN 2WD/4WD do 31.12.1990.

2. Klatka bezpieczeństwa

2.1. Kategoria 1-4: zgodna z Zał. K lub certyfikowana zgodnie z Regulaminem Homologacji Historycznych Klatek Bezpieczeństwa FIA.

2.2. HISTORIC OPEN 2WD/4WD, certyfikowane zgodnie z:

- Regulaminem Certyfikacji Klatek Bezpieczeństwa PZM,
- Regulaminem Homologacji Klatek Bezpieczeństwa FIA,
- Regulaminem Homologacji Historycznych Klatek Bezpieczeństwa FIA.

Konfiguracja klatki bezpieczeństwa musi zostać skonsultowana z Zespołem ds. Samochodów Historycznych.

2.3. Dla NHTP wydanych:

- do 31.12.2022 dopuszcza się klatki bezpieczeństwa zgodne z Zał. J 2016.
- od 01.01.2023 do 31.12.2023 dopuszcza się klatki bezpieczeństwa zgodne z Zał. J 2020.

2.4. Otuliny klatki bezpieczeństwa, wszystkie kategorie: Art. 253-8.

3. Pasy bezpieczeństwa, wszystkie kategorie:

3.1. Samochód musi być wyposażony w dwa noże do przecinania pasów, zamontowane w sposób dający do nich dostęp kierowcy i drugiemu kierowcy (pilotowi) w zapiętych pasach bezpieczeństwa.

3.2. Kategoria 1-4:

- Pasy bezpieczeństwa muszą posiadać aktualną homologację i być zgodne z normą FIA 8853/98 lub FIA 8853-2016 i zamontowane zgodnie z art. 5.15 Zał. K.
- Dla samochodów kategorii 1-4 do 2000 cm³ pojemności przeliczeniowej dopuszcza się stosowanie pasów bezpieczeństwa z przekroczoną datą ważności do użycia o 5 lat (maksymalnie 10 lat od daty produkcji), w tym zgodnych z normą FIA 8853/98.

3.3. HISTORIC OPEN 2WD/4WD: Art. 253-6 Zał. J.

4. Fotele, wszystkie kategorie:

- Art. 253-16 Zał. J (lista tech. nr 12 lub 40 lub 91).
- Dla samochodów kategorii 1-4 do 2000 cm³ pojemności przeliczeniowej dopuszcza się stosowanie foteli zgodnych z normą FIA 8855-1999 z przekroczoną datą ważności do użycia o 5 lat (maksymalnie 10 lat od daty produkcji).
- Dla samochodu Lancia 037 wymagana jest wyłącznie norma 8862-2009.
- Dla samochodów z okresów D i E (1931-1962) oryginalne fotele mogą zostać zmienione wyłącznie na zgodne z art. 253-16 Zał. J (lista tech. nr 12 lub 40 lub 91) lub wg zasad określonych w art. 4 Regulaminu Technicznego HRSMP (Zał. 3 do niniejszego regulaminu).

5. Gańnice i systemy gańnicze, wszystkie kategorie:

- (listy tech. FIA 16 lub 52). Wszystkie samochody muszą być wyposażone w system gańniczy zgodny z art. 253.7.2. Zał. J jak również muszą być wyposażone w gańnicę ręczną zgodną z art. 253-7.3. Zał. J.
- Systemy gańnicze muszą mieć możliwość natychmiastowego uruchomienia ich zarówno wewnątrz kabiny, jak i z zewnątrz samochodu. Włącznik systemu gańniczego musi być zgodny z art. 253.7 Zał. J. Butla systemu gańniczego oraz gańnica ręczna muszą być zamocowane w sposób uniemożliwiający wysunięcie się z mocowania w wyniku wypadku (system "anti-torpedo"). Dysze systemu gańniczego muszą być trwale zamocowane, aby nie było możliwości ich przestawienia lub przekręcenia i muszą być rozmieszczone dokładnie tak jak w instrukcji montażu systemu gańniczego właściwej dla danego numeru „Ex” systemu gańniczego (patrz lista techniczna FIA 16 lub 52).

6. Szyby

6.1. Wszystkie kategorie:

- Szyba przednia musi być oryginalna i ze szkła laminowanego.
- W przypadku gdy w danym samochodzie oryginalna szyba przednia ze szkła hartowanego i w ogólnodostępnej sprzedaży nie jest dostępny jej zamiennik ze szkła laminowanego, szyba musi być oklejona folią przeciwdpryskową zgodnie z art. 253-11 Zał. J.
- Dla samochodów z okresów szyba przednia może być wymieniona na szybę zawierającą elementy grzewcze.
- Dopuszcza się zamontowanie elementów zapobiegających wypadnięciu szyb.
- Wycieraczki i spryskiwacze szyby przedniej są obowiązkowe i muszą być sprawne.
- Szyby boczne i tylne muszą być oklejenie folią przeciwdpryskową zgodnie z art. 253-11 Zał. J.
- W samochodach dwurdzwiowych dopuszcza się zamontowanie elementów umożliwiające otwieranie od zewnątrz szyb bocznych tylnych w celu uzyskania dostępu do przestrzeni za fotelami załogi.
- Na szybach bocznych samochodu dozwolona jest folia przyciemniana, która spełnia warunki dopuszczenia do ruchu drogowego (przepuszczalność światła co najmniej 70%). W HRSMP zabronione jest stosowanie folii posrebrzanych.

6.2. 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 drugiego kierowcy (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.

6.2.1. Dla NHTP wydanych od 01.01.2024 r. szyby boczne i tylne dla Kategorii 1-4 muszą być zgodne z homologacją i Zał. J z okresu.

7. Dodatkowe postanowienia, wszystkie kategorie:

7.1. Główny wyłącznik prądu: 253-13 Zał. J.

7.2. Uszy holownicze: 253-10 Zał. J.

7.3. Dodatkowe postanowienia

7.3.1. Kategoria 1-4:

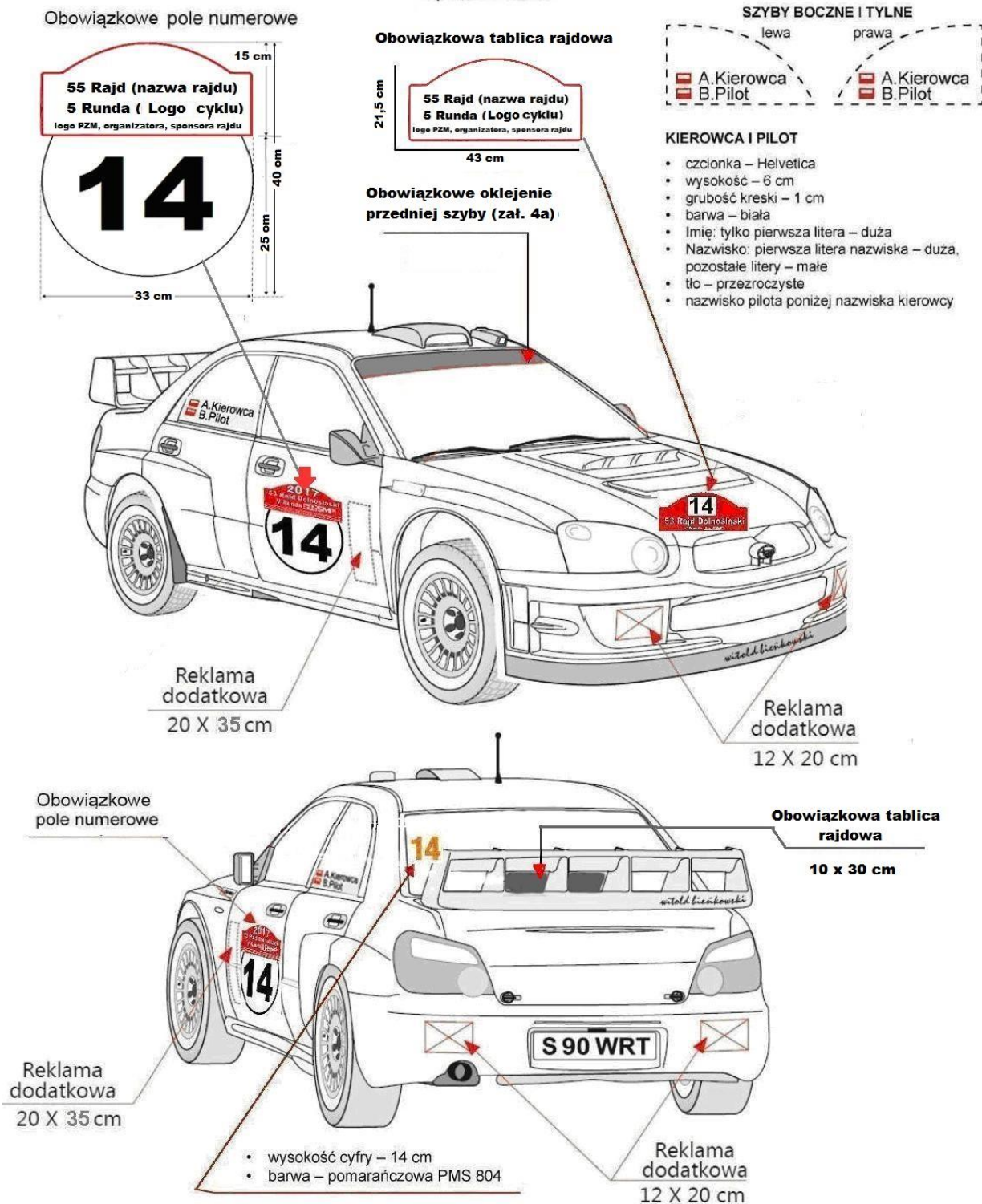
- Wszystkie przewody paliwowe, olejowe, hamulcowe i elektryczne muszą być zabezpieczone przed korozją, uszkodzeniem mechanicznym jeżeli są zamontowane poza kabiną pasażerską a w jej wnętrzu przed ryzykiem pożaru. Elementy te nie mogą być poprowadzone między nadwoziem a klatką bezpieczeństwa. Żadne elementy takiego zabezpieczenia nie mogą wzmacniać konstrukcji samochodu. Żadne dodatkowe zabezpieczenia nie są wymagane, jeśli zachowany został stan fabryczny.
- Jeżeli nie zostało zachowane rozwiązanie seryjne, wszystkie przewody paliwowe, olejowe oraz zawierające płyn hydrauliczny lub chłodniczy muszą być zgodne z art. 253-3 Zał. J.
- Samochody wyposażone w systemy paliwowe bez pompy mechanicznej albo elektrycznej (np. opadowe) powinny mieć jasno oznaczony wyłącznik dopływu paliwa ze zbiornika.
- Zamocowanie pokrywy bagażnika i silnika jest dowolne, lecz każda pokrywa musi być zamocowana w 4 punktach i musi posiadać możliwość otwarcia z zewnątrz.

7.3.2. Historic OPEN 2WD/4WD:

- | | |
|---------------------------------------|-------------------|
| - Przewody paliwowe, pompy i filtry | 253-3 |
| - Paliwo | 252-9.1 i 252-9.2 |
| - Przegroda przeciwpożarowa | 253-15 |
| - Lusterka wsteczne | 253-9 |
| - Bezpieczny układ hamulcowy | 253-4 |
| - Dodatkowe zamocowania (obowiązkowe) | 253-5 |
| - Zbiornik zbierający olej | 255-5.1.14 |

8. Zespół ds. Samochodów Historycznych może wydać decyzję **zmieniającą** wymogi bezpieczeństwa dla samochodu o szczególnej konfiguracji technicznej, konstrukcji lub konfiguracji wyposażenia bezpieczeństwa. Każda taka decyzja musi być wpisana do NHTP.

Rozmieszczenie reklamy obowiązkowej i dodatkowej



- Pole reklamy dodatkowej, znajdującej się na obu drzwiach przednich o wymiarach 20 x 35 cm o wymiarach leży w wyłącznej dyspozycji Organizatora rajdu.
- Pole reklamy dodatkowej, znajdujące się na czterech narożnikach samochodu (zderzak przedni i tylny oraz na szybie tylnej) leży w wyłącznej dyspozycji Promotora cyklu HRSMP.
- W rundach rozgrywanych poza granicami RP tablice rajdowe oraz pola numerowe mogą podlegać przepisom obowiązującym dla historycznych mistrzostw kraju ASN organizatora.
- Pole numerowe może być kwadratowe lub okrągłe o długości boku/średnicy 45 cm.

Oklejenie przedniej szyby (blenda)

1 – kategoria 1	5 – kategoria 5
2 – kategoria 2	2WD - OPEN 2WD
3 – kategoria 3	4WD - OPEN 2WD
4 – kategoria 4	

1. Na pasie przedniej szyby o podkładzie czarnym matowym (blenda), muszą znajdować się wyłącznie oznaczenia przedstawione w niniejszym załączniku w kolorystyce i rozmieszczeniu jak na rysunku powyżej:

- Logo cyklu **MOTUL HRSMP** o wysokości 8 cm i łącznej długości 55 cm (z czego „**MOTUL**” o długości 29 cm a „**HRSMP**” o długości 26 cm).
- Logo PZM o boku 8 cm (zgodne z Księgą Znaku PZM).
- kod klasyfikacji - czcionka Helvetica, wysokość 6 cm, grubość 1 cm, kolor biały

2. W sytuacji ograniczenie widoczności przez pas reklamy, dopuszcza się zastąpienie pasa czarnego pasem przezroczystym o ciemnej barwie lub jego przeniesienie na dach lub całkowitą rezygnację z pasa z jednoczesnym zachowaniem pozostałych, wskazanych oznaczeń. Każde opisane powyżej odstępstwo wymaga zgody Delegata Technicznego.

3. Komplet materiałów do oklejenie przedniej szyby (z wyjątkiem czarnego tła blendy, które zawodnik zobowiązany jest przygotować we własnym zakresie) wydawane są zawodnikowi bezpłatnie przy pierwszym starcie w konkretnej kategorii i klasie. Przy kolejnych startach zawodnik będzie miał zapewnioną możliwość zakupu kolejnego kompletu za kwotę 50,- PLN.

4. Dodatkowo, organizator może zdecydować o umieszczeniu jego logo w miejscu jak na rysunku powyżej, o wielkości zamykającej się w kwadracie 8x8 cm. Obowiązek dostarczenia logo organizatora do umieszczenia na blendzie spoczywa na organizatorze.

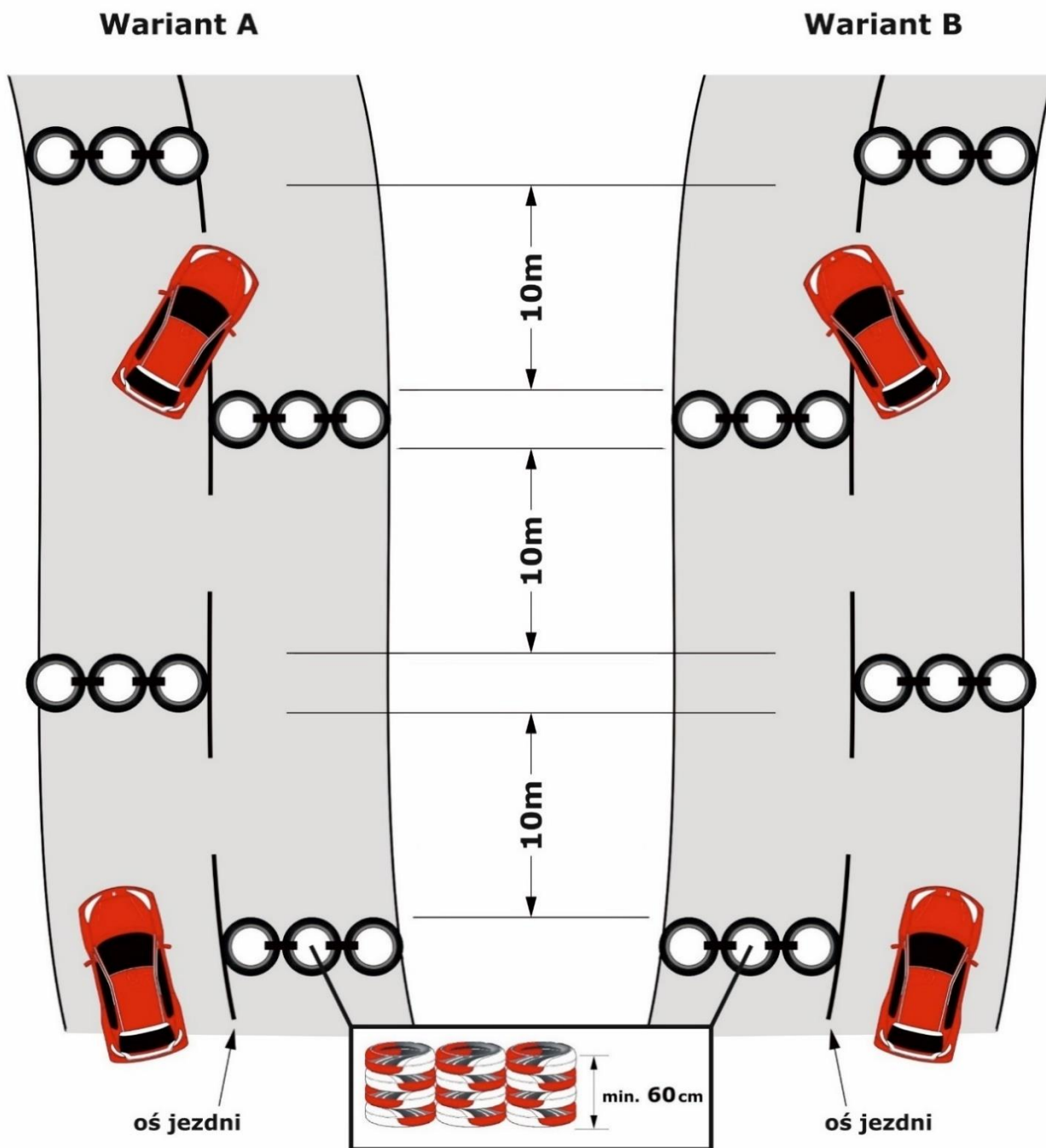
5. Zawodnik może umieścić na blendzie przedniej szyby logo macierzystego klubu w miejscu przewidzianym (jak na rysunku powyżej). Logo być w oryginalnych proporcjach, całkowicie mieścić się na czarnym polu blendy mieć maksymalny wymiar 8x8 cm.

Barwy historyczne w HRSMP

Celem wymogu barw historycznych w HRSMP jest zachowanie historycznego wizerunku samochodów rajdowych startujących w cyklu. Jednocześnie należy wziąć pod uwagę, że startujących zawodników samochodami historycznymi są współfinansowane przez ich współczesnych sponsorów. By, z jednej strony umożliwić takie współfinansowanie, a z drugiej zachować historyczny wizerunek samochodów startujących w HRSMP przyjęto poniższe wytyczne uznawania barw, za spełniające wymogi regulaminu HRSMP, w tym zakresie:

1. Układ graficzny malowania nadwozia musi być w oryginalnym kształcie, wielkości i kolorystyce z zachowaniem logo oryginalnego sponsora/sponsorów - o ile ich reklama nie jest zakazana. W przypadku samochodów w innym kolorze niż oryginał dopuszcza się zastosowanie kolorystyki nieoryginalnej, lecz zharmonizowanej z nadwoziem.
2. Samochody z historią startów zawodników prywatnych („private entry”) z nadwoziem w kolorze / kolorach fabrycznych bez specjalnego historycznego układu malowania / oklejenia są traktowane jako samochody w barwach historycznych, z zastrzeżeniem art. 5 niniejszego załącznika. Można też użyć historycznych barw wyścigowych danego modelu.
3. W związku z ustawowym zakazem reklamy niektórych wyrobów oraz nazw i logotypów firm zakazane oryginalne logotypy i nazwy mogą być zastąpione tekstem / grafiką w takim samym rozmiarze, kolorystyce i generalnym kształcie jednak w sposób pozbawiający ich cech reklamy zakazanej.
4. Wymagane jest zachowanie oryginalnego układu rozmieszczenia, wielkości i kolorystyki naklejek. Połowa oryginalnych naklejek może być zastąpiona treściami współczesnych sponsorów pod warunkiem zachowania oryginalnej lokalizacji, wielkości oraz kolorystyki.
5. W pozostałym zakresie reklama współczesnych sponsorów jest ograniczona do powierzchni 2m² na całym samochodzie.
6. Za barwy historyczne mogą być uznane tylko takie układy graficzne, które są zbliżone graficzną charakterystyką pierwowzoru.
7. Dla oryginalnych samochodów rajdowych z historią startów w rajdach do Mistrzostw Kraju, ERC lub WRC uznaje się barwy w których startowały one w tych cyklach w okresie.
8. Na zawodniku spoczywa obowiązek zgromadzenia i przedstawienia przekonywującej dokumentacji potwierdzającej spełnienie powyższych warunków uznania barw za historyczne.

Schemat szykany



- Każdy element (przęsło) szykany musi być zbudowany z ustawionych obok siebie trwałych elementów (balotów ze stomy 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

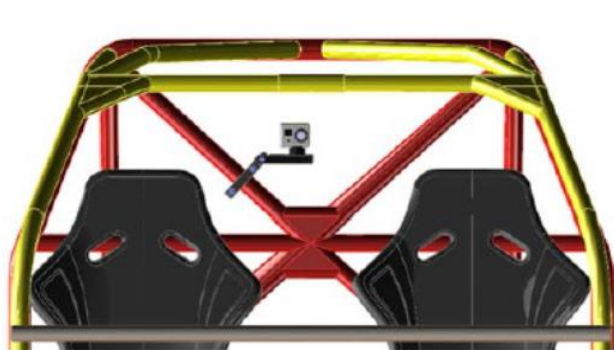
2.1. Kamery wewnętrzne

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 skręcanych 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

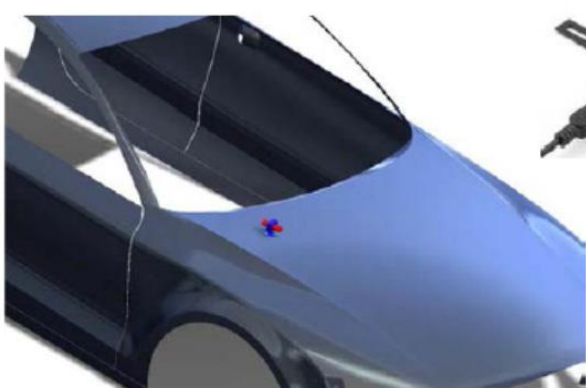
2.2. Kamery zewnętrzne

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

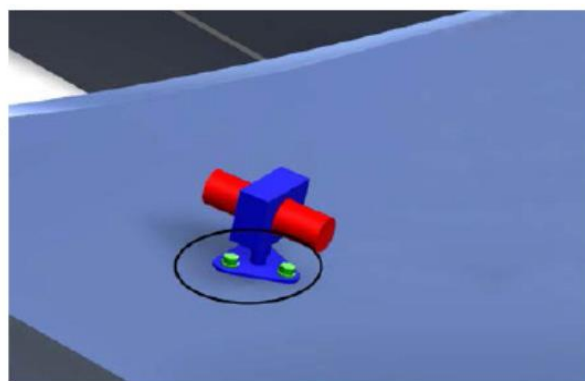
2.2.2. Jeżeli kamera posiada wspornik to jego wysokość nie może przekraczać 40 mm. Do mocowania kamery ze wspornikiem o wysokości 40 mm musi być zastosowane rozwiązanie jak pokazano na rys. 6, tj.:

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

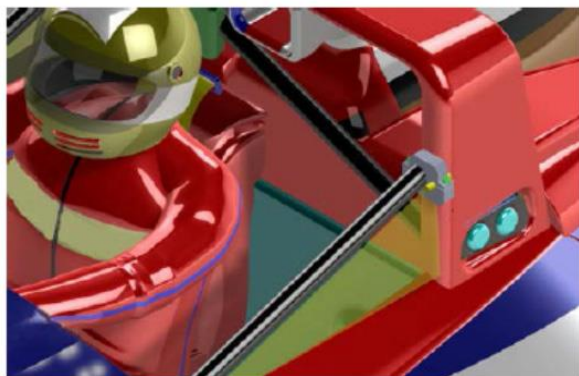


Rys. 6

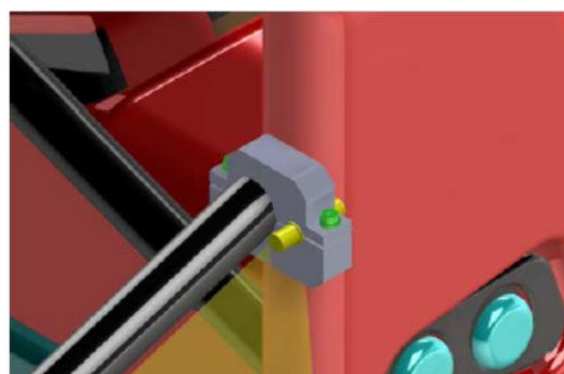
3. MONTAŻ KAMER W SAMOCHODACH OTWARTYCH (jedno- lub dwumiejscowych)

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

Klasyfikacja samochodów polskich i ich prototypów

1. Dla samochodów produkcji polskiej obowiązują następujące homologacje:

1.1. Polski Fiat (FSM/FSO) 126p:

HOMOLOGACJA			POJEMNOŚĆ	MARKA	MODEL
DATA	NUMER	GRUPA			
1976-01-01	5616	1	594	Polski Fiat	126 P
1979-04-01	5752	1	652	FSM	126 P 650
1979-04-01	5752	A	652	FSM	126 P 650
1984-01-01	5188	A	652	FSM	Polski Fiat 126 P - 650 E
1988-04-01	5359	A	704	FSO	Polski Fiat 126 Bis

1.2. Polski Fiat (FSO) 125p:

HOMOLOGACJA			POJEMNOŚĆ	MARKA	MODEL
DATA	NUMER	GRUPA			
1968-07-01	5246	1	1294	Polski Fiat	125 P (1300)
1970-07-01	5361	1	1481	Polski Fiat	125 P / 1500
1974-03-01	5556	1	1295	Polski Fiat	125 P / 1300
1974-03-01	5557	1	1481	Polski Fiat	125P / 1500
1983-05-01	5142	A/N	1598	FSO	125 p
1984-03-01	5206	A	1295	FSO	1300 - 125 P
1984-03-01	5205	A/N	1481	FSO	1500 - 125 P

1.2.1. Samochody Polski Fiat 125p w wersji „Monte Carlo” (z silnikiem 1.6) uznaje się za homologowane przez PZM wg wymogów Zał. J z roku 1974 dla Grupy 2. Podstawą jest udokumentowany historycznie start modelem 1.6 Monte Carlo w 1974 roku załóg A. Jaroszewicz / I. Jaroszewicz, M. Stawowiak / J. Czyżyk, K. Komornicki / J. Różański, J. Bachtin / M. Kujawińska oraz R. Mucha / J. Żyszkowski w grupie 2 w 12 Rajdzie Polskiego Fiata, 24 Rajdzie Wisły, 34 Rajdzie Polski, 7 Rajdzie Kormoran. Za wykładnik homologacji uznaje się homologację nr 5557 dla grupy A z modyfikacjami dozwolonymi przez Zał. J z roku 1974 dla grupy 2. Samochód ten będzie klasyfikowany w HRSMP w Kategorii **2** (klasa **C1**).

1.2.2. Samochody Polski Fiat 125p z silnikiem 1.8 („Akropolis”) uznaje się za homologowane przez PZM wg wymogów Zał. J z roku 1974 dla Grupy 2. Podstawą są udokumentowane historycznie starty w 11 Rajdzie Polskiego Fiata (1973) załóg A. Jaroszewicz / B. Drągowski oraz R. Mucha / J. Żyszkowski w Grupie 5 prototypem tego modelu oraz pierwszy start tego modelu w Grupie II podczas 24 Rajdu Wisły w 1974 r. (załoga A. Jaroszewicz / K. Wojdyła). Za wykładnik homologacji uznaje się dokumentację techniczną OBR FSO, historyczną dokumentację fotograficzną dla wersji Akropolis oraz - w zakresie silnika - homologację nr 5481 Fiata 132 S (1756 cc), którego silnik montowany był w tym modelu. Za datę homologacji uznaje się 1.01.1974. Samochód ten będzie klasyfikowany w HRSMP w Kategorii **2** (klasa **C1**).

1.2.3. Samochód Fiat 125p GTJ we wszystkich wersjach silnikowych uznawany jest jako prototyp powstały w OBR FSO i na podstawie art. 4.1 niniejszego regulaminu oraz art. 4 załącznika nr 3 do niniejszego regulaminu, samochód ten dopuszczony jest do startów w HRSMP. Uznaje się ten samochód jako homologowany prototyp z datą homologacji 1.01.1975. Za wykładnik homologacji uznaje się dokumentację techniczną OBR FSO, wiarygodne relacje pracowników OBR FSO, którzy uczestniczyli w pracach projektowo badawczych nad tym modelem oraz zawodników, którzy startowali tym modelem. W zakresie silników za wykładnik homologacji uznaje się homologacje silników użytych do

budowy tego prototypu: dla silnika 1.8 - homologację nr 635 wydaną dla samochodu Fiat Abarth 124 Rally z dnia 1.01.1974; dla silnika 2.0 - homologację nr 5841 (Grupa 1) samochodu Fiat 132 S (rozszerzenie homologacji 4/3E z dnia 1.01.1978 dotyczące silnika 2.0 i następne). Samochód ten będzie klasyfikowany w HRSMP w zależności od pojemności: 1,8 - kategoria **2** (klasa **C1**); 2.0 - kategoria **3** (klasa **D1**).

1.2.4. Samochód Polski Fiat 125p z silnikiem 2.0 uznawany jest jako prototyp powstały w OBR FSO i na podstawie art. 4.1 niniejszego regulaminu oraz art. 4 załącznika nr 3 do niniejszego regulaminu samochód ten dopuszczony jest do startów w HRSMP. Uznaje się ten samochód jako homologowany prototyp z datą homologacji 8.04.1978 tj. datą pierwszego udokumentowanego startu takim samochodem załogi A. Jaroszewicz / R. Żyszkowski (Rajd Rzeszowski 8-9 kwietnia 1978). Za wykładnik homologacji uznaje się dokumentację techniczną OBR FSO historyczną dokumentację fotograficzną, wiarygodne relacje pracowników OBR FSO, którzy uczestniczyli w pracach projektowo badawczych na tym modelu, zawodników którzy startowali tym modelem, oraz inne źródła wymienione w art. 4 załącznika nr 3 do niniejszego regulaminu. W zakresie silnika za wykładnik homologacji uznaje się homologacja nr 5841 (Grupa 1) dla samochodu Fiat 132 S (rozszerzenie homologacji 4/3E z dnia 1.01.1978 dotyczące silnika 2.0 i następne), którego silnik był użyty w tym prototypie. Samochód ten będzie klasyfikowany w HRSMP w kategorii **3** (klasa **D1**).

1.3. Polonez:

HOMOLOGACJA			POJEMNOŚĆ	MARKA	MODEL
DATA	NUMER	GRUPA			
1979-01-01	656	4	1481	FSO	Polonez 125 PN
1979-01-01	657	4	1995	FSO	Polonez
1980-04-01	5790	A	1481	FSO	Polonez 125 PN
1980-04-01	1704	2	1995	FSO	Polonez 2000
1983-05-01	5141	A/N	1598	FSO	125 PN
1984-03-01	5204	A	1481	FSO	Polonez 1500 - 125 PN
1984-04-01	5215	A	1598	FSO	125 PN C
1984-04-01	261	B	1995	FSO	Polonez 2000 C

1.4. Zasady uznawania homologacji opisane powyżej stosuje się analogicznie do samochodów produkcji KDL. Podstawą każdorazowo będzie, przedłożona przez zawodnika, przekonująca dokumentacja historyczna.

Zał. 8

Wykaz zatwierdzonych do użycia w HRSMP podzespołów/części alternatywnych

1.1. W sezonie obowiązują odstępstwa zawarte w aktualnym, załączniku Załącznik VII do Zał. K do MKS oraz następujące:

BMW 318is	A-5401 N-5401	1. dopuszcza się zastosowanie przekładni kierowniczej z homologowanych modeli BMW E-36 (modele 318, 320 i 325, z wyłączeniem modelu M3).
VAZ Lada 2101,21011, 21011/2106,2104, 2105,21074, Lada VFTS oraz pochodne modele niehomologowane	2-1680 A-5174 A-5381 A-5431 A-5540 B-222	1. ze względów bezpieczeństwa w samochodach VAZ Lada opartych o model 2101 zaleca się stosowanie zwrotnic i piast kół przednich produkcji VolgaAvtoProm (czopy seryjne z modelu Lada Samara oraz dwurzędowe łożyska). Dla modeli innych producentów opartych o konstrukcje zwrotnic i piast przedniego zawieszenia z Fiata Berlina 1300 (homologacja nr 1067/T z roku 1961) dopuszcza się stosowanie wzmocnionych zwrotnic i piast kół przednich i dwurzędowych łożysk.
Subaru Legacy Sedan 2.0 4WD Turbo, BC	A-5399	1. dopuszcza się zastosowanie obudowy skrzyni typ TY-856, ilość biegów i ich przełożenia muszą być zgodne z homologacją.

1.2. Powyższe odstępstwa, o ile nie znajdują się na liście odstępstw FIA (Załącznik VII do Zał. K) podlegają obowiązkowemu wpisowi do NHTP. Brak takiego wpisu przed startem stanowi, że dokonana w samochodzie modyfikacja zgodna z art. 4. niniejszego Regulaminu Technicznego jest nieważna i stanowi naruszenie regulaminu technicznego HRSMP.