

# REGULAMIN GÓRSKICH SAMOCHODOWYCH MISTRZOSTW POLSKI 2023



Polski Związek Motorowy  
Główna Komisja Sportu Samochodowego  
[www.pzm.pl](http://www.pzm.pl)

## SPIS TREŚCI

1. WSTĘP .....	3
2. USTALENIA OGÓLNE.....	3
3. KALENDARZ, KANDYDATURY DO KALENDARZA .....	3
4. TRASY ZAWODÓW GSMP.....	3
5. WARUNKI ORGANIZACYJNE ZAWODÓW GSMP .....	4
6. OSOBY OFICJALNE, WŁADZE I KIEROWNICTWO ZAWODÓW .....	4
7. DOPUSZCZENI ZAWODNICZY / KIEROWCY .....	5
8. DOPUSZCZONE SAMOCHODY / PODZIAŁ NA KATEGORIE, GRUPY, KLASY .....	6
9. WYPOSAŻENIE BEZPIECZEŃSTWA, WARUNKI TECHNICZNE .....	8
10. NUMERY STARTOWE, OZNAKOWANIE SAMOCHODÓW .....	8
11. REKLAMA .....	8
12. UBEZPIECZENIE .....	8
13. ZGŁOSZENIA, WPISOWE .....	9
14. ODBIÓR ADMINISTRACYJNY.....	10
15. BADANIE KONTROLNE, BADANIA W TRAKCIE ZAWODÓW .....	11
16. ODPRAWA Z ZAWODNIKAMI.....	12
17. SYGNALIZACJA.....	12
18. PRZEBIEG ZAWODÓW .....	13
19. PARK SERWISOWY .....	16
20. PARK ZAMKNIĘTY.....	17
21. DOKUMENTY ZAWODÓW .....	17
22. KLASYFIKACJE, CEREMONIA ROZDANIA NAGRÓD, NAGRODY .....	18
23. TUTUŁY, KLASYFIKACJE W SEZONIE .....	19
24. PROTESTY I ODWOŁANIA.....	21
25. KARY .....	21
26. INNE POSTANOWIENIA.....	22

### Załączniki do regulaminu GSMP:

Załącznik nr 1	- <b>PROPONOWANE ZMIANY NA SEZON 2024</b>
Załącznik nr 2	- REGULAMIN TECHNICZNY GSMP
Załącznik nr 2A*	- Narodowa karta zgodności technicznej samochodu historycznego kat. 1
Załącznik nr 2B*	- Narodowa karta zgodności technicznej samochodu historycznego kat. 2
Załącznik nr 2C*	- Mocowanie kamer w/na samochodach sportowych
Załącznik nr 3*	- Standardowy regulamin uzupełniający
Załącznik nr 4*	- Lista części alternatywnych - dopuszczonych do stosowania w samochodach kategorii narodowej i historycznej
Załącznik nr 5*	- Zielona karta BK 1
Załącznik nr 6*	- Zał. Techniczny do regulaminów sportowych - Kategoria 1 Samochodów

\* dokumenty dostępne na stronie <https://pzm.pl/regulaminy/wyscigi-gorskie>

**1. WSTĘP**

- 1.1. Górskie Samochodowe Mistrzostwa Polski (GSMP) są własnością Polskiego Związku Motorowego (PZM).
- 1.2. Nadzór nad przebiegiem GSMP sprawuje Główna Komisja Sportu Samochodowego PZM (GKSS), która zastrzega sobie prawo interpretacji niniejszego regulaminu i jest jedyną władzą upoważnioną do rozpatrywania i rozstrzygania wszelkich rozbieżności i wątpliwości, które mogą powstać przy stosowaniu i interpretacji niniejszego regulaminu i innych przepisów, w oparciu o które rozgrywane są GSMP oraz do podejmowania decyzji.

**2. USTALENIA OGÓLNE**

- 2.1. GSMP są mistrzostwami otwartymi, dopuszczającymi również udział Zawodnika/Kierowcy posiadającego stosowną licencję wydaną przez zagraniczny ASN zrzeszony w FIA.
- 2.2. GSMP rozgrywane są w oparciu o następujące przepisy i zasady:
  - Międzynarodowy Kodeks Sportowy FIA, wraz z załącznikami (zwanym dalej MKS FIA);
  - Przepisy Ogólne Obowiązujące w Międzynarodowych Wyścigach Górskich FIA (zwanym dalej Przepisami Ogólnymi FIA);
  - Zasady obliczania współczynnika Performance Factor (Pf), które są określone na stronie internetowej <https://performancefactor.fia.com/>;
  - Wytyczne Bezpieczeństwa Wyścigów Górskich FIA;
  - Regulamin GSMP wraz z załącznikami i komunikatami GKSS;
  - Regulamin warunków bezpieczeństwa i procedury homologacyjnej okazjonalnych tras samochodowych wyścigów górskich - ZTiT PZM;
  - Regulamin Ochrony Środowiska PZM.
- 2.3. Każde zawody GSMP składać się będą z dwóch niezależnie punktowanych rund - oddzielnie ogłaszanych klasyfikacji końcowych.
- 2.4. Dopuszczalny jest start w pojedynczej rundzie GSMP.

**3. KALENDARZ, KANDYDATURY DO KALENDARZA**

- 3.1. Tylko zawody umieszczone w oficjalnym kalendarzu PZM mogą być rozgrywane jako rundy Górskich Samochodowych Mistrzostw Polski. Kalendarz publikowany i aktualizowany jest na stronie internetowej [www.pzm.pl](http://www.pzm.pl).
- 3.2. GSMP mogą być również rozgrywane poza granicami Polski. W przypadku rozgrywania zawodów GSMP za granicą lub w ramach zawodów z kalendarza FIA EHC, FIA IHC i FIA-CEZ, rozgrywane one będą według obowiązujących regulaminów tych zawodów. Klasyfikacje dla GSMP będą prowadzone zgodnie z zasadami opisanymi w niniejszym regulaminie.
- 3.3. Warunkiem umieszczenia wyścigu w oficjalnym kalendarzu sportów samochodowych PZM w ramach GSMP na kolejny sezon sportowy jest otrzymanie ważnej licencji krajowej PZM w terminie do dnia 15 listopada aktualnego sezonu sportowego. Na pisemny wniosek organizatora tylko w szczególnych przypadkach GKSS może odstąpić od tej zasady.
- 3.4. Organizatorów nowych zawodów lub zawodów które nie odbywały się w 3 poprzednich sezonach obowiązuje następująca procedura zgłoszenia do Kalendarza PZM:
  - przedstawienie do GKSS koncepcji przeprowadzenia zawodów wraz z określeniem możliwości organizacyjno-ekonomicznych w terminie do 30 września aktualnego sezonu sportowego;
  - przeprowadzanie audytu związanego z przygotowaniem i organizacją zawodów przez wyznaczonego członka GKSS, a następnie inspekcji trasy przez Inspektora ZTiT w terminie do 30 października aktualnego sezonu sportowego w celu opracowania Homologacji trasy jak również Planu Bezpieczeństwa zawodów;
  - uzyskanie ważnej licencji krajowej PZM dla danej trasy na 90 dni przed zawodami;

**4. TRASY ZAWODÓW GSMP**

- 4.1. Trasa GSMP musi odpowiadać następującym warunkom:

Tabela 1. Warunki techniczne dla tras GSMP

Długość trasy:	minimalna: 2 500 m
Średni wznios: Stosunek różnicy wysokości do całkowitej długości trasy:	>2%

Szerokość trasy:	minimalna: <b>5 m</b> <i>Zwężenia do minimalnej szerokości 4m są dopuszczalne dla odcinków o ograniczonej długości pod warunkiem, że suma ich długości nie przekracza 10% całkowitej długości trasy</i>
Nawierzchnia:	<b>asfalt używany na drogach publicznych, bardzo dobrej jakości</b>

- 4.2. Każdy organizator zobowiązany jest do odpowiedniego sposobu zabezpieczenia trasy zgodnie z wykazem stosowanych zabezpieczeń określonych w Homologacji trasy oraz w zatwierdzonym przez Inspektora ZTiT Planie Bezpieczeństwa zawodów.
- 4.3. Projektantów i organizatorów zawodów (budujących oraz eksploatujących trasę i infrastrukturę technologiczną wyścigu), obowiązuje stosowanie wymagań technicznych, wymagań bezpieczeństwa oraz procedur zawartych w Wytycznych Bezpieczeństwa Wyścigów Górskich oraz Regulaminem warunków bezpieczeństwa i procedury homologacyjnej okazjonalnych tras samochodowych wyścigów górskich - ZTiT PZM. Ich egzekwowanie odbywa się w toku przeprowadzanych inspekcji kontrolnych w czasie zawodów przez Inspektora ZTiT oraz władze zawodów.
- 4.4. W przypadku wystąpienia zmian trasy które spowodują zmianę dotychczasowych szczegółowych wymagań bezpieczeństwa wyścigu, organizator zobowiązany jest takie zmiany zgłosić do BSiT ZG PZM, pomimo posiadania aktualnej licencji krajowej PZM.
- 4.5. Odbiór trasy z ramienia PZM dokonuje Inspektor ZTiT. Na podstawie przeprowadzonej oceny zgodności trasy z Planem Bezpieczeństwa, Inspektor ZTiT sporządza raport z inspekcji trasy. Termin odbioru trasy powinien rozpocząć się najpóźniej w dniu OA.

## 5. WARUNKI ORGANIZACYJNE ZAWODÓW GSMP

- 5.1. Zawody GSMP rozgrywane są na zamkniętej trasie, wyłączonej z ruchu drogowego w oparciu o obowiązującą homologację PZM i przepisy określające wykorzystanie dróg w sposób szczególnie art. 65 Prawo o ruchu drogowym. Podczas zawodów w czasie trwania podjazdów treningowych i wyścigowych, podczas zjazdu z Parku Zamkniętego do Parku Serwisowego jak również na terenie Parku Serwisowego nie obowiązują pozostałe przepisy Prawa o ruchu drogowym.
- 5.2. Organizator powinien zadbać o odpowiednią oprawę, godną imprezy o randze Mistrzostw Polski i rozpropagowanie zawodów w regionie.
- 5.3. Organizator powinien wydać i szeroko kolportować program zawodów - informator dla widzów, w którym będą także zawarte zalecenia dotyczące właściwego zachowania się i bezpiecznego oglądania wyścigu.
- 5.4. Zaleca się wyznaczenie stref dla widzów w najbardziej atrakcyjnych miejscach na trasie wyścigu oraz zapewnienie infrastruktury w tych miejscach (mała gastronomia, sanitariaty, punkty sprzedaży programów, pamiątek, nagłośnienie, itp.).
- 5.5. Wszyscy organizatorzy zawodów GSMP zobowiązani są do opracowania Regulaminu Uzupełniającego zawodów (art. 3.5 MKS FIA i 6.1. Przepisów Ogólnych FIA), zgodnie ze schematem określonym w zał. nr 3 - standardowy regulamin uzupełniający. Regulamin musi być zatwierdzony przez GKSS, co najmniej na 30 dni przed ogłoszeniem listy zgłoszeń, niezwłocznie opublikowany na stronie internetowej organizatora. Datowany regulamin musi być opublikowany wraz z nadanym numerem wizy oraz podpisem Dyrektora zawodów i może zawierać istotne oraz specyficzne postanowienia odnoszące się do danych zawodów.
- 5.6. Organizator ma prawo do:
  - odwołania wyścigu w przypadku niewystarczającej liczby Zawodników (min. 30) wraz ze zwrotem wpisowego w pełnej wysokości zgłoszonym Zawodnikom,
  - przerwania zawodów z powodu siły wyższej lub nieprzewidzianych zdarzeń, bez zwrotu wpisowego i wypłaty jakichkolwiek odszkodowań.

## 6. OSOBY OFICJALNE, WŁADZE I KIEROWNICTWO ZAWODÓW

- 6.1. Na każde zawody nominowane zostaną przez GKSS PZM następujące osoby oficjalne:
  - **Przewodniczący ZSS oraz 2 sędziów ZSS**, sprawujących swoje obowiązki zgodnie z art. 11.3, 11.8 i 11.9 MKS FIA,
  - **Delegat techniczny PZM** odpowiadający za kontrolę, pomoc i nadzór nad zespołem sędziów technicznych podczas zawodów. W sprawach technicznych i bezpieczeństwa samochodów jego zdanie jest wiążące.
  - **Inspektor ZTiT / Delegat ds. Bezpieczeństwa**, który dokonuje odbioru trasy zgodnie z jej homologacją oraz planem bezpieczeństwa zawodów, przeprowadza w trakcie trwania zawodów kontrolę stanu bezpieczeństwa, bezpieczne ulokowanie osób oficjalnych, kibiców oraz

przedstawicieli mediów. Na koniec zawodów sporządza stosowny raport oceniający stan bezpieczeństwa zawodów. Jego zdanie ma charakter opiniujący w zakresie stanu bezpieczeństwa trasy jak i spełnienia przez nią wymogów homologacji i planu bezpieczeństwa.

- **Obserwator PZM**, który odpowiedzialny jest za dokonanie oceny pracy poszczególnych służb, kompetencji osób funkcyjnych oraz poprawności przebiegu zawodów w oparciu o obowiązujące przepisy FIA i PZM GSMP. Obserwator ma prawo uczestniczyć w posiedzeniach ZSS.
  - **Kierownik pomiaru czasu**, jest odpowiedzialny za wszystkie działania związane z pomiarem czasu zgodnie z art. 11.13 MKS FIA.
  - **Koordynator ds. obliczeń wyników**, odpowiedzialny jest za przygotowanie w porozumieniu z Organizatorem list zgłoszeń, list startowych. Odpowiada za obliczenia wyników oraz wydruk odpowiednich zestawień zgodnych z Regulaminami FIA i niniejszym regulaminem, z należytą starannością, oraz zgodnie z podpisaną umową z Organizatorem. Minimum 15 min przed ceremonią wręczenia nagród - powinien przekazać kompletne i prawidłowe listy klasyfikacji zgodne z niniejszym regulaminem i Regulaminami FIA. Ponadto jego obowiązkiem jest prowadzenie na stronie internetowej [www.pzm.pl](http://www.pzm.pl) wyników zbiorczych narastająco po każdym zawodach jak również przygotowanie wyników na koniec sezonu zgodnie z obowiązującą punktacją.
- 6.2. Organizator spośród swojego personelu nominuje kierownictwo zawodów w którego skład stanowią:
- Dyrektor zawodów,
  - Wicedyrektor ds. sportowych,
  - Wicedyrektor ds. trasy i zabezpieczenia,
  - Wicedyrektor ds. sędziów,
  - Wicedyrektor ds. organizacyjnych,
  - Sekretarz ZSS,
  - Sekretarz zawodów,
  - Kierownik Biura zawodów,
  - Naczelny lekarz zawodów,
  - Osoba odpowiedzialna za kontakty z zawodnikami,
  - Sędziowie techniczni - nominowani za zgodą Delegata Technicznego PZM,
  - Kierownik BK,
  - Kierownik łączności,
  - Rzecznik prasowy.

*Wszystkie osoby z wyjątkiem Wicedyrektora ds. organizacyjnych, Naczelnego lekarza zawodów, Rzecznika prasowego i Kierownika łączności muszą posiadać aktualne licencje sędziego sportowego stosownego stopnia.*

- 6.3. Organizator może wyznaczyć i podać do wiadomości publicznej także inne osoby funkcyjne.
- 6.4. Osoby oficjalne i kierownictwo ściśle współpracują podczas trwania zawodów. Dyrektor jest szczególnie odpowiedzialny za przebieg zawodów, zgodny z obowiązującymi przepisami, regulaminami i harmonogramem czasowym.

## 7. DOPUSZCZENI ZAWODNICZY / KIEROWCY

- 7.1. Do udziału w zawodach GSMP dopuszczona będzie każda osoba fizyczna lub prawna, która posiada:
- ważną licencję Zawodnika - sponsorską, Zawodnika i licencję Kierowcy stopnia: **ITC-R, ITD-R i ND-R.**
  - **W zawodach łączonych z rundami WSMP zezwala się na udział zawodników posiadających licencje stopnia ITA, ITB, ITC-C, ITD-C i ND-C. Zawodnicy ci mogą być wyłącznie klasyfikowani wyłącznie w grupach / klasach wynikających z Regulaminu WSMP.**
  - w GSMP licencja (**ITC-R**) jest wymagana dla samochodów kategorii 2 w grupach CN, D i E2, wg pkt 251.1.1 Zał. J do MKS,
  - Książkę samochodu sportowego (KSS) - (Przedstawienia jej podczas BK1);
  - aktualną polisę ubezpieczenia OC samochodu sportowego lub polisę OC sportowca. (Przedstawienia jej u organizatora podczas OA i/lub na BK1 );
  - wypełnioną i wydrukowaną kartę FIA-Pf-ID zgodną z aktualną kompletacją samochodu (jeśli jest wymagana);
  - Paszport Historyczny FIA lub ASN bądź Kartę Zgodności Historycznej Samochodu (jeśli jest wymagany).
  - Kierowca dopuszczony do startu w zawodach GSMP musi mieć ukończony co najmniej 16. rok życia. W przypadku startu osób niepełnoletnich wymagana jest pisemna zgoda rodziców/prawnych opiekunów na udział w zawodach i udziału rodzica/opiekuna prawnego w czynnościach dokonywanych przez Kierowcę, m.in. udziału w przesłuchaniach przez Zespół Sędziów Sportowych. Wymagana jest również obecność jednego z rodziców/prawnego opiekuna podczas trwania zawodów. **Kierowcy, którzy nie**

mają ukończonego 18 roku życia mają prawo startować samochodami napędzanymi na jedną oś o pojemności przeliczeniowej nie wyższej niż 2000 cm<sup>3</sup>. Zawodnicy ci mogą być zgłoszeni do zawodów samochodem spełniającym wymagania jednej z wymienionych dalej klas: 5A, 5B, 5C, 10B, 10C, 11, 12A, 12B, 12C, 14A, 14B i 14C.

- 7.2. W zawodach GSMP, które są jednocześnie zawodami międzynarodowymi umieszczonymi w kalendarzu FIA, Kierowców obowiązuje posiadanie licencji stopnia międzynarodowego odpowiedniej kategorii. Kierowcy posiadający licencje stopnia **ND-R** mogą wziąć udział w tych zawodach i będą klasyfikowani tylko w klasyfikacji GSMP.

## 8. DOPUSZCZONE SAMOCHODY / PODZIAŁ NA KATEGORIE, GRUPY, KLASY

- 8.1. Do startów w rundach GSMP dopuszczone zostaną tylko samochody, które spełniają wymagania zawarte w przepisach FIA i/lub PZM przywołanych w niniejszym regulaminie oraz komunikatach GKSS PZM.

### 8.2. Kategoria 1

Do zawodów GSMP dopuszczone zostaną wszystkie samochody odpowiadające przepisom technicznym zgodnym z Regulaminem Technicznym GSMP (Załącznik nr 1), dla których wydano krajowy paszport techniczny (KSS) oraz wygenerowano Kartę Techniczną Pf Samochody zostały podzielone na grupy i klasy wg poniższej tabeli:

Tabela 2. Podział na grupy i klasy wg Pf

Grupa	Klasa	Współczynnik Pf
Grupa 1	Klasa 1	Pf 15 - 39
Grupa 2	Klasa 2a	Pf 40 - 59
	Klasa 2b	Pf 60 - 79
Grupa 3	Klasa 3a	Pf 80 - 99
	Klasa 3b	Pf 100-119
Grupa 4	Klasa 4a	Pf 120 - 139
	Klasa 4b	Pf 140 - 159
Grupa 5	Klasa 5a	Pf 160 - 199
	Klasa 5b	Pf 200 - 249
	Klasa 5c	Pf =>250

W sezonie 2023 wprowadzone zostały dodatkowe przepisy techniczne zawarte w art. 6 Regulaminu Technicznego - Zał. 2, które - obowiązują tylko samochody zgłoszone do startów w GSMP.

### 8.3. Kategoria 2

Tabela 3. Podział na grupy i klasy

Grupa	Klasa	Pojemność	Charakterystyka
E2	E2-3000	pow. 2000 cm <sup>3</sup> do 3000 cm <sup>3</sup>	<b>Samochody D/E2-SS:</b> - zgodne z przepisami FIA (art. 277 - Zał. J do MKS FIA) - załącznik FIA nr 8. (1)
	E2-2000	poniżej 2000 cm <sup>3</sup>	<b>Samochody CN oraz E2-SC:</b> - dwumiejscowe samochody sportowe i prototypy zgodne z przepisami: a) FIA art. 277 - Zał. J do MKS FIA dla grupy SC, włączając samochody RADICAL, b) FIA, art. 259 - Zał. J do MKS FIA, dla samochodów grupy CN. c) - załącznik FIA nr 8. (1)
(1) - tylko w ramach GSMP dla samochodów wyposażonych w silnik z systemem doładowania oraz zamontowanym na turbinie ogranicznikiem o średnicy wewnętrznej 42.5 mm, obowiązują minimalne wartości mas podanych w załączniku FIA 8 ale dotyczą one masy samochodu łącznie z kierowcą,			

### 8.4. Kategoria Narodowa

Tabela 4. Podział na grupy i klasy

Grupa	Klasa	Pojemność skokowa silnika / Współczynnik Pf	Charakterystyka
Grupa 10	Klasa 10A	pow. 2000 cm <sup>3</sup>	Samochody post-homologacyjne (N/A-PL), dla których wydano karty homologacyjne FIA lub PZM w okresie od 01.01.1991 do 31.12.2001 roku. 1 roku. Przepisy szczegółowe - zał. nr 2 do regulaminu - art. 5.
	Klasa 10B	pow. 1600 do 2000 cm <sup>3</sup>	
	Klasa 10C	poniżej 1600 cm <sup>3</sup>	

Regulamin Górskich Samochodowych Mistrzostw Polski 2023

	Klasa 10D	poniżej 1150 cm <sup>3</sup>	Samochody Fiat Cinquecento oraz Seicento przygotowane wg przepisów szczegółowych - zał. nr 2 do regulaminu - art. 5.
Grupa 11	Klasa 11	klasa markowa Pucharu Super S Cup	Zgodnie z Przepisami szczegółowymi Pucharu Super S Cup
Grupa 12	Klasa 12A	Pf < 700	Samochody Fiat 126 lub Fiat 500 (stary model 1957 - 1975) przygotowane wg przepisów szczegółowych - zał. nr 2 do regulaminu - art. 5.2.
	Klasa 12B	Pf 700 - 800	
	Klasa 12C	Pf > 800	
Grupa 13	Klasa 13		Pojazdy Cross Car - FIA art. 279B - Zał. J do MKS FIA Przepisy szczegółowe - zał. nr 2 do regulaminu - art. 5.3
Grupa 14	Klasa 14A	<b>RN1</b> - turbodoładowany silnik benzynowy powyżej 1367 cm <sup>3</sup> do 1620 cm <sup>3</sup> lub wolnossący powyżej 1600 cm <sup>3</sup> do 2000 cm <sup>3</sup> .	<b>RACING N</b> Samochody zgodne z Przepisami Szczegółowymi Grupy RN PZM
	Klasa 14B	<b>RN2</b> - turbodoładowany silnik benzynowy do 1367 cm <sup>3</sup> lub wolnossący powyżej 1300 cm <sup>3</sup> do 1600 cm <sup>3</sup> .	
	Klasa 14C	<b>RN3a</b> - wolnossący silnik benzynowy do 1000 cm <sup>3</sup> <b>oraz RN3b</b> - wolnossący silnik benzynowy powyżej 1000 cm <sup>3</sup> do 1300 cm <sup>3</sup> .	

### 8.5. Kategoria Historyczna

Samochody historyczne zostaną podzielone na kategorie oraz klasy odpowiednie do ich wieku i pojemności skokowej silnika - podział jak w tabeli nr 5

Tabela 5. Podział na kategorie, grupy i klasy samochody historyczne

Kategoria	Grupy wiekowe wg załącznika K	Okres wiekowy wg załącznika K	Oznaczenie klasy	Pojemność skokowa silnika	Opis
HS1	C, D, E, F, G1	1919 - 1969	A1	do 2000 cm <sup>3</sup>	Samochody turystyczne
			A2	pow. 2000 cm <sup>3</sup>	
HS2	G2, H1	1970 - 1975	B1	do 1300 cm <sup>3</sup>	
			B2	1300 - 2000 cm <sup>3</sup>	
			B3	pow. 2000 cm <sup>3</sup>	
HS3	H2, I	1976 - 1980	C1	do 1300 cm <sup>3</sup>	
			C2	1300 - 2000 cm <sup>3</sup>	
			C3	pow. 2000 cm <sup>3</sup>	
HS4	J1, J2	1981 - 1990	D1	do 1300 cm <sup>3</sup>	
			D2	1300 - 2000 cm <sup>3</sup>	
			D3	pow. 2000 cm <sup>3</sup>	
HS5	od C do JR	1919 - 1990			Formuły jednomiejscowe i prototypy

Przykładowe oznaczenie na karcie zgłoszenia do zawodów: HS1-A2

Zawodnik ma możliwość zgłoszenia samochodu do zawodów w innej kategorii wiekowej, tj. musi spełnić łącznie poniższe warunki:

- dokonać przeniesienia z kategorii wiekowej samochodów „starszych” do kategorii wiekowej samochodów „młodszych”, w tej samej klasie pojemnościowej silnika. Przeniesienie może nastąpić do tej samej klasy pojemnościowej silnika lub do klasy wyższej jeżeli w danej klasie nie zostaną zgłoszone minimum 3 samochody na pierwszej rundzie GSMP oraz przed pierwszym startem samochodu w trakcie sezonu.
- w zakresie okresu obowiązywania homologacji samochodu,
- na podstawie pisemnego wniosku Zawodnika/Kierowcy do ZSS, przed pierwszym startem samochodu w danym sezonie. Po dokonaniu przeniesienia, samochód musi startować cały sezon w wybranej grupie wiekowej.
- .

## 9. WYPOSAŻENIE BEZPIECZEŃSTWA, WARUNKI TECHNICZNE

- 9.1. Samochody muszą posiadać wyposażenie bezpieczeństwa odpowiadające przepisom podanym w Zał. J i Zał. L do MKS FIA oraz niniejszym regulaminie. Dla samochodów historycznych obowiązujące są przepisy Zał. K do MKS FIA oraz niniejszego regulaminu. Każdy samochód niespełniający wymagań w zakresie wyposażenia lub niespełniający innych obowiązujących przepisów nie zostanie dopuszczony do zawodów lub zostanie zdyskwalifikowany podczas ich trwania.
- 9.2. Kierowcy zobowiązani są do używania wyposażenia bezpieczeństwa Kierowcy i samochodu, które odpowiada przepisom podanym w Zał. L, Zał. J, Zał. K do MKS FIA oraz w niniejszym regulaminie.
- 9.3. Szczegółowe wymagania podano w Załączniku nr 2 - Regulamin Techniczny - tabela 1.

## 10. NUMERY STARTOWE, OZNAKOWANIE SAMOCHODÓW

- 10.1. Organizator zapewni każdemu kierowcy co najmniej 2 numery startowe. Numery startowe muszą być przymocowane na przednich drzwiach po obu stronach samochodu i wyraźnie widoczne przez cały czas trwania zawodów. Dodatkowe zestawy numerów startowych muszą być umieszczone po prawej stronie przedniej szyby oraz po lewej stronie szyby tylnej. Samochody bez prawidłowo zamocowanych numerów startowych nie będą dopuszczone do startu w zawodach. Schemat oznakowania samochodu podano w zał. 2 art. 7 - Regulamin Techniczny GSMP
- 10.2. Kierowców obowiązuje umieszczenie swojego nazwiska lub pseudonimu (o ile z niego zawodnik korzysta) w dolnej części tylnych bocznych szyb, po obu stronach samochodu, przy zachowaniu poniższych wymagań:
  - czcionka - Helvetica Bold,
  - wysokość liter 100 - 120 mm,
  - umieszczone będzie tylko nazwisko,
  - duża litera będzie użyta tylko w pierwszej literze nazwiska, reszta będzie napisana małymi literami (tekstem),
  - kolor liter - biały,
  - litery będą umieszczone bezpośrednio na szybie, bez jakiegokolwiek tła.
- 10.3. Na pierwszych zawodach zawodnikom dostarczone zostaną naklejki z nazwą klasy, do której zawodnik zostanie dopuszczony. Naklejki należy umieścić po obu stronach samochodu w górnej części tylnej szyby i pozostawić do końca sezonu bądź momentu zmiany klasy. Schemat umiejscowienia naklejek podano w zał. 2 art. 6 - Regulamin Techniczny GSMP

## 11. REKLAMA

- 11.1. Dozwolone jest umieszczenie na samochodzie reklamy o dowolnej treści pod warunkiem, że:
  - jest dozwolona przez prawo danego kraju oraz przepisy FIA;
  - nie ma charakteru obraźliwego;
  - nie ma charakteru politycznego lub religijnego;
  - nie koliduje z powierzchnią przeznaczoną na numery startowe;
  - nie ogranicza widoczności przez okna samochodu.Ostateczna decyzja o niedozwolonym charakterze reklamy podjęta będzie przez ZSS.
- 11.2. Podczas zawodów zabroniona jest na samochodzie jakakolwiek inna reklama z poprzednich zawodów za wyjątkiem reklam sponsorów Zawodnika.
- 11.3. Organizator decyduje o następujących reklamach, których tekst ma obowiązek podać w Regulaminie Uzupełniającym lub wydanym Komunikatem przed zamknięciem listy zgłoszeń:
  - **obowiązkowej (numer startowy)** - Zawodnik nie może zrezygnować z tej reklamy pod żadnym pretekstem. Powierzchnie znajdujące się bezpośrednio nad i bezpośrednio pod numerami startowymi, są zarezerwowane na reklamę obowiązkową organizatora,
  - **dotatkowej** - każda inna reklama zaproponowana przez organizatora może być wyłącznie reklamą dodatkową. Zawodnicy, którzy zaakceptują dodatkową reklamę organizatora muszą zarezerwować na nią miejsce przewidziane w regulaminie uzupełniającym lub komunikacie zawodów zgodnie z załącznikiem.
- 11.4. Niedozwolone jest nakładanie dodatkowej opłaty na Zawodnika z tytułu odmowy przyjęcia reklamy dodatkowej dotyczącej marki samochodowej, opon, paliwa lub środków smarnych.

## 12. UBEZPIECZENIE

- 12.1. Każdy Kierowca bierze udział w wyścigu oraz treningu GSMP na własną odpowiedzialność.



- 12.2. Warunkiem startu w zawodach jest posiadanie przez każdego Zawodnika i/lub Kierowcę polisy OC samochodu (Ustawa z maja 2003 r. o obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych DU 124 poz. 1152 z 2003 r. z późniejszymi zmianami) lub OC sportowca. Zaleca się Zawodnikom i/lub Kierowcom posiadanie ubezpieczenia samochodu w AC z rozszerzeniem o ryzyko udziału w jazdach sportowych.
- 12.3. Organizator każdych zawodów GSMP obowiązany jest wykupić polisę ubezpieczeniową OC oraz polisę NNW obejmującą osoby organizatora nieobjęte innym ubezpieczeniem. Obie te polisy muszą obejmować cały czas trwania zawodów tj. podjazdy wyścigowe i treningowe oraz przejazdy z miejsca zakwaterowania na trasę i z powrotem. W regulaminie uzupełniającym zawodów muszą być podane informacje dotyczące zakresu i wysokości sum gwarancyjnych ubezpieczenia OC i NNW. Ubezpieczenie OC organizatora na dany rok to - suma gwarancyjna **500 000,-PLN**, ubezpieczenie NNW osób organizatora - suma ubezpieczenia na wypadek trwałego uszczerbku na zdrowiu **20 000,-PLN**.
- 12.4. Przez fakt podpisania zgłoszenia Zawodnik zrzeka się wszelkich roszczeń, m.in. o odszkodowanie, o zadośćuczynienia, o rentę odszkodowawczą, za zdarzenia mogące mieć miejsce podczas wyścigu i treningu GSMP. Zrzeczenie to dotyczy FIA, PZM, organizatora, osób oficjalnych oraz innych Zawodników.
- 12.5. Szkody spowodowane przez zidentyfikowanych Kierowców wyścigu pokrywane są z ich polis ubezpieczeniowych.

### 13. ZGŁOSZENIA, WPISOWE

- 13.1. Zgłoszenie, które zostało przyjęte, jest zawarciem umowy cywilnoprawnej zawodnika z organizatorem. Obowiązek prawidłowego wypełnienia zgłoszenia spoczywa na zawodniku. Zgłoszenie obejmuje również klasyfikację klubową oraz klasyfikację zespołów sponsorskich.
- 13.2. Każdy zawodnik startujący w Grupach 1-5 oraz 12 przed przystąpieniem do procedury zgłoszeń zobowiązany jest do wypełnienia aplikacji Pf, uzyskania FIA-Pf-ID oraz uzyskania współczynnika Pf określającej przypisanie do odpowiedniej klasy. Aplikacja dostępna jest na stronie <https://performancefactor.fia.com/>.
- 13.3. Zawodnik jest zobowiązany do wypełnienia formularza zgłoszenia w terminie, nie później niż 7 dni przed opublikowaną datą BK 1, w regulaminie uzupełniającym. Zawodnik wypełnia wyłącznie elektroniczny formularz zgłoszenia dostępny poprzez platformę internetową [inidePZM.pl](https://inidePZM.pl) lub stronę internetową zawodów (dotyczy zawodników z licencją wydaną przez inny ASN niż PZM). Po prawidłowym wypełnieniu, dołączeniu potwierdzenia wpłaty wpisowego i zatwierdzeniu, zgłoszenie zostanie automatycznie wysłane pocztą elektroniczną 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.
- 13.4. W trakcie wypełniania zgłoszenia wraz z załącznikami dodatkowo automatycznie generowane są następujące dokumenty:
  - wniosek o wspólne/sąsiadujące stanowisko w parku maszyn (opcjonalnie),
  - druk zamówienia dodatkowej powierzchni w parku maszyn (opcjonalnie),
  - Karta OA i BK-1 która wydawana będzie przez organizatora podczas OA .
- 13.5. 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 oraz regulaminem uzupełniającym, musi zgodnie ze zmianami w „Ustawie o VAT”, podać w tytule przelewu, NIP podmiotu, na który faktura będzie wystawiona. Po spełnieniu tego warunku, zawodnik otrzyma fakturę VAT podczas OA. W przypadku braku w/w informacji nie będzie możliwe wystawienie faktury VAT w terminie późniejszym. Pełne dane do faktury należy podać w trakcie wypełniania elektronicznego formularza zgłoszenia. Po spełnieniu w/w warunków, zawodnik otrzyma fakturę VAT podczas OA.
- 13.6. Przystępując do zawodów, Zawodnicy zobowiązują się do przestrzegania niniejszych przepisów i mają możliwość odwoływania się tylko do sędziów lub arbitrów uwzględnionych w MKS FIA.
- 13.7. Żadna zmiana zawodnika nie może nastąpić po zamknięciu listy zgłoszeń. Zmiany Kierowców są dozwolone zgodnie z Artykułem 9.13 MKS FIA. Kierowca zastępujący, który musi posiadać ważną licencję uprawniającą do startu w zawodach oraz upoważnienie od swojego ASN / Klubu, ma zostać wskazany przed wyznaczonym dla kierowcy zastępowanego terminem Odbioru Administracyjnego. Kierowca zastępujący nie może być kierowcą już umieszczonym na liście zgłoszeń. Nie zezwala się na zamianę zgłoszonych do zawodów kierowców.

- 13.8. Zmiana samochodu może nastąpić po zamknięciu listy zgłoszeń aż do terminu zakończenia BK1 obowiązującego dla danego zawodnika, pod warunkiem, że nowy samochód należy do tej samej kategorii, grupy i klasy jak samochód zastępowany.
- 13.9. Niedopuszczalne są podwójne zgłoszenia (np. start jednego Kierowcy dwoma samochodami lub start dwóch Kierowców w jednym samochodzie).
- 13.10. Organizator może określić w regulaminie uzupełniającym zawodów maksymalną dopuszczalną liczbę Zawodników wraz z kryteriami przyjmowania zgłoszeń. Organizator zastrzega sobie prawo odmowy przyjęcia zgłoszenia zgodnie z art. 3.14. MKS FIA.
- 13.11. Każdy organizator jest zobowiązany do opublikowania listy zgłoszeń i przestania jej pocztą elektroniczną do Biura Sportu ZG PZM, nie później niż 48 godz. przed BK. Lista zgłoszeń powinna spełniać warunki listy startowej sporządzonej zgodnie z aktualnymi wytycznymi FIA.
- 13.12. Dla każdego zawodów GSMP ustanawia się dwa terminy wpisowego, których dokładne daty określał będzie Regulamin Uzupełniający zawodów:
- I termin rozpoczyna się od dnia opublikowania Regulaminu Uzupełniającego zawodów i kończy się na 10 dni przed terminem BK 1.
  - II termin obejmuje okres od 9 do 7 dni przed BK 1.
- 13.13. Ustanawia się maksymalne wartości wpisowego na zawody GSMP:

Tabela 6. Wpisowe - maksymalne wartości

Kategoria / Grupa / Oznaczenie	Pojedyncza runda		Podwójna runda	
	I termin	II termin	I termin	II termin
Grupa 1-4, Klasa 5A	1200	1800	1500	2200
E2, Puchar Super S Cup Klasy 5B,5C, 10A-10C	1100	1600	1400	2100
Kategoria Historyczna	800	1200	1100	1700
Grupa 12,13, 14, Klasa 10D Kategoria Historyczna - samochody wyprodukowane w Polsce	600	800	800	1100
Za jednego zawodnika zgłoszonego do klasyfikacji zespołów sponsorskich Wymagane zgłoszenie osoby prawnej (licencja Zawodnika - sponsorska)	+250		+500	
Dla zawodników biorących udział w klasyfikacji E0	75% wartości podstawowego wpisowego odpowiedniego dla swojej klasy			

Odmowa przyjęcia reklamy dodatkowej organizatora skutkuje zwiększeniem wpisowego określonego dla poszczególnych form prawnych zgłaszającego kategorii/grup/klas oraz terminów zgłoszeń o 40%.

- 13.14. W przypadku rozgrywania rund GSMP za granicą lub w ramach zawodów EHC, IHCC i FIA-CEZ terminy zamknięcia listy zgłoszeń podane zostaną w regulaminie uzupełniającym zawodów.
- 13.15. Wpisowe zostanie zwrócone w całości w przypadku nie przyjęcia zgłoszenia.
- 13.16. Organizator ma prawo obniżenia wpisowego lub zwolnienia z wpisowego wg własnego uznania.

## 14. ODBIÓR ADMINISTRACYJNY

- 14.1. Czas i miejsce OA organizator określi w regulaminie uzupełniającym zawodów. Celem OA jest weryfikacja przez biuro zawodów dokumentów uprawniających Zawodników/Kierowców, zgłoszonych do udziału w zawodach. Każde spóźnienie na OA względem czasu wyznaczonego przez organizatora podlega karze 100 PLN
- 14.2. Podczas zawodów organizowanych jako runda podwójna, OA i BK 1 dla Zawodników/Kierowców zgłoszonych tylko do startu w drugiej rundzie, muszą odbyć się w terminie drugiej rundy i kończyć minimum na 1 godzinę przed terminem startu do podjazdu treningowego. W tym terminie przystąpić do OA i BK 1 mogą również zawodnicy, zgłoszeni do dwóch rund, którzy z usprawiedliwionych przyczyn nie mogli wystartować w 1 rundzie.
- 14.3. Dla Zawodników, którzy nie odbyli OA i BK 1 w terminie określonym w regulaminie uzupełniającym, w szczególnie uzasadnionych przypadkach na wniosek Zawodnika dopuszcza się możliwość wyznaczenia przez organizatora dodatkowego terminu po wniesieniu opłaty 300,- PLN.
- 14.4. Zawodnicy/Kierowcy muszą zgłosić się osobiście do OA i przedstawić następujący dokument: oryginał zgłoszenia z podpisami Zawodnika i Kierowcy Podczas OA zostaną zweryfikowane obowiązujące dokumenty wymienione w art. 7.1 niniejszego regulaminu, jako warunek udziału w zawodach.

- 14.5. Wszyscy Kierowcy muszą posiadać ważne badania lekarskie i psychologiczne. Brak aktualnych badań lekarskich, w tym także brak wykonania kontrolnego badania lekarskiego, skutkować będzie niedopuszczeniem do startu.
- 14.6. Obowiązkiem Kierowcy jest poddanie się badaniom lekarskim, jeżeli takie zarządzenie zostało wydane przez organizatora w regulaminie zawodów lub komunikacie. Dotyczy to także badań na zawartość alkoholu, środków odurzających i testów antydopingowych. Odmowa poddania się badaniom będzie skutkowałą nie dopuszczeniem do zawodów oraz nałożenie kary dodatkowej według uznania GKSS.
- 14.7. Możliwe jest niedopuszczenie Kierowcy do zawodów z uwagi na aktualny stan zdrowia w oparciu o opinię Lekarza Zawodów. Obecność środków odurzających lub alkoholu we krwi Kierowcy, musi być jednoznacznie stwierdzona i udokumentowana. Decyzję o niedopuszczeniu Kierowcy do startu podejmuje ZSS.
- 14.8. Każdy wypadek Kierowcy podczas zawodów, skutkujący skierowaniem go do dalszego leczenia szpitalnego musi być odnotowany przez Naczelnego Lekarza zawodów w Karcie Wypadkowej. Warunkiem dopuszczenia w/w Kierowcy do następnych zawodów jest odbycie ponownych badań lekarskich (u Lekarza Specjalisty Medycyny Sportowej). Do czasu wykonania ponownych w/w badań zgoda na starty Kierowcy ulega zawieszeniu. Kierowca po wykonaniu w/w badań lekarskich ma obowiązek niezwłocznie przedstawić do Biura Sportu i Turystyki ZG PZM.

## 15. BADANIE KONTROLNE, BADANIA W TRAKCIE ZAWODÓW

- 15.1. Badanie kontrolne jest prowadzone przez zespół sędziów technicznych. Tylko Zawodnicy, którzy spełnili wymagania OA mogą przedstawić do BK 1 zgłoszony samochód sportowy.
- 15.2. Czas i miejsce BK1 organizator określi w regulaminie uzupełniającym zawodów. Każde spóźnienie na BK 1 względem czasu wyznaczonego przez organizatora podlega karze 100 PLN, jednak nie może ono wykroczyć poza regulaminowy czas pracy BK1 (nie dotyczy udokumentowanych przypadków zadziałania tzw. „siły wyższej”).
- 15.3. Każdy samochód przedstawiony na BK1 musi być czysty, przygotowany według odpowiedniego regulaminu technicznego oraz posiadać kompletne wyposażenie bezpieczeństwa.
- 15.4. Podczas BK1 może odbywać się plombowanie sprzężarek lub innych wytypowanych części/zespołów.
- 15.5. Podczas badania kontrolnego Zawodnik lub osoba przez niego upoważniona tj. Kierowca, mechanik, posiadająca pisemne, upoważnienie ma obowiązek przedstawienia:
  - Karty OA i BK 1,
  - książki samochodu sportowego, aktualną polisę OC samochodu sportowego lub OC sportowca oraz wymagane wyposażenie bezpieczeństwa;
  - kartę FIA-Pf-ID jeśli wymagana;
  - oryginalnej karty homologacyjnej FIA (uzyskanej w Biurze Sportu i Turystyki PZM) pojazdu w jego identyfikacji a w przypadku samochodów historycznych dodatkowo HTP, KZHiT lub KZT.
  - W przypadku nieprzedstawienia dokumentów Delegat Techniczny może odmówić dokonania badania kontrolnego. Wystawienie wtórnika Książki samochodu sportowego (KSS) skutkuje dodatkowym szczegółowym badaniem kontrolnym i opłatą 400,- PLN wpłaconą na konto PZM. Rejestracja odbywa się przez Inside PZM.
  - W przypadku samochodów z klas 1-5 i 12 wymagana jest obecność kierowcy na BK 1 ze względu na konieczność weryfikacji minimalnej masy wyścigowej. Obowiązek ten nie dotyczy samochodów, w których wartość Pf jest niezmienną od poprzednich zawodów, gdzie kontrolowana była masa wyścigowa.
- 15.6. Samochody, które zostaną uznane za konstrukcje niebezpieczne nie zostaną dopuszczone do udziału w zawodach.
- 15.7. Jeżeli podczas badania kontrolnego BK1 okaże się, że samochód nie odpowiada grupie i/lub klasie, w której został zgłoszony, może on zostać na wniosek Delegata Technicznego decyzją ZSS przeniesiony do właściwej grupy i/lub klasy, zgodnie z zasadami opisanymi w art.8.
- 15.8. Każdy samochód może być kontrolowany przez sędziów technicznych w trakcie zawodów. Na wniosek ZSS, spontanicznie albo na skutek protestu, samochód może być zatrzymany i poddany szczegółowym badaniom wymagającym demontażu części lub zespołu z pojazdu.
- 15.9. Procedury dotyczące uzyskiwania dokumentów technicznych samochodu wraz z obowiązującymi opłatami są podane do wiadomości na oficjalnej stronie internetowej PZM [www.pzm.pl](http://www.pzm.pl)

- 15.10. Dopuszcza się możliwość przeprowadzenia BK1 wg zasady „zielonej karty BK1”, która obejmuje tylko Zawodników, którzy:
- zadeklarują starty w całym cyklu GSMP w danym roku kalendarzowym,
  - startowali wcześniej w GSMP minimum 1 pełny sezon,
  - przedstawiają samochody do kontroli przedsezonowej w miejscu i terminie podanym w oddzielnym komunikacie,
  - przedstawiają wypełnioną kartę FIA-Pf-ID,
  - każda zmiana wprowadzona w samochodzie powodująca zmianę karty FIA-Pf-ID, skutkuje wygaśnięciem „zielonej karty BK1”;
- 15.11. W trakcie trwania zawodów zespół sędziów technicznych z własnej inicjatywy, bądź na wniosek ZSS może:
- skontrolować zgodność samochodu z dokumentacją techniczną,
  - skontrolować wyposażenie bezpieczeństwa samochodu i kierowcy,
  - zażądać od Zawodnika dostarczenia części lub próbek, które uznane zostaną za konieczne do kontroli,
  - przystąpić do kontroli paliwa zgodnie z art. 2 Zał. 2 Regulaminu Technicznego GSMP,
  - zainstalować w samochodzie urządzenia kontrolne lub system odczytu danych (również do kontroli, gdy samochód porusza się na zawodach).
  - przeprowadzać kontrole techniczne, pomiary lub weryfikacje przy zastosowaniu metod kontrolno-pomiarowych, które pozwalają na ocenę zgodności wybranych parametrów podczas zawodów, np.:
    - metodami nie wymagającymi demontażu zespołów (silnik, skrzynia biegów),
    - testami pozwalającymi ocenić obecność niedozwolonych składników w paliwie.
- 15.12. Kontrola masy samochodów może być przeprowadzona w dowolnym momencie zawodów. W przypadku stosowania balastu, musi on być zgłoszony podczas BK 1.
- 15.13. Miejsce badań podczas zawodów oraz na badań końcowych (np. kontrola masy) wskazane zostanie w Regulaminie Uzupelniającym.

## 16. ODPRAWA Z ZAWODNIKAMI

- 16.1. Przed rozpoczęciem podjazdów treningowych organizator zobowiązany jest przeprowadzić obowiązkową odprawę dla wszystkich Zawodników i/lub Kierowców. Termin, miejsce oraz forma odprawy muszą być podane w regulaminie uzupełniającym lub w komunikacie zawodów.
- 16.2. Celem odprawy jest przypomnienie Zawodnikom i/lub Kierowcom istotnych punktach regulaminu sportowego i uzupełniającego, informacja o sprawach organizacyjnych związanych z przebiegiem zawodów oraz ewentualne wyjaśnienie i jednoznaczna interpretacja stosowanych przepisów.
- 16.3. Obecność na odprawie z zawodnikami przed zawodami jest obowiązkowa. Nieobecność Zawodnika i/lub Kierowcy na odprawie skutkować będzie karą finansową w wysokości 100,- PLN.
- 16.4. W zastępstwie tradycyjnej odprawy organizator może wydać pisemny briefing, który będzie doręczony przed rozpoczęciem zawodów wszystkim zawodnikom drogą elektroniczną i opublikowany na oficjalnej stronie internetowej zawodów.

## 17. SYGNALIZACJA

### 17.1. Sygnalizacja świetlna - znaczenie, rozmieszczenie, sterowanie.

#### 17.1.1. Znaczenie:

- światło czerwone - pozostań nieruchomo, bądź gotów do startu;
- światło zielone - start,
- światło żółte migające - pozostań nieruchomo, zgaś silnik,
- światło czerwone wraz z żółtym migającym - start wstrzymany.

Czas pomiędzy zapaleniem się światła czerwonego a zielonego wynosi 5 sek. Światło zielone pali się 15-sekund w tym czasie Kierowca musi wystartować.

#### 17.1.2. Rozmieszczenie:

- wszystkie światła używane do sygnalizacji startu powinny być umieszczone tak, aby były dobrze widoczne dla kierowców znajdujących się w swych samochodach na polu startowym.
- światło czerwone musi być zamontowane bezpośrednio nad światłem zielonym, natomiast żółte nad czerwonym lub obok zielonego.

#### 17.1.3. Sterowanie:

- światła muszą posiadać możliwie największe wymiary i zapewniać ich widoczność w każdych warunkach atmosferycznych. Punkty świetlne muszą być podwójne w celu zapewnienia

dalszego działania w przypadku awarii spowodowanej przepaleniem się żarówki, za wyjątkiem diodowych punktów świetlnych, których lampy mogą być pojedyncze.

- sterowanie musi umożliwiać zrealizowanie następujących sekwencji pracy sygnalizacji:
  - wszystkie światła sygnalizacyjne wyłączone;
  - światło czerwone wyłączone, światło zielone włączone (tylko jedna czynność przetącnikiem);
  - włączone tylko żółte światło migające;
  - światło czerwone i żółte migające włączone razem (dwa przetącniki).

### 17.2. Sygnalizacja flagowa startu.

W przypadku awarii sygnalizacji świetlnej dopuszcza się start sygnalizowany flagą. Osobą upoważnioną do stosowania tej sygnalizacji jest Dyrektor zawodów lub osoba przez niego wyznaczona, a za sygnał startu uważa się moment podniesienia, trzymanej nieruchomo flagi.

### 17.3. Sygnalizacja flagowa na trasie.

Poniższe flagi będą używane do przekazania Kierowcom poleceń i informacji podczas podjazdów treningowych i wyścigowych:

Tabela 7. Flagi używane podczas zawodów GSMP

Kolor flagi	Znaczenie
FLAGA CZERWONA	Bezwarunkowe i natychmiastowe zatrzymanie samochodu.
FLAGA ŻÓŁTA WYMACHIWANA	Poważne zagrożenie, zredukuj prędkość i bądź przygotowany na zatrzymanie. Zagrożenie blokuje trasę całkowicie lub częściowo.
FLAGA ŻÓŁTA Z CZERWONYMI PASAMI	Śliska nawierzchnia, zmiana przyczepności
FLAGA NIEBIESKA	Informacja dla Kierowcy, że będzie on wyprzedzany.
FLAGA ZIELONA WYMACHIWANA	Trasa jest wolna. Powinna być wymachiwana niezwłocznie po zdarzeniu, które spowodowało użycie żółtej flagi.
FLAGA NARODOWA LUB KLUBOWA	Start wyścigu
SZACHOWNICA	Meta wyścigu (linia mety)

## 18. PRZEBIEG ZAWODÓW

- 18.1. Każda z rund GSMP musi przebiegać zgodnie z harmonogramem czasowym zawodów opublikowanym w regulaminie uzupełniającym. Każde odstępstwo w tym zakresie będzie rozpatrywane przez GKSS na podstawie dokonanej oceny przez Obserwatora GKSS PZM.
- 18.2. Każdy organizator GSMP ma obowiązek określenia w regulaminie uzupełniającym zawodów, ilości podjazdów treningowych i wyścigowych w rundzie. Przyjmuje się, że dla zawodów GSMP organizator musi przeprowadzić przynajmniej 2 podjazdy treningowe w 1 dzień zawodów oraz co najmniej 1 podjazd treningowy w 2 dzień zawodów. Dla każdej rundy GSMP obowiązkowym jest przeprowadzenie 2 podjazdów wyścigowych. W przypadku nierozegrania którejś z rund w całości (np. odwołanie 1 podjazdu wyścigowego) w każdej klasyfikacji przyznane zostanie 50% możliwych do zdobycia punktów.
- 18.3. Po zakończeniu OA i BK 1 organizator opublikuje na tablicy ogłoszeń podpisane przez Dyrektora Zawodów lub jego zastępcę Listę kierowców dopuszczonych do startu w zawodach oraz Listę startową do podjazdów treningowych. Lista startowa musi być ułożona z uwzględnieniem klasyfikacji Kierowców w klasach począwszy od najniższego do najwyższego miejsca, przy czym na pierwszą rundę według klasyfikacji na koniec poprzedniego sezonu a na każdą następną według klasyfikacji po ostatniej rundzie.  
Kolejne listy startowe oraz klasyfikacje publikowane będą zgodnie z tabelą 5 - art. 6.8 niniejszego regulaminu.
- 18.4. Kierowcy muszą być do dyspozycji Dyrektora zawodów co najmniej jedną godzinę przed rozpoczęciem zawodów. W przypadku niespełnienia tego warunku muszą zaakceptować konsekwencje mogące być wynikiem możliwej niezajomości postanowień lub zmian w harmonogramie, które mogą zostać wprowadzone przed startem.
- 18.5. Kierowcy muszą stawić się w strefie startu, na co najmniej 10 minut przed startem. Każdy Kierowca, który nie zgłosi się w swoim terminie startu może zostać niedopuszczony do startu decyzją Dyrektora Zawodów bądź Wicedyrektora ds. Sportowych.

- 18.6. Start do wszystkich podjazdów odbywać się będzie z tzw. startu zatrzymanego. Kolejność startu odbywać się będzie z zachowaniem podziałów na kategorie samochodów, grupy i ich klasy od najmniejszej do największej.
- 18.7. Przykładowa kolejność startu:  
**SAMOCHODY HISTORYCZNE:**  
*Zamknięte, a następnie otwarte, wg pojemności skokowej silnika;*  
**KATEGORIA NARODOWA:**
- GRUPA 14
  - GRUPA 12
  - GRUPA 11
  - GRUPA 10
  - GRUPA 13
- KATEGORIA 1**
- GRUPA 5
  - GRUPA 4
  - GRUPA 3
  - GRUPA 2
  - GRUPA 1
- KATEGORIA 2:**
- GRUPA E2 (W KOLEJNOŚCI: CN, E2-SC, D/E2-SS)
- 18.8. Dyrektor zawodów może zmienić porządek startowy w zależności od powstałych okoliczności.
- 18.9. Spóźnienie na start lub odmowa startu skutkuje niedopuszczeniem do podjazdu decyzją Dyrektora Zawodów.
- 18.10. Żaden z samochodów nie może startować poza swoją grupą/klasą bez zgody Dyrektora Zawodów bądź Wicedyrektora ds. Sportowych.
- 18.11. Powtórka podjazdu treningowego/wyścigowego uzależniona jest od decyzji Dyrektora Zawodów.
- 18.12. Na starcie muszą być wymalowane dwie linie pomiędzy którymi odległość wynosi 1m. Pierwsza linia jest linią startu, na jej wysokości należy ustawić pojazd, najbardziej wystającą przednią częścią jego karoserii. Druga linia, jest linią ustawienia fotokomórki.
- 18.13. Każdy samochód, który przekroczył linie startu i uruchomił aparaturę do pomiaru czasu będzie uważany za pojazd, który wystartował, bez możliwości powtórzenia startu. Każda odmowa lub celowe spóźnienie startu spowoduje dyskwalifikację z podjazdu.
- 18.14. Każdy samochód, stojący w oznakowanej strefie przedstartowej powinien oczekiwać na start z uruchomionym silnikiem, w gotowości do startu. W oznakowanej strefie przedstartowej zabrania się stosowania chłodzenia intercoolerów powodującego wyrzucanie cieczy na powierzchnie pól startowych. Każdy stwierdzony taki przypadek decyzją Dyrektora Zawodów spowoduje wycofanie samochodu z podjazdu treningowego, wyścigowego.
- 18.15. Samochód stojący na pierwszym polu startowym nie może korzystać z jakiegokolwiek pomocy zewnętrznej, pod rygorem niedopuszczenia do danego podjazdu.
- 18.16. Za zgodą Dyrektora Zawodów bądź Wicedyrektora ds. Sportowych dopuszcza się możliwość dokonania wymiany kół w oznakowanej strefie przedstartowej.
- 18.17. Organizator musi przygotować tablicę informacyjną (wymiary minimalne 1 m x 1.5 m) obrazującą trasę wyścigu, na której w czasie rzeczywistym pokazywane będą zmiany warunków oraz aktualnie stosowana sygnalizacja na trasie. Tablica musi być pokazana każdemu Kierowcy, który wjeżdża pole startowe.
- 18.18. Start następuje w stałych cyklach czasowych, wg sygnalizacji świetlnej lub flagowej. Minimalny czas pomiędzy startem kolejnych Kierowców zarówno podczas podjazdów treningowych jak i wyścigowych ustalany jest przez Dyrektora zawodów i nie może być mniejszy jak 30 sekund.
- 18.19. Wyniki podjazdów treningowych muszą być opublikowane, mają one charakter oficjalny. Do udziału w podjazdach wyścigowych dopuszczeni będą tylko Kierowcy i samochody znajdujące się na liście startowej do podjazdów wyścigowych.
- 18.20. W wyjątkowych wypadkach Kierowca, który nie ukończył żadnego podjazdu treningowego może zostać dopuszczony do podjazdów wyścigowych, pod warunkiem, że w ostatnich trzech latach brał on udział w wyścigu na tej samej trasie. Podstawą wydania zgody przez ZSS jest złożenie przez Zawodnika pisemnego wniosku do Dyrektora zawodów.

**18.21.** Wyniki podjazdów treningowych muszą być opublikowane, mają one charakter oficjalny. Do udziału w podjazdach wyścigowych dopuszczeni będą tylko Kierowcy i samochody znajdujące się na oficjalnej liście startowej.

**18.22.** Podczas poruszania się po trasie wyścigu, zabronione jest:

- poruszanie się po trasie wyścigu w kierunku przeciwnym od obowiązującego, wynikającego z kolejnych etapów zawodów (podjazdy-zjazdy). Wyjątek stanowią wyraźne polecenia organizatora np. sprowadzenie na start w celu powtórzenia podjazdu. Podczas zjazdu do parku maszyn obowiązuje utrzymanie prędkości i toru jazdy narzuconego przez samochód sprowadzający organizatora („pilot”),
- gwałtowne nieuzasadnione hamowanie, przyspieszanie lub wprowadzania samochodu w „poślizgi” (dotyczy również obszaru Parku Serwisowego, obszaru badań kontrolnych lub Parku Zamkniętego),
- przekraczanie linii krawędziowych podczas podjazdów treningowych i wyścigowych,
- jazda z opuszczonymi szybami (o ile samochody są w nie wyposażone) lub z otwartymi (uchylonymi) drzwiami.

Każde stwierdzone przez organizatora w/w przypadki będą traktowane jako niesportowe zachowanie i na wniosek Dyrektora zawodów będą rozpatrywane przez ZSS zgodnie z art.12 MKS FIA.

### **18.23. ZDARZENIA I INCYDENTY NA TRASIE**

**18.23.1.** W razie konieczności przerwania podjazdu, Dyrektor Zawodów powinien natychmiast przerwać procedurę startu oraz nakazać wystawienie czerwonych flag na odcinku od startu do punktu obserwacyjnego, przy którym nastąpiło zdarzenie. Oznacza to, że Kierowca musi natychmiast przerwać jazdę, a następnie zgodnie z instrukcjami powoli zjechać w miejsce wskazane przez służby organizatora. Dyrektor Zawodów podejmie decyzję, które z zatrzymanych samochodów dopuszczone będą do powtórzenia podjazdu.

**18.23.2.** Jeżeli kierowca zmuszony jest do przerwania swojego podjazdu z przyczyn technicznych lub innych problemów, musi niezwłocznie zatrzymać swój samochód poza torem jazdy lub trasą wyścigu oraz opuścić go i postępować zgodnie z instrukcjami przekazanymi przez sędziów PO. Sędziowie PO mogą przeprowadzać wszelkie interwencje wyłącznie pod ochroną flagi żółtej a ich działania nie mogą mieć wpływu na ponowne uruchomienie silnika, pod rygorem dyskwalifikacji Zawodnika.

**18.23.3.** Skorzystanie z jakiegokolwiek pomocy zewnętrznej spowoduje dyskwalifikację z danego podjazdu.

**18.23.4.** Każdy Kierowca, który z jakiegoś powodu zatrzymał się na trasie, w celu ponownego uruchomienia silnika może wykorzystać tylko rozrusznik i może ruszyć ponownie z miejsca zatrzymania tylko na polecenie sędziów PO.

**18.23.5.** Samochody, które uległy awarii oraz te które nie są w stanie kontynuować jazdy muszą być usunięte w odpowiednie miejsce przez Kierowcę lub sędziów najbliższego PO, pod ochroną żółtej flagi. Te samochody mogą być sprowadzone do parku po zakończeniu podjazdu. Inne postępowanie jest możliwe tylko na podstawie decyzji Dyrektora zawodów.

**18.23.6.** Samochody, które uległy awarii podczas podjazdów mogą być odholowane tylko na polecenie Dyrektora zawodów.

**18.23.7.** Samochody, które mogą zagrażać bezpieczeństwu innych Kierowców muszą być usunięte z miejsc niebezpiecznych przez służby organizatora. Obsługa PO w żadnym wypadku nie ponosi odpowiedzialności za uszkodzenia samochodu wyrządzone podczas ewakuacji.

**18.23.8.** W przypadku gdy Kierowcę dogania inny samochód, wówczas Kierowca ten musi natychmiast ustąpić miejsca lub zatrzymać się jeśli to konieczne aby nie utrudniać wyprzedzania.

**18.23.9.** Jeśli podczas podjazdu treningowego Kierowca ma utrudniony przejazd lub jest spowalniany z jakiegokolwiek przyczyny, musi dojechać do mety. Nie ma on zagwarantowanej możliwości powtórki podjazdu. W przypadku, gdy Kierowca jest zatrzymany, musi postępować zgodnie z poleceniami PO, co również nie oznacza, że będzie mógł powtórzyć podjazd.

**18.23.10.** Jeśli podczas podjazdu wyścigowego, Kierowca ma utrudniony przejazd lub jest spowalniany przez inny samochód, lub jest zatrzymany przez pokazanie żółtej lub czerwonej flagi, nie może on pozostać na trasie wyścigu. Musi postępować zgodnie z poleceniami sędziów PO i może zaistnieć konieczność dojechania do mety wyścigu. Dyrektor zawodów po wysłuchaniu raportu sędziów z PO potwierdzających utrudnienia jest upoważniony do zezwolenia temu Kierowcy przyznania możliwości powtórzenia podjazdu. Inne przypadki rozstrzygane będą przez ZSS.

**18.23.11.** Podczas powrotu z parku maszyn meta do parku maszyn start Kierowcy zobowiązani są do przejazdu w zapiętych pasach bezpieczeństwa i zachowania szczególnej ostrożności na całej długości trasy. Każdy stwierdzony przez organizatora przypadek na wniosek Dyrektora zawodów będzie rozpatrywany przez ZSS zgodnie z art. 12 MKS FIA.

**18.24. OBSADA I WYPOSAŻENIE PUNKTÓW OBSERWACYJNYCH (PO) I POMOCNICZYCH PUNKTÓW OBSERWACYJNYCH (PPO)**

**18.24.1.** Minimalną obsługę punktów PO tworzą:

- Kierownik PO,
- sędzia PO-flagowy,
- ratownik bądź strażak.

**18.24.2.** Obsługa PPO to:

- Kierownik PPO pełniący jednocześnie rolę sędziego flagowego,
- ratownik bądź strażak.

**18.24.3.** W skład obowiązkowego wyposażenia punktów PO i PPO obserwacyjnych wchodzi:

- komplet flag sygnalizujących kodu międzynarodowego do wyścigów górskich wymieniony w art. 17.3. niniejszego regulaminu;
- niezawodny system łączności dwukierunkowej z CKW oraz zapasowy system łączności (np. komórkowy),
- dwie gaśnice ręczne z aktualną legalizacją do gaszenia pojazdów na wolnym powietrzu, zawierające po 6,0 kg środka gaśniczego,
- co najmniej jedna twarda miotła,
- nóż do cięcia pasów bezpieczeństwa,
- apteczka pierwszej pomocy przedmedycznej,
- co najmniej 10 l środka do absorpcji rozlanego oleju (rekomendowane jest używanie sorbentu),
- protokoły zdarzeń i przejazdów oraz instrukcja działania,
- gwizdki dla obsługi,
- zaleca się aby PO były dodatkowo wyposażone w rękawice ognioodporne, drugą twardą miotłę oraz koc ognioodporny o wymiarach 1,80x 1,80m. Ponadto dopuszcza się jakiegokolwiek dodatkowe wyposażenie PO mające na celu podniesienie poziomu bezpieczeństwa rozgrywanych zawodów.

## **19. PARK SERWISOWY**

**19.1.** Organizator podczas zawodów ma obowiązek:

- zapewnić jego nadzór oraz zabezpieczyć: oznaczony punkt medyczny pierwszej pomocy, stanowisko p.poż, sanitariaty WC,
- podać w regulaminie uzupełniającym szczegóły dotyczące miejsca lokalizacji i obowiązujących zasad funkcjonowania parku serwisowego.

**19.2.** Na terenie parku serwisowego obowiązuje bezwzględne ograniczenie prędkości określone w Regulaminie Uzupełniającym zawodów. Ponadto każdy stwierdzony przypadek naruszenia przez Zawodnika/Kierowcę lub członków jego zespołu, obowiązujących zasad funkcjonowania parku maszyn, zostanie potraktowany jako wykroczenie i nałożona zostanie kara wg uznania ZSS.

**19.3.** Każdy Zawodnik, który chce skorzystać ze wspólnego lub sąsiadującego stanowiska serwisowego w parku serwisowym zobowiązany jest zgłosić taką potrzebę do organizatora na druku „wniosku wspólnego/sąsiadującego stanowiska serwisowego” stanowiącego zał. C. Organizator ma obowiązek w regulaminie uzupełniającym określić termin i czas składania w/w druków.

**19.4.** W przypadku zorganizowanego parku serwisowego polegającego na wyznaczeniu, przydzieleniu Zawodnikom stanowisk serwisowych organizator będzie kierował się zasadą obowiązkowego przyznania powierzchni serwisowej nie mniejszej, jak 40 m<sup>2</sup> ;

**19.5.** W przypadku możliwości wykupienia dodatkowej powierzchni serwisowej w parku maszyn organizator ma obowiązek określić to w regulaminie uzupełniającym przyjmując zasadę 20PLN/1 m<sup>2</sup> ;

**19.6.** Każdy Zawodnik, który zamierza skorzystać z dodatkowej powierzchni serwisowej w parku maszyn ma obowiązek zgłosić ten zamiar do organizatora poprzez wypełnienie druku „zamówienia dodatkowej powierzchni serwisowej” stanowiącego zał. D. Organizator ma obowiązek w regulaminie uzupełniającym określić termin i czas składania w/w wniosków.

**19.7.** W Parku Serwisowym, Zawodnicy zobowiązani są do:



- posiadania łatwo dostępnej własnej gaśnicy proszkowej z aktualną legalizacją (co najmniej 4,0 kg środka gaśniczego),
- stosowania pod samochodem maty 3m x 4m odpornej na wodę oraz na węglowodory,
- dbania o porządek oraz zabrania lub usunięcia w wyznaczone miejsce, zgromadzonych odpadów, najpóźniej do chwili opuszczenia parku serwisowego.

## 20. PARK ZAMKNIĘTY

- 20.1. Lokalizacja Parku zamkniętego podana będzie w Regulaminie uzupełniającym zawodów.
- 20.2. Park zamknięty należy zorganizować po zakończeniu każdej rundy GSMP. Po zakończeniu ostatniego podjazdu wyścigowego tzn. od przecięcia linii mety lotnej do momentu rozwiązania Parku zamkniętego obowiązują zasady opisane w art. 2.5.1 - 2.5.7 MKS FIA.

## 21. DOKUMENTY ZAWODÓW

- 21.1. Dokumentami oficjalnymi zawodów są:
- Regulamin Uzupełniający,
  - Licencja krajowa trasy (wraz z załącznikami),
  - Raport odbioru trasy Inspektora ZTiT,
  - Plan bezpieczeństwa zawodów,
  - Polisy ubezpieczenia wyścigu (OC i NNW),
  - Protokoły badań kontrolnych,
  - Oficjalna lista zgłoszeń,
  - Listy startowe i listy wyników zgodnie z art. 21.3.niniejszego regulaminu,
  - Protokoły/dzienniki z posiedzeń ZSS,
  - Ewentualne komunikaty i decyzje.
- 21.2. Wszystkie komunikaty zmieniające zapisy zatwierdzonego Regulaminu Uzupełniającego wchodzące w życie przed zawodami, podlegają zatwierdzeniu przez GKSS. Zawodnicy będą informowani o wszelkich zmianach tak szybko, jak to będzie możliwe, za pomocą numerowanych komunikatów informacyjnych drukowanych na papierze koloru żółtego, wywieszanych na oficjalnej tablicy ogłoszeń i publikowanych na Wirtualnej Tablicy Ogłoszeń.
- 21.3. Publikacja dokumentów

Tabela 8. Dokumenty zawodów

Dokument	Strona Internetowa Zawodów Wirtualna Tablica Ogłoszeń	Oficjalna Tablica Ogłoszeń <i>(o ile jest używana)</i>	Uwagi
Regulamin Uzupełniający	Obowiązkowo	Obowiązkowo	Publikacja na www minimum na 1 miesiąc przed datą ogłoszenia listy zgłoszeń
Licencja krajowa trasy	---	Obowiązkowo	
Plan / mapa trasy	Obowiązkowo	Obowiązkowo	Publikacja na www minimum na 1 miesiąc przed datą ogłoszenia listy zgłoszeń
Oficjalna lista zgłoszeń	Obowiązkowo	Obowiązkowo	Po zatwierdzeniu przez PZM
Komunikaty	Obowiązkowo	Obowiązkowo	
Informacje	Obowiązkowo	Obowiązkowo	
Program zawodów	Obowiązkowo	Obowiązkowo	
Lista kierowców dopuszczonych do startu	Obowiązkowo	Obowiązkowo	Podpisana przez Dyrektora Zawodów bądź Wicedyrektora ds. Sportowych
Lista startowa do podjazdów treningowych / wyścigowych	Obowiązkowo	Obowiązkowo	Podpisana przez Dyrektora Zawodów bądź Wicedyrektora ds. Sportowych
Prowizoryczna klasyfikacja po każdym podjeździe treningowym / wyścigowym	---	Obowiązkowo	Podpisana przez Dyrektora Zawodów bądź Wicedyrektora ds. Sportowych
Prowizoryczna i końcowa klasyfikacja po wszystkich podjazdach treningowych	Obowiązkowo	Obowiązkowo	Podpisana przez Dyrektora Zawodów bądź Wicedyrektora ds. Sportowych
Prowizoryczna klasyfikacja po wszystkich podjazdach wyścigowych	Obowiązkowo	Obowiązkowo	Podpisana przez Dyrektora Zawodów bądź Wicedyrektora ds. Sportowych
Kończowa klasyfikacja po wszystkich podjazdach wyścigowych	Obowiązkowo	Obowiązkowo	Podpisana przez ZSS

- 21.4. **W zamian za fizyczną tablicę ogłoszeń rekomendowane** jest korzystanie z wirtualnej tablicy ogłoszeń dostępnej przy pomocy aplikacji Sportity. Aplikacja do pobrania jest ze strony internetowej <https://sportity.com/>.

## 22. KLASYFIKACJE, CEREMONIA ROZDANIA NAGRÓD, NAGRODY

- 22.1. Warunkiem klasyfikacji w każdej rundzie GSMP jest ukończenie wszystkich zaplanowanych podjazdów wyścigowych oraz wstawienie samochodu do Parku Zamkniętego. Na wynik zawodów składa się suma czasów wszystkich podjazdów wyścigowych danej rundy GSMP.
- 22.2. Podczas każdej rundy GSMP prowadzona jest oddzielna klasyfikacja dla samochodów kategorii 1, 2, narodowej i historycznej a punkty przyznawane będą wg następujących zasad:

Tabela 9. Klasyfikacje w rundach GSMP

	Klasyfikacja	Przyznane punkty
Generalne	Generalna Kategorii 1 Generalna Kategorii 2 Generalna Kategorii Narodowej Generalna Historyczna	za miejsca od 1 do 10 odpowiednio: 25, 18, 15, 12, 10, 8, 6, 4, 2, 1 pkt.
Kategorie historyczne Klasy (bez Klasy 11)	W klasach wg Pf W klasach narodowych W kategoriach historycznych Sponsorska	za miejsca od 1 do 5 odpowiednio 8, 6, 4, 3, 2 za miejsce 6 i kolejne 1 pkt.
Specjalne	„EO”, RWD, FWD	za miejsca od 1 do 8 odpowiednio 10, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2 za miejsce 9 i kolejne 1 pkt.
	Puchar Super S Cup	za miejsca od 1 do 10 odpowiednio 20,15, 12, 10, 8, 6, 4, 3 ,2, 1 za kolejne 0 pkt.
Punkty zdobywane w kat. hist./klasy	Klubowa	suma punktów zdobytych w klasach przez 3 najlepszych z danego klubu w swojej klasie

### 22.3. Klasyfikacja klubowa

Podczas każdego zawodów GSMP, prowadzona będzie Klasyfikacja klubowa. Klasyfikacja klubowa ustanawiana będzie na podstawie sumy punktów uzyskanych przez 3 najlepszych zawodników z danego klubu w swojej klasie lub w kategorii historycznej. Zawodnik zdobywa punkty w zależności od zajętego miejsca w klasie/Kategorii oraz ilości sklasyfikowanych / Zgłoszonych zawodników, wg poniższego wzoru:

$$P = Z - M + 1$$

P - ilość zdobytych punktów

Z - ilość zawodników zgłoszonych w klasie / kategorii

M - miejsce zajęte w klasie / kategorii historycznej

Przykład- zawodnik zdobył 5 miejsce w klasie w której było 8 zgłoszonych zawodników ( $8 - 5 + 1 = 4$  punkty)

### 22.4. Wynik ex-aequo

W przypadku uzyskania przez dwóch lub więcej Kierowców takiego samego wyniku (podczas rundy GSMP), klasyfikacja sporządzona zostanie na podstawie następujących kryteriów:

- lepszy uzyskany czas w pierwszym podjeździe wyścigowym,
- w przypadku takich samych wyników w podjazdach wyścigowych - najlepszy czas uzyskany podczas podjazdów treningowych danej rundy.

- 22.5. Każdy organizator zawodów ma obowiązek zorganizowania ceremonii zakończenia zawodów która powinna rozpocząć się po wprowadzeniu wszystkich sklasyfikowanych samochodów do parku zamkniętego. Dobór miejsca ceremonii oraz oprawa winna być godna zawodów rangi Mistrzostw Polski.

- 22.6. Obowiązkiem każdego Zawodnika i Kierowcy jest również zadbanie o godną oprawę zakończenia zawodów poprzez właściwe zachowanie jego i członków ekipy, osobisty udział w ceremonii wręczania nagród oraz przystępowania do odbioru nagród w stroju sportowca tj. w zapiętym kombinezonie i obuwiu przewidzianym przepisami dla sportów samochodowych.

- 22.7. Miejsce i czas ceremonii zakończenia zawodów organizator poda w harmonogramie zawodów w regulaminie uzupełniającym zawodów.
- 22.8. Nagrody nieodebrane podczas ceremonii wręczania po zakończeniu wyścigu przechodzą na własność organizatora.
- 22.9. Jeżeli organizator przewiduje nagrody pieniężne, muszą być one odbierane podczas ceremonii wręczania nagród osobiście przez Zawodnika i/lub Kierowcę, w przeciwnym razie przechodzą na własność organizatora.
- 22.10. Każdy stwierdzony nieusprawiedliwiony na piśmie przypadek niezastosowania się Zawodnika/Kierowcy do obowiązków określonych w art. 22.6 niniejszego regulaminu, który skutkowało będzie zastosowaniem art. 12.3.1 i 12.3.4 MKS FIA decyzją ZSS nałożona zostanie kara grzywny w wysokości:
- 2000,- PLN, za niewłaściwe zachowanie Zawodnika i/lub Kierowcy lub członków ekipy (np. pod wpływem alkoholu),
  - 500,- PLN, za nieobecność na ceremonii zakończenia zawodów,
  - 300,- PLN, za przystąpienie do odbioru nagród w stroju innym jak wymagany.
- 22.11. Wymienione kary są karami porządkowymi nie mającymi wpływu na osiągnięty wynik sportowy. Wymieniona kwota powinna być wpłacona na konto organizatora zawodów przez Zawodnika/Kierowcę, na którego nałożono karę w przeciągu 7 dni od dnia zakończenia zawodów lub od dnia otrzymania decyzji. Nie dopełnienie tego obowiązku każdorazowo rozpatrywane będzie indywidualnie przez GKSS, co wiązać się będzie z możliwością nałożenia kary dodatkowej, do zawieszenia licencji Zawodnika i licencji Kierowcy łącznie. Od w/w kar przysługuje Zawodnikowi odwołanie się od decyzji ZSS na ogólnie przyjętych zasadach w tym zakresie.
- 22.12. W każdym zawodach GSMP przyznawane będą następujące puchary:

Tabela 10. Przyznane puchary w zawodach GSMP

Klasyfikacja	Przyznane puchary
Generalna Kategorii 1 Generalna Kategorii 2 Generalna Kategorii Narodowej Generalna Historyczna „E0”, RWD, FWD	za 1, 2, 3 miejsce odpowiednio 3 puchary (oddzielnie dla każdej rundy)
W klasach Kategorii 1 i Kategorii Narodowej - (bez Klasy 11)	za 1 miejsce przy sklasyfikowaniu co najmniej 3 kierowców za 1, 2 miejsce przy sklasyfikowaniu co najmniej 4 kierowców za 1, 2, 3 miejsce przy sklasyfikowaniu co najmniej 5 kierowców (oddzielnie dla każdej rundy)
W kategoriach historycznych W klasach Kategorii 2 Sponsorska W klasyfikacji Pucharu Super S Cup	za 1, 2, 3 miejsce odpowiednio 3 puchary (oddzielnie dla każdej rundy)

## 23. TUTUŁY, KLASYFIKACJE W SEZONIE

- 23.1. Kierowcom, do klasyfikacji sezonu, zliczone zostaną punkty zdobyte ze wszystkich rund w których **wystartowali w przynajmniej w jednym podjeździe wyścigowym**. W przypadku sklasyfikowania we wszystkich rundach odliczeniu podlegają dwie rundy w których, kierowca uzyskał najmniejszą liczbę punktów. W przypadku sklasyfikowania w ilości n-1 ze wszystkich rund, odliczeniu podlega jedna runda z najmniejszą uzyskaną liczbą punktów. Odliczeniu nie podlega runda, w której kierowca został zdyskwalifikowany decyzją ZSS. W innych przypadkach lub jeżeli rozegranych zostanie 10 lub mniej rund w klasyfikacji sezonu żadna runda nie będzie odliczana.
- 23.2. Do klasyfikacji w sezonie liczy się Kierowca, który był sklasyfikowany w co najmniej dwóch rundach. Zwycięzcą klasyfikacji indywidualnej jest Kierowca, który uzyskał największą ilość punktów.
- 23.3. W przypadku uzyskania jednakowej ilości punktów w klasyfikacji końcowej o miejscu decydują następujące kryteria:
- większa ilość lepszych miejsc w rundach;
  - w przypadku dalszej równości pozostaje ex-aequo.

23.4. W GSMP prowadzone będą niżej wymienione klasyfikacje roczne i na koniec sezonu przyznane zostaną tytuły Mistrza Polski, Wicemistrza Polski oraz II Wicemistrza Polski wg następujących zasad:

Tabela 11. Przyznane tytuły

Klasyfikacja	Ilość sklasyfikowanych	Przyznany tytuł	Minimalny wymagany udział* w rozegranych rundach
Generalna Kategorii 1 Generalna Kategorii 2 Generalna Kategorii Narodowej Generalna Historyczna „EO”, RWD, FWD	Bez wymaganej minimalnej ilości sklasyfikowanych	Mistrz Polski Wicemistrz Polski II Wicemistrz Polski	50% + 1
W klasach wg Pf W klasach narodowych (bez Klasy 11)	min. 5 zawodników od 6 do 7 zawodników więcej jak 7 zawodników	Mistrz Polski Mistrz Polski, Wicemistrz Polski Mistrz Polski, Wicemistrz Polski II Wicemistrz Polski	50% + 1
W klasach Kategorii 2 W kategoriach historycznych W klasyfikacji Pucharu Super S Cup	min. 3 zawodników od 4 do 5 zawodników więcej jak 5 zawodników	Mistrz Polski Mistrz Polski, Wicemistrz Polski Mistrz Polski, Wicemistrz Polski II Wicemistrz Polski	50% + 1**
Sponsorska Klubowa	Bez wymaganej minimalnej ilości sklasyfikowanych	Mistrz Polski Wicemistrz Polski II Wicemistrz Polski	udział w 4 rundach

\* pod słowem udział liczy się wystartowanie w co najmniej jednym podjeździe treningowym

\*\* dla samochodów Kategorii 2 liczone będą wyłącznie w rundy w których te samochody były dopuszczone

23.5. W klasyfikacji sponsorskiej tytuły mistrzowskie zostaną przyznane za I, II, III miejsce. Klasyfikacja sponsorska w GSMP prowadzona jest we wszystkich rundach. Do klasyfikacji sponsorskiej dopuszczony będzie zespół stanowiący od 1 do 3 Kierowców. Do wyniku liczą się punkty zdobyte w klasach, przez maksymalnie trzech Kierowców zespołu. Warunkiem zgłoszenia się do klasyfikacji sponsorskiej jest posiadanie Licencji Zawodnika - sponsorskiej oraz zaznaczenie odpowiedniego pola w formularzu zgłoszeniowym danej rundy w której zespół zamierza uczestniczyć.

23.6. W danym sezonie prowadzona będzie Klasyfikacja „EO” (DEBIUT) dla kierowców **debiutujących** w GSMP lub startujących w swoim drugim z rzędu sezonie cyklu (po sezonie debiutanckim) lub zawodnicy, którzy startowali w GSMP ostatni raz w sezonie 2015 lub wcześniej. Dopuszczony jest udział wyłącznie samochodami które poza wymaganiami wynikającymi z przypisania do danej klasy spełniają poniższe kryteria:

- posiadają napęd na jedną oś,
- posiadają silnik o pojemności przeliczeniowej do 2000 cm<sup>3</sup>,
- **klasyfikowani będą w jednej z wymienionych dalej klas samochodów: 5B, 5C, 10B, 10C, 10D, 11, 12A, 12B, 12C, 14A, 14B i 14C.**

Aby przystąpić do udziału w klasyfikacji „EO” wymagana jest rejestracja poprzez zaznaczenie odpowiedniego pola w formularzu zgłoszeniowym do pierwszych zawodów GSMP, w których zamierza wziąć udział zainteresowany kierowca.

23.7. W danym sezonie prowadzona będzie Klasyfikacja RWD dla kierowców startujących samochodami napędzanymi na tylną oś. Dopuszczony jest udział wyłącznie samochodami z Grup 1-5 Kategorii 1, bądź z Grupy 10 Kategorii Narodowej. Aby przystąpić do o udziału w klasyfikacji „RWD” wymagana jest rejestracja poprzez zaznaczenie odpowiedniego pola w formularzu zgłoszeniowym do pierwszych zawodów GSMP, w których zamierza wziąć udział zainteresowany kierowca.

23.8. W danym sezonie prowadzona będzie Klasyfikacja FWD dla kierowców startujących samochodami napędzanymi na przednią oś. Dopuszczony jest udział wyłącznie samochodami z Grup 1-5 Kategorii 1, bądź z Grupy 10 i 11 Kategorii Narodowej. Aby przystąpić do o udziału w klasyfikacji „FWD” wymagana jest rejestracja poprzez zaznaczenie odpowiedniego pola w formularzu zgłoszeniowym do pierwszych zawodów GSMP, w których zamierza wziąć udział zainteresowany kierowca.

23.9. W danym sezonie prowadzona będzie Klasyfikacja Klubowa spośród automobilklubów i klubów zrzeszonych w PZM posiadających ważne Licencje Klubowe w Sporcie Samochodowym biorących udział w poszczególnych rundach GSMP. W Klasyfikacji Klubowej żadna z rund nie podlega odliczeniu.

- 23.10. Obecność Zawodników i/lub Kierowców, zdobywców tytułów mistrzowskich w każdej klasyfikacji, jest wymagana na dorocznej ceremonii rozdania nagród PZM. Każda nieusprawiedliwiona nieobecność spowoduje nałożenie kary grzywny przez GKSS, wyjątek stanowi wystąpienie siły wyższej.

## 24. PROTESTY I ODWOŁANIA

- 24.1. Wszystkie protesty muszą być składane zgodnie z postanowieniami MKS FIA (art. 13).
- 24.2. Wszystkie protesty muszą być składane na piśmie w biurze zawodów wraz z kaucją w wysokości 100% kwoty wpłaconego wpisowego, która nie będzie zwrócona, jeżeli protest nie zostanie uznany.
- 24.3. 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.
- 24.4. 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.
- 24.5. W przypadku uznania protestu wszystkie koszty z nim związane zostaną przeniesione na zawodnika, przeciwko któremu został on złożony.
- 24.6. 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 FIA, aż do wykluczenia włącznie.
- 24.7. Wysokość kaucji towarzyszącej zapowiedzi odwołania od decyzji ZSS do GKSS wynosi **3000,-** PLN.

## 25. KARY

- 25.1. Poniższa lista przykładów kar nie jest wyczerpująca. ZSS ma ogólną władzę w zakresie ich nadawania zgodnie z art. 11.9 MKS FIA.

Tabela 12. Kary

WYKROCZENIE	KARA	PODSTAWA
1. Zgłoszony samochód nie jest zgodny z przepisami	Niedopuszczenie do startu	art. 6.7.5. Przepisów ogólnych
2. Brak ważnej licencji	Niedopuszczenie do startu	art. 6.7.2. Przepisów ogólnych
3. Brak ważnego dokumentu homologacyjnego lub KSS	Niedopuszczenie do startu	art. 6.7.5. Przepisów ogólnych
4. Samochód niezgodny z warunkami bezpieczeństwa	Niedopuszczenie do startu	art. 6.7.5. Przepisów ogólnych
5. Spóźnienie na start	Niedopuszczenie do startu	art. 6.20. Przepisów ogólnych
6. Nieprzestrzeganie instrukcji PO wydawanych flagami	Do decyzji ZSS	art. 6.10.6. Przepisów ogólnych
7. Wyposażenie bezpieczeństwa kierowcy niezgodne z przepisami	Niedopuszczenie do startu	art. 6.10.3. Przepisów ogólnych art. 9. Regulaminu GSMP
8. Naruszenie zasad Parku Zamkniętego	Do decyzji ZSS	art. 2.5. MKS
9. Spóźnienie na Odbiór Administracyjny	100 PLN	art. 14.1 Regulaminu GSMP
10. Spóźnienie na Badanie Kontrolne	100 PLN	art. 15.2 Regulaminu GSMP
11. Dodatkowe OA i BK wyznaczone poza terminami w programie zawodów	300 PLN	art. 14.3 Regulaminu GSMP
12. Podgrzewanie opon	Do decyzji ZSS	Art. 3 Regulaminu technicznego GSMP
13. Nieobecność na odprawie z zawodnikami	100 PLN	art. 16.3 Regulaminu GSMP
14. Niezgodność z deklarowanymi danymi technicznym Pf (poza zakresem tolerancji bez zmiany klasy/grupy) stwierdzona podczas badań podczas zawodów - po opublikowaniu listy startowej	Do decyzji ZSS	Załączniki 6 i 7 Pf
15. Stwierdzone przekroczenie dozwolonej prędkości na terenie Parku Serwisowego	Do decyzji ZSS	art. 19.2 Regulaminu GSMP
16. Prace serwisowe, naprawy na polu przedstartowym oraz na polu startowym	Niedopuszczenie do startu	art. 18.4 - 18.5 Regulaminu GSMP

Ponadto sędziowie ZSS mogą podjąć decyzję w każdej sprawie nie objętej niniejszym Regulaminem. Mogą oni stosować kary zgodnie z przepisami zawartymi w MKS FIA, Przepisach Ogólnych oraz w regulaminach uzupełniających poszczególnych zawodów GSMP.

## **26. INNE POSTANOWIENIA**

- 26.1. 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.
- 26.2. Każdy Zawodnik/Kierowca/Sędzia/Organizator zobowiązany jest stosować zasady antidopingowe i antyalkoholowe opisane w zał. A i C do MKS oraz przeciwdziałać zjawiskom dyskryminacji i korupcji w sporcie samochodowym.
- 26.3. Do interpretacji niniejszego regulaminu zastrzega sobie GKSS. Do kwestii nieujętych w niniejszym regulaminie mają zastosowanie odpowiednie przepisy MKS wraz z załącznikami.

*Zatwierdzono wraz z załącznikami przez GKSS w dniu 28.02.2023*

**ZAŁĄCZNIK NR 1 PROPONOWANE ZMIANY NA SEZON 2024**

Art. 8.2. Kategoria 1

Tabela 2. Podział na grupy i klasy wg Pf

Grupa	Klasa	Orientacyjny Współczynnik Pf samochodu	Opis podstawowych wymagań
<b>Grupa 1</b> SUPERCARS	Klasa 1	Pf 15 - 39	Wg 258.1 Minimalna wartość Pf - 15 Maksymalna wartość Pfe - 1000
<b>Grupa 2</b> <b>AWD</b> <b>(4x4)</b>	Klasa 2a	Pf 40 - 99	Maksymalna poj. skokowa silnika turbo do 2050 cm <sup>3</sup> , Minimalna masa sportowa samochodu 1350 kg, Maksymalna średnica wlotu do turbosprężarki 60 mm, Wartość Pfe silnika nie może przekraczać XXX
	Klasa 2b	Pf 100 +	Minimalna masa sportowa samochodu / maksymalna średnica wlotu do turbosprężarki / V <sub>s</sub> maks. silnika: a/ 1450 kg / 50 mm, V <sub>s</sub> do 2050 cm <sup>3</sup> , b/ 1300 kg / 50 mm + zwężka 34 mm / V <sub>s</sub> do 2050 cm <sup>3</sup> , c/ 1200 kg / 45 mm / V <sub>s</sub> = 1600 cm <sup>3</sup> . Wartość Pfe silnika nie może przekraczać XXX, Niedozwolone stosowanie sekwencyjnego systemu zmiany biegów. Niedozwolone stosowanie dodatkowych elementów aerodynamicznych.
<b>Grupa 3</b> <b>FWD</b>	Klasa 3a	Pf 40 - 119	Minimalna masa sportowa samochodu / maksymalna średnica wlotu do turbosprężarki / V <sub>s</sub> maks. silnika: a/ 1250 kg / 50 mm / V <sub>s</sub> do 2050 cm <sup>3</sup> , b/ 1150 kg / kompresor / V <sub>s</sub> do 2050 cm <sup>3</sup> , c/ 1000 kg / wolnossący / V <sub>s</sub> pow. 2050 cm <sup>3</sup> .
	Klasa 3b	Pf 120 - 159	Minimalna masa sportowa samochodu / typ zasilania / średnica wlotu powietrza / V <sub>s</sub> maks. silnika: a/ 1200 kg / TDI / pow. 50 mm / V <sub>s</sub> do 2000 cm <sup>3</sup> , b/ 1050 kg / kompresor / V <sub>s</sub> do 1600 cm <sup>3</sup> , c 950 kg / wolnossący / V <sub>s</sub> pow. 2000 cm <sup>3</sup> .
	Klasa 3c	Pf 160 - 249	Minimalna masa sportowa samochodu / typ zasilania / średnica wlotu powietrza / V <sub>s</sub> maks. silnika: a/ 1200 kg / TDI / do 50 mm / V <sub>s</sub> do 2000 cm <sup>3</sup> , b/ 1100 kg / wolnossący / V <sub>s</sub> do 2000 cm <sup>3</sup> oraz maksymalna wartość stopnia sprężania = 11.0, oraz maksymalna średnica przepustnicy 65 mm, c/ 900 kg / wolnossący / V <sub>s</sub> do 1600 cm <sup>3</sup> . Wartość Pfe silnika nie może przekraczać XXX Niedozwolone stosowanie sekwencyjnego systemu włączania biegów, Niedozwolone stosowanie dodatkowych elementów aerodynamicznych
	Klasa 3d	Pf 250+	Wartość Pfe silnika nie może przekraczać XXX Przepisy jak dla klasy 5c, poniżej
<b>Grupa 4</b>	Klasa 4a	Pf 40 - 159	<u>Silniki :</u> - benzynowe z turbodoładowaniem o pojemności skokowej od 2000 cm <sup>2</sup> ,

<b>RWD</b>			- jeżeli wartość PFe jest wyższa jak XXX, dla innych silników np. benzynowych turbodoładowane o pojemności skokowej poniżej 2000 cm <sup>3</sup> , z kompresorem, wysokoprężnych lub wolnossących o pojemności skokowej powyżej 2000 cm <sup>3</sup> .
	Klasa 4b	Pf 160+	- maksymalna poj. skokowa silnika wolnossącego do 2000 cm <sup>3</sup> lub z doładowaniem do 1300 cm <sup>3</sup> jeżeli posiada ogranicznik wlotu do turbiny, - wartość PFe silnika nie może przekraczać XXX - dozwolony tylko jeden korpus przepustnicy o maksymalnej średnicy przepustnicy 60 mm, - minimalna masa sportowa samochodu 1000 kg, - bez możliwości stosowania dodatkowych elementów aerodynamicznych.

*UWAGA. Zaznaczone żółtym tłem przewidywane wartości będą podległy weryfikacji w sezonie 2023.*

**Art 8.5. (...)**

*Tabela 5. Podział na kategorie, grupy i klasy samochody historyczne*

Kategoria	Grupy wiekowe wg załącznika K	Okres wiekowy wg załącznika K	Oznaczenie klasy	Pojemność skokowa silnika	Opis
HS5	wg zał. K do MKS 2024	1991 - 1996	E1	do 1600 cm <sup>3</sup>	Samochody turystyczne
			E2	1600 - 2000 cm <sup>3</sup>	
			E3	pow. 2000 cm <sup>3</sup>	

**Art 22.2. (...)**

Specjalne	„E0”, RWD, FWD	<p>Klasyfikacje prowadzone będą na podstawie poniższego wzoru:</p> $W = (Z - M + 1) + B$ <p>W - ilość otrzymanych punktów do klasyfikacji  Z - ilość zawodników zgłoszonych w klasie  M - miejsce zajęte w klasie  B - punkty bonusowe za miejsca 1,2,3 w klasyfikacji specjalnej wg poniższego zestawienia:  1 miejsce - 3 punkty bonusowe  2 miejsce - 2 punkty bonusowe  3 miejsce - 1 punkt bonusowy</p> <p><i>Przykład- zawodnik zdobył 5 miejsce w klasie w której było 8 zgłoszonych zawodników a w klasyfikacji E0 zajął 2 miejsce:</i></p> $/(8 - 5 + 1) + 2 = 6 \text{ punktów/}$
-----------	----------------	---



**ZAŁĄCZNIK NR 2 REGULAMIN TECHNICZNY GSMP****1. WYPOSAŻENIE BEZPIECZEŃSTWA**

1.1. Każdy Zawodnik i Kierowca jest zobowiązany stosować wyposażenie bezpieczeństwa zgodnie z wymaganiami przepisów FIA oraz regulaminów i komunikatów GKSS dotyczących GSMP.

1.2. Samochody muszą posiadać wyposażenie bezpieczeństwa odpowiadające przepisom podanym w aktualnym Zał. J do MKS, Zał. L oraz niniejszym regulaminie. Dla samochodów historycznych obowiązujące są przepisy Zał. K do MKS oraz niniejszego regulaminu. Minimalne wymagania wyposażenia bezpieczeństwa przedstawiono w tabeli nr 1.

1.3. Każdy Zawodnik/Kierowca lub samochód, który nie spełnia wymagań w zakresie wyposażenia lub innych obowiązujących przepisów, nie zostanie dopuszczony do zawodów lub zostanie zdyskwalifikowany podczas ich trwania.

Tabela 1. Wymagania dotyczące wyposażenia bezpieczeństwa

Nazwa wyposażenia	Numer Listy Technicznej FIA / standard lub pkt Zał. J FIA	Oznaczenie grupy - wymagania: O - obowiązkowe Z- zalecane			
		Grupa 1-5 Grupa 10 (4x4) Historyczne (4x4)	Grupa RC	Grupa 10 (2WD) Grupa 11-12	Historyczne (2WD)
Kask	TL-33/8860-2010, TL-41/8858-2002 lub 8858-2010, TL-69/8860-2018 lub 8860-2018-ABP TL-49/8859-2015, TL-25 (tylko bez obowiązkowego systemu FHR)	O	O	O lub SNELL - SA20005, Lista techniczna FIA nr 25. Tylko do 31.12.2023 roku.	O lub SNELL - SA20005, Lista techniczna FIA nr 25. Tylko do 31.12.2023 roku.
System HANS lub FHR	TL-29 : - HANS/8858-2002 - FHR/8858-2010	O	O	Z	Z
Kombinezon Bałakława Bielizna ognioodporna Buty Rękawiczki	TL-27/8856-2000 <sup>(2)</sup> TL-74/8856-2018	O	O	O	O
Pasy bezpieczeństwa	TL-24/8853-2016 lub 8853-98 (do 31.12.2022), TL-57/8853-2016	O	O	O lub dodatkowo 2 lata po utraceniu ważności homologacji	
Siedzenia i wsporniki	TL-12/8855-1999, TL-40, TL-91/8855-2021 Lub 8862-2009	O	O	O lub dodatkowo 2 lata po utraceniu ważności homologacji	
Mocowanie foteli	Zał. J - art. 253-16	O	O	O	O
Otuliny klatki obowiązkowe na wszystkich elementach w strefie dachu	23 Zał. J -art. 8.3.5	O	O	O	O
Urządzenie gaśnicze	Zał. J -art. 253-7	O	O	O	O
Mocowanie urządzeń gaśniczych w samochodzie Tylko system „antytorpedo”	16,52 -art. 253-7 pkt. 7.2, 7.3	O	O	O	O
Akumulator i jego mocowanie w kabinie	Zał. J - art. 254 pkt. 6.8 Zał. J - art. 255 pkt. 5.8.3	O	O	O	O
Bezpieczny zbiornik paliwa	Zał. J art. 253-14	O / Z <sup>(1)</sup>	O	Z	Z

(1) - Bezpieczny zbiornik paliwa jest obowiązkowy w samochodach, które posiadają silniki o pojemności skokowej pow. 2000 cm<sup>3</sup>. W pozostałych samochodach bezpieczne zbiorniki są zalecane. Samochody, które nie będą posiadały zamontowanego bezpiecznego zbiornika nie będą mogły być zgłoszone do klasyfikacji zawodów międzynarodowych.

(2) Wyposażenie bezpieczeństwa osobistego zgodnie z homologacją FIA Standard 8856-2000 (lista techniczna nr 27),

które nie posiada hologramu FIA jest dopuszczone do użycia w sezonie 2023.

Od sezonu 2024:

- kombinezony będą dopuszczone do użycia przez 15 lat od daty produkcji,
- długa bielizna, balaklawka, rękawice (nie dotyczy pilotów), buty będą dopuszczone do użycia do 31.12.2025,
- skarpety będą dopuszczone do użycia bezterminowo.

1.4. Wymagania dotyczące klatek bezpieczeństwa.

1.4.1. Wymagania ogólne

Zgodnie z decyzją FIA, od 01.01.2021 wszystkie nowe samochody (nowa Homologacja FIA, nowy Paszport Techniczny dla samochodów bez homologacji FIA) muszą być wyposażone w klatkę bezpieczeństwa homologowaną przez FIA lub certyfikowaną przez ASN zgodnie z przepisami FIA odnośnie homologacji klatek bezpieczeństwa. Regulamin Certyfikacji Klatek Bezpieczeństwa, jest dostępny na stronie PZM, [https://pzm.pl/pliki/zg/samochody/regulamin\\_certyfikacji\\_klatek\\_bezpieczenstwa\\_pzm\\_-\\_2022\\_3.pdf](https://pzm.pl/pliki/zg/samochody/regulamin_certyfikacji_klatek_bezpieczenstwa_pzm_-_2022_3.pdf).

1.4.2. Wymagania dla samochodów z grup / klas przygotowanych zgodnie z przepisami technicznymi FIA, [art. 258.1](#) oraz artykuł 277 Załącznika J

Dla samochodów homologowanych przez FIA lub PZM w grupach N, A, B przed 01.01.2021, w których zakres modyfikacji wykracza poza dozwolony przez przepisy FIA lub PZM dla danej grupy, w której samochód był homologowany, klatki bezpieczeństwa muszą być certyfikowane zgodnie z wymogami określonymi przez:

- Regulamin Homologacji Klatek Bezpieczeństwa FIA,
- lub Regulamin Certyfikacji Klatek Bezpieczeństwa PZM w pkt 2.6.

Dodatkowe ustalenia dla klatek wykonanych zgodnie z Regulaminem Certyfikacji Klatek Bezpieczeństwa PZM:

- Dla samochodów, dla których Książka Samochodu Sportowego zostanie wystawiona od 01.01.2023 powyższy wymóg będzie obowiązkowy.

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

Powyższe wymagania dotyczą (są obowiązkowe) **również** dla samochodów, w których zastosowane modyfikacje można jednoznacznie uznać, że wydana karta homologacyjna utraciła swoją ważność. W szczególności dotyczy modyfikacji, które znacząco zmieniły koncepcję samochodu, zastosowanie innych jak homologowane zespołów lub spowodowały znaczący wzrost osiągów, np. poprzez zastosowanie:

- dodatkowego napędu,
- zespołu napędowego lub silnika z innego modelu lub marki,
- silnika o wyższej pojemności skokowej lub kompletacji,
- modyfikacji strukturalnych elementów nadwozia lub ramy,
- zastąpienie stałych elementów nadwozia na elementy wykonane z innego materiału np. z tworzyw sztucznych.

1.4.3. Drzwi od strony kierowcy

Zezwala się na usunięcie belek ochronnych wewnątrz drzwi pod warunkiem zastosowania art. 255-5.7.3.4 i rys 255.14 - Zał. J do MKS FIA. Zastosowanie konstrukcji drzwi wykonanych całkowicie z tworzyw jest możliwe ale w takim przypadku obowiązkowe jest:

- zastosowanie wzmocnienia drzwi bocznych w klatce wg rys. 253.9 - 253.11 art. 253-8.3.2.1.2 Zał. J do MKS FIA,
- materiał energochłonny określony w art. 255-5.7.3.4 Zał. J do MKS FIA i musi zostać zamontowany na stałe do rur, na całej powierzchni „X” wzmocnienia bocznego drzwi.

1.5. Mocowanie zbiornika paliwa

Zewnętrzne ścianki zbiornika muszą znajdować się min. 200 mm od krawędzi zewnętrznej nadwozia. Zaleca się aby bezpieczny zbiornik paliwa był zamontowany w przestrzeni utworzonej przez pałąki klatki bezpieczeństwa - art. 259-6.3.

1.6. Elementy aerodynamiczne - mocowanie

W przypadku zastosowania innych jak seryjne spoilerów, muszą być zamocowane do nośnych elementów szkieletu nadwozia.

## 2. PALIWO

2.1. Podczas zawodów może być używane tylko paliwo zgodne z przepisami podanymi w Zał. J lub Zał.(K dla samochodów historycznych) lub paliwo handlowe o maksymalnej zawartości metanolu lub etanolu 5%.

2.2. GKSS dopuszcza przeprowadzenie kontroli zgodności paliwa w pełnym zakresie lub tylko wybranych parametrów np. liczba oktanowa (badania laboratoryjne) lub zawartość etanolu/metanolu - podczas zawodów, przy użyciu testera.

2.3. Delegat Techniczny za zgodą ZSS ma prawo do pobrania próbek paliwa w każdym momencie trwania zawodów.

2.4. Każdy Zawodnik ma obowiązek posiadania w zbiorniku paliwa samochodu minimum 5 dm<sup>3</sup> paliwa, po zakończeniu każdego podjazdu, umożliwić pobranie 3 próbek o poj. 1 dm<sup>3</sup> bezpośrednio ze zbiornika lub układu zasilania (1 próbka dla sędziów technicznych, 1 dla Organizatora, 1 dla Zawodnika).

## 3. OPONY - NAGRZEWANIE

3.1. W GSMP zabrania się tzw. nagrzewania opon - dotyczy wszystkich grup i klas.

3.2. W ramach GSMP obowiązują następujące ustalenia dotyczące kontroli temperatury opon/kół.

3.3. Definicja nagrzewania opon

Za proces nagrzewania opon uznaje się:

- nagrzewanie elektryczne przy użyciu tzw. koców grzewczych lub innego sprzętu,
- nagrzewanie mechaniczne przy użyciu rolek lub innego sprzętu,
- nagrzewanie poprzez uporczywe dynamiczne ruszanie i wymuszanie poślizgu kół,
- nagrzewanie poprzez inne działanie np. środkami chemicznymi.

3.4. Wyposażenie pomiarowe

Do przeprowadzania kontroli temperatury opon/kół sędziowie techniczni będą używać przyrządów pomiarowych dostarczonych na zawody przez PZM.

3.5. Miejsce przeprowadzania kontroli

Kontrola będzie przeprowadzana przed wjazdem na ostatnie pole startowe gdzie będzie ustawiona tablica informacyjna (np. rysunek koła/opony z wpisanym w środku °C). Zawodnik jest zobowiązany respektować zapis art. 10.5.2. Regulaminu GSMP dotyczący przyjazdu na pola startowe 10 minut przed startem. W przypadku stwierdzenia niezgodności samochód nie zostanie wpuszczony na pola startowe.

3.6. Metody i kryteria oceny

Do oceny temperatury kół/opon będzie brana pod uwagę różnica pomiędzy temperaturą nawierzchni drogi i temperaturą na powierzchniach czołowych opon. Dla potwierdzenia przypadku nagrzewania całych kół np. w tzw. kocach zostanie zmierzona również temperatura bocznych ścian opon lub powierzchni obręczy.

Sędziowie techniczni może wykonać kontrole tylko dla wybranej grupy lub klasy samochodów. Kryteria oceny. Opony/koła zostaną uznane jako poddane procesowi nagrzewania jeżeli różnica temperatur pomiędzy podłożem i powierzchnią czołową opon będzie wyższa jak 15°.

3.7. W przypadku pojawienia się warunków nieprzewidzianych w niniejszym regulaminie zostanie wydany komunikat z informacjami dodatkowymi.

## 4. KATEGORIA HISTORYCZNA

### 4.1. Przepisy ogólne

Regulamin samochodów historycznych został stworzony w celu promowania w Polsce startów samochodami, które są oryginalnymi samochodami historycznymi lub zbudowane są w takiej samej specyfikacji jak oryginalne samochody historyczne.

Dla samochodów grupy HS obowiązkowe jest posiadanie jednego z niżej wymienionych dokumentów:

- a) **HISTORYCZNEGO PASZPORTU TECHNICZNEGO FIA**, zwanego dalej HTP-FIA (zgodnie z instrukcją FIA i PZM). Dokument HTP-FIA upoważnia również do startów w zawodach międzynarodowych.
- b) **NARODOWEJ KARTY ZGODNOŚCI TECHNICZNEJ SAMOCHODU HISTORYCZNEGO KAT. I** (Załącznik nr **2A**)
- c) **NARODOWEJ KARTY ZGODNOŚCI TECHNICZNEJ SAMOCHODU HISTORYCZNEGO KAT. II** (Załącznik nr **2B**)

W w/w dokumentach m.in. zostanie jednoznacznie określona grupa wiekowa samochodu, w jakiej samochód powinien zostać zgłoszony do zawodów i w jakiej będzie klasyfikowany.

O przynależności do danej grupy wiekowej decyduje:

- data wydania karty homologacyjnej FIA dla danego modelu samochodu,
- data zastosowanego tzw. rozszerzenia V0 lub VK,
- data zastosowanego Załącznika J z okresu ważności karty homologacyjnej.

Przykładowe oznaczenie na karcie zgłoszenia do zawodów: HS1-A1, HS5

Warunkiem dopuszczenia do zawodów jest przygotowanie przez Zawodnika jednego z w/w dokumentów i przekazanie najpóźniej na pierwszych zawodach Delegatowi Technicznemu w celu dokonania weryfikacji. Na podstawie złożonego dokumentu zostanie przeprowadzona również kontrola samochodu pod kątem zgodności historycznej.

## 4.2. Przepisy techniczne

4.2.1 Samochody muszą zostać zbudowane zgodnie z przepisami zawartymi w Załączniku K oraz posiadanej karty homologacyjnej FIA i Załącznika J pochodzącego z roku/okresu produkcji samochodu.

4.2.2 Kompletacja samochodu. Zabronione jest:

- stosowanie lub używanie materiałów, osprzętu, czujników itd., które nie były stosowane w okresie z jakiego pochodzi samochód,
- jakiegokolwiek przystosowanie wersji samochodu, która nie była homologowana na wersję homologowaną.

4.2.3 Stosowanie części niehomologowanych / nieoryginalnych:

- a) dopuszcza się stosowanie zderzaków wykonanych z innego materiału jak oryginalny pod warunkiem zachowania identycznego kształtu i powierzchni otworów wlotu powietrza oraz zbliżonej masy - różnica maksymalnie - 10%,
- b) w przypadku udokumentowanej trudności ze zdobyciem oryginalnych części dopuszcza się możliwość zastosowania części alternatywnych, na poniższych zasadach:
  - zastosowana część nie może powodować zmiany osiągniętych sportowych samochodów,
  - przed zastosowaniem nieoryginalnej części należy z wyprzedzeniem 1 miesiąca pisemnie zgłosić ten fakt poprzez BSiT ZG PZM, Delegatowi Technicznemu GSMP. W zgłoszeniu należy podać opis techniczny danej części.
  - wykaz dopuszczonych alternatywnych części będzie dostępny również dla innych Zawodników poprzez opublikowanie na oficjalnej stronie PZM, tj. zał. nr 4,
  - powyższe zasady dotyczą tylko samochodów startujących w ramach GSMP.

4.2.4 Masa samochodów powinna odpowiadać przepisom technicznym FIA, z okresu pochodzenia samochodu lub podanej w karcie homologacyjnej.

4.2.5 Wszystkie samochody muszą być wyposażone w układ wydechowy a poziom hałasu nie może przekraczać 98 dB(A).

4.2.6 Samochody mogą startować na oponach określonych w Zał. K do MKS FIA,

Ponadto indeks nośności oraz indeks prędkości opon musi być odpowiedni do masy samochodu i osiągniętych prędkości.

4.2.7 Zaleca się stosowanie kolorystyki samochodów, jaka była stosowana w samochodach przygotowanych w danym okresie, do udziału w imprezach sportowych (np. na podstawie posiadanych fotografii, filmów).

4.2.8 Dla samochodów z silnikami doładowanymi obowiązują następujące współczynniki przeliczeniowe pojemności skokowej:

- 1.4, dla grupy wiekowej J1 (kategoria C4.1),
- 1.7, dla grup wiekowych J2 (kategoria C4.2).

4.2.9 Dla samochodów grup wiekowych J1, J2 obowiązujące są w całości przepisy opublikowane w aktualnym Załączniku K - załącznik XI.

## 4.3. Wyposażenie bezpieczeństwa

4.3.1 Klatka bezpieczeństwa muszą być wykonane z rur stalowych zgodnie z wymaganiami Zał. K.

4.3.2 Zewnętrzny wyłącznik prądu jest obowiązkowy (art. 5.1-3, Zał. K).

4.3.3 Uszy holownicze są obowiązkowe.

4.3.4 W pozostałym zakresie warunków bezpieczeństwa obowiązują wymagania określone w pkt 1, tabeli nr 1 Regulaminu Technicznego oraz w art. 253 aktualnego Zał. J.

## 5. KATEGORIA NARODOWA

### 5.1. Przepisy techniczne samochodów post-homologacyjnych Grupa 10, Grupa 11 (dawne N/A-PL)

#### 5.1.1. Przepisy ogólne

Przepisy techniczne dla samochodów post-homologacyjnych, zostały utworzone w celu umożliwienia kontynuowania startów tych samochodów przy zachowaniu zasad jak dla samochodów historycznych tj.:

- podstawową zasadą jest respektowanie przepisów międzynarodowych jakie obowiązywały w danym okresie (w szczególności Zał. J z danego okresu),
- stosowanie kompletacji samochodu na podstawie wydanych kart homologacyjnych FIA lub krajowych, w grupie A oraz N.

Wymagane informacje i materiały dotyczące samochodów historycznych są dostępne na stronie <https://historicdb.fia.com>- karty homologacyjne, załączniki J oraz przepisy z okresów historycznych.

#### 5.1.2. Dopuszczone samochody

- Samochody, dla których wydane były karty homologacyjne dla grupy N i A oraz rozszerzenia VO i VK, w okresie od 01.01.1991 roku do 31.12.2001 roku.
- Samochody grupy B, Kit Car oraz WRC nie są dopuszczone.
- Nadwozia samochodów będą identyfikowane na podstawie homologacji, a nie na podstawie numeru VIN.
- Samochody muszą być przygotowane zgodnie z posiadaną kartą homologacyjną FIA oraz odpowiednimi dla danej grupy artykułami Załącznika J do MKS FIA - obowiązuje wydanie Załącznika J od roku wydania karty homologacyjnej samochodu. Obowiązkowe jest posiadanie karty homologacyjnej, niezbędnej do identyfikacji samochodu.
- Odstępstwa, które mogą wynikać np. z braku dostępności oryginalnych części będą dopuszczone na poniższych zasadach:
  - zastosowana część nie może powodować zmiany osiągnięć sportowych samochodu,
  - przed zastosowaniem nieoryginalnej części należy z wyprzedzeniem 1 miesiąca pisemnie zgłosić wniosek do Zespołu Technicznego PZM. W zgłoszeniu należy podać opis techniczny danej części.
  - wykaz dopuszczonych alternatywnych części będzie dostępny również dla innych Zawodników poprzez opublikowanie na oficjalnej stronie PZM, zał. nr 4,
- Podczas BK1 zawodnik i/lub kierowca pod rygorem niedopuszczenia do zawodów musi przedstawić kartę homologacyjną zgłoszonego samochodu (na drukach FIA, oryginał) oraz Książeczkę Samochodu Sportowego (KSS). Wskazane jest posiadanie również innych dokumentów umożliwiających identyfikację samochodu lub części oraz opisujących jego historię.
- Samochody wyprodukowane w Polsce, które utraciły homologację PZM, fragmentarycznie mogą być skompletowane (nadwozie, zderzaki, tablica rozdzielcza itp.) zgodnie z kolejnymi udokumentowanymi wariantami producenta, na podstawie katalogu części, książek naprawczych lub fotografii reklamowych.

#### 5.1.3. Przepisy bezpieczeństwa

Podstawowe wyposażenie bezpieczeństwa musi być zgodne z wymogami Regulaminu Technicznego. (*patrz art.1 niniejszego regulaminu*)

Dodatkowe postanowienia:

- klatka bezpieczeństwa musi być wykonana zgodnie z wymogami Zał. J. Otuliny ochronne są obowiązkowe wg art. 8.4 art. 253 Zał. J,
- szyby:
  - szyba przednia musi być wykonana ze szkła warstwowego „klejonego”,
  - szyby boczne jeżeli są oryginalne lub homologowane muszą być zgodnie z Art.253-11 Zał. J. Szyby boczne mogą być wykonane z twardego i przezroczystego materiału o minimalnej grubości 4 mm - wymagany typ materiału FAA, na przykład Lexan 400,
- dodatkowe mocowanie pokryw jest obowiązkowe wg Zał. J, art. 253-5,
- w pozostałym zakresie warunków bezpieczeństwa obowiązują wymagania określone w art. 253 Zał. J.

#### 5.1.4. Ogólne przepisy techniczne

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

1) Masa samochodu Grupy A musi odpowiadać przepisom Zał. J z okresu homologacji samochodu - patrz tabela nr 3, a dla samochodu Grupy N wartości podanej w karcie homologacyjnej.

Tabela 2. Masy minimalne

Pojemność skokowa silnika (cm <sup>3</sup> )	Masa minimalna w okresach wiekowych (kg)		
	od 1991 do 1992	od 1993 do 1997	od 1997 do 2001
do 1000 cm <sup>3</sup>	620	670	670
od 1000 cm <sup>3</sup> do 1300 cm <sup>3</sup>	700	760 (*)	-
od 1300 cm <sup>3</sup> do 1600 cm <sup>3</sup>	780	850	-
od 1000 cm <sup>3</sup> do 1400 cm <sup>3</sup>	-	-	850
od 1400 cm <sup>3</sup> do 1600 cm <sup>3</sup>	-	-	850
od 1600 cm <sup>3</sup> do 2000 cm <sup>3</sup>	860	860	930
od 2000 cm <sup>3</sup> do 2500 cm <sup>3</sup>	940	940	1030
od 2500 cm <sup>3</sup> do 3000 cm <sup>3</sup>	1020	1020	1110
od 3000 cm <sup>3</sup> do 3500 cm <sup>3</sup>	1100	1100	1200
od 3500 cm <sup>3</sup> do 4000 cm <sup>3</sup>	1180	1180	1280
od 4000 cm <sup>3</sup> do 4500 cm <sup>3</sup>	1260	1260	1370
od 4500 cm <sup>3</sup> do 5000 cm <sup>3</sup>	1340	1340	1470
od 5000 cm <sup>3</sup> do 5500 cm <sup>3</sup>	1420	1420	1560
ponad 5500 cm <sup>3</sup>	1500	1500	1650

(\*) - nie dotyczy samochodów grupy 10, dla których minimalne masy podano w pkt 4b.

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

- Samochody homologowane od 01.01.1991 do 31.12.1994.

Obowiązkowe jest stosowanie ograniczników wlotu powietrza, tzw. zwężek:

- w grupie N - maksymalna średnica 36,00 mm,
- w grupie A - maksymalna średnica 38,00 mm.

W przypadku stosowania w/w ograniczników powietrza, dopuszcza się stosowanie homologowanych rozszerzeń technicznych, wydanych tylko do dnia 31.12.1994. Zastosowanie rozszerzeń wydanych po dniu 31.12.1994 spowoduje konieczność stosowania ograniczników powietrza jak w poniżej.

- Samochody homologowane po 01.01.1995

Obowiązkowe jest stosowanie ograniczników wlotu powietrza, tzw. zwężek:

- w grupie N - maksymalna średnica 32,00 mm,
- w grupie A - maksymalna średnica 34,00 mm.

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

4) 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.

5) Chłodnica oleju: dowolna.

- 6) Chłodnica silnika i sposób jej zamocowania oraz przewody cieczy chłodzącej są dowolne. Usytuowanie chłodnicy musi być zgodnie z homologacją.
- 7) Termostat silnika jest dowolny.
- 8) Wentylator chłodnicy i jego system napędu jest dowolny. Dozwolone jest zastosowanie dodatkowych wentylatorów chłodnicy oraz zamontowanie przewodów (tunel) doprowadzających powietrze do chłodnicy.
- 9) Pompa cieczy chłodzącej: zasada działania zgodna z homologacją.
- 10) Koło zamachowe musi mieć minimalną masę zgodną z homologacją.
- 11) Każdy samochód, w którym fabrycznie zamontowany katalizator został wymontowany musi być wyposażony w katalizator homologowany przez FIA (dopuszcza się katalizatory „handlowe” które posiadają znak CE). Katalizator nie może być modyfikowany. We wszystkich samochodach dopuszczalny poziom hałasu mierzony zgodnie z procedurą FIA, pomiędzy 2500 i 3500 obr/min, nie może przekraczać 98 dB(A).
- 12) Skrzynia biegów: obudowa jest dowolna, ale przełożenia poszczególnych biegów muszą być zgodne z homologacją. Można stosować skrzynie kłowe. Sposób sterowania musi być zachowany.
- 13) Półosi i wał napędowy: dowolne.
- 14) Zaciski hamulcowe: producent dowolny, ale ilość i średnica tłoczków hamulcowych musi być nie większa niż w homologacji.
- 15) Tarcze hamulcowe: maksymalna średnica i grubość tarcz musi być nie większa niż homologacji .
- 16) Dopuszcza się stosowanie handlowych korektorów układu hamulcowego i pomp hydraulicznych hamulca ręcznego innych niż dozwolonych w homologacji samochodu sportowego FIA. **Każda taka modyfikacja musi odbyć się zgodnie z procedura opisaną w art.4.2.3 (jak dla samochodów historycznych).**
- 17) Układ zawieszenia: położenie punktów mocowania zawieszenia oraz położenie osi obrotu punktów zawieszenia nie może być zmienione. Materiał przegubów jest dowolny.
- 18) Górne mocowanie amortyzatora oraz kolumny McPherson (top mount plate): dowolne.
- 19) Wzmocnienie punktów mocowania zawieszenia jest dozwolone poprzez dodanie materiału dopasowanego do kształtu oryginalnej części.
- 20) Drażki wzmacniające można montować zgodnie z art.255-5.3.1 Zał. J.
- 21) Piasty kół: dowolne.
- 22) Koła: średnica i szerokość obręczy musi być zgodna z zał. J z okresu.
- 23) Homologowany kształt nadwozia musi być zachowany.
- 24) Zderzak przedni i tylny, urządzenia aerodynamiczne oraz nakładki boczne progów mogą być wykonane z dowolnych laminatów lub materiałów kompozytowych.
- 25) Dopuszcza się stosowanie wywietrzników dachowych również w samochodach, dla których karta homologacyjna nie przewiduje wywietrznika. Wykonanie i zamontowanie wywietrznika dachowego musi być konsultowane z Delegatem Technicznym PZM i wpisane do KSS.

#### 5.1.5. Szczegółowe przepisy techniczne poszczególnych grup

Tabela 3. Grupa 10 - szczególowe przepisy techniczne

Klasy 10A - 10C	Grupa 10D
1. Podczas BK1 będzie odbywać się plombowanie sprzężarek i innych wytypowanych części/zespołów. 2. Zgodnie z postanowieniami art 2 niniejszego regulaminu, stosowanie rozszerzeń VO i/lub VK wydanych po 31.12.2021 jest zabronione.	1. Do startu w Grupie 11 dopuszczone są tylko samochody marki FIAT, modele Cinquecento 1,1 i Seicento 1,1. 2. Ustala się minimalną masę samochodu (bez kierowcy), w zależności od kompletacji silnika tj.:

3. W Samochodach Honda Civic o nr homologacji A/N-5444 oraz A/N-5552 dopuszcza się stosowanie silników o symbolu B16A1 i B16A2.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 720 kg, dla samochodu z silnikiem, z zastosowanym pojedynczym korpusem przepustnicy,</li> <li>• 760 kg, dla samochodu z silnikiem, z zastosowanym korpusem z 2 lub 4 przepustnicami i zgodnym z rozszerzeniem typu VK.</li> </ul>
---	--

### 5.1.6. Przepisy uzupełniające

1) Dopuszcza się start samochodów, które posiadają karty homologacyjne wydane przed 31.12.1990 na następujących zasadach:

- zawodnik złoży pisemny wniosek
- samochód spełnia wymagania przepisów dla samochodów historycznych (zalecane jest posiadanie paszportu HTP lub Karty Zgodności PZM).

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

## 5.2. Przepisy techniczne samochodów FIAT 126 - Grupa 12

### 5.2.1. Przepisy ogólne

Przepisy techniczne dla samochodów FIAT 126, POLSKI FIAT 126p oraz **Fiat 500 (stary model 1957 - 1975)** zostały utworzone w celu umożliwienia kontynuowania startów tych samochodów przy zachowaniu zasad jak dla:

- samochodów historycznych - specyfikacja jak dla homologacji grupy A,
- samochodów z zaawansowanymi modyfikacjami - specyfikacja jak dla grupy E1.

### 5.2.2. Dopuszczone samochody

1) Dopuszcza się wszystkie wersje samochodów Fiat 126 z wyłączeniem wersji nadwoziowej Cabrio.

2) Nadwozia samochodów będą identyfikowane na podstawie homologacji, a nie na podstawie numeru VIN.

3) Podczas BK1 zawodnik i/lub kierowca pod rygorem niedopuszczenia do zawodów musi przedstawić kartę homologacyjną zgłoszonego samochodu (na drukach FIA, oryginał) oraz Książeczkę Samochodu Sportowego (KSS). Wskazane jest posiadanie również innych dokumentów np. paszport HTP-FIA lub umożliwiających identyfikację samochodu lub części oraz opisujących jego historię.

### 5.2.3. Przepisy bezpieczeństwa

Podstawowe wyposażenie bezpieczeństwa musi być zgodne z wymogami Regulaminu Technicznego. (*patrz art.1 niniejszego regulaminu*) oraz dodatkowo:

- klatka bezpieczeństwa musi być wykonana zgodnie z kartą homologacyjną lub wymogami Zał. J,
- dodatkowe mocowanie pokryw jest obowiązkowe wg Zał. J, art. 253-5,
- uszy holownicze są obowiązkowe,
- siatka ochronna - zgodnie z art. 253.11 zał. „J” MKS FIA,

### 5.2.4. Ogólne przepisy techniczne

Samochody, w których zostaną zastosowane zabronione rozwiązania lub uznane jako niebezpieczna konstrukcja nie zostaną dopuszczone do udziału w zawodach.

Informacje i materiały dotyczące samochodów historycznych są dostępne na stronie <https://historicdb.fia.com>- karty homologacyjne, załączniki J oraz przepisy z okresów historycznych.

### 5.2.5. Szczegółowe przepisy techniczne

W grupie 12 GSMP obowiązuje metoda klasyfikacji samochodów oparta na stosowaniu współczynnika PERFORMANCE FACTOR” nazywanym dalej (Pf) patrz Tabela 4.4. Współczynnik (Pf) został opracowany przez FIA i jego wartość jest obliczana przy pomocy aplikacji dostępnej na <https://performancefactor.fia.com/>.

Do obliczenia współczynnika uwzględniana jest masa samochodu z kierowcą oraz inne parametry techniczne indywidualnie dla każdego samochodu. Niższa wartość współczynnika wskazuje większą „wydajność” sportową



samochodu.

**Dla samochodów z Grupy 12 nie obowiązuje masa minimalna obliczona przez system Pf i podawana w Technical Sheet.**

W przypadku stosowania silnika innego jak oryginalny zezwala się na zabudowanie tylko silnika o pojemności skokowej 903 cm<sup>3</sup>, który był stosowany w różnych modelach samochodów FIAT.

**Klasa 12A (Pf <700)** - przewidziana jest dla samochodów, w których zastosowano rozwiązania lub komponenty inne jak oryginalne, np. silnik, skrzynia biegów, układ zawieszenia kół jednych.

**Klasa 12B (Pf 700-800)** - przewidziana jest dla samochodów, które posiadają kompletację opartą na oryginalnych rozwiązaniach konstrukcyjnych i zastosowanych modyfikacjach dotyczących powiększenia pojemności skokowej silnika oraz zmodyfikowany układ zasilania.

**Klasa 12C (Pf >800)** - dedykowana jest dla samochodów, które muszą posiadać kompletację opartą na oryginalnych rozwiązaniach konstrukcyjnych i zastosowanych tylko modyfikacjach dopuszczonych w wydanych przez FIA kartach homologacyjnych (np. zachowane muszą być maks. poj. skokowa silnika, ilość przelożeń itp.)

#### 5.2.6. Przepisy uzupełniające

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

### 5.3. Przepisy techniczne pojazdów Cross-Car - Grupa 13

#### 5.3.1. Silnik:

- maksymalna pojemność skokowa silników wynosi 750 cm<sup>3</sup>,
- stopień sprężania nie może być zwiększony,
- dopuszcza się stosowanie tylko układów dolotowych/korpusu przepustnicy stosowanych w seryjnych silnikach bez dokonanych modyfikacji.

#### 5.3.2. Bieg wsteczny/system cofania - obowiązkowy.

Podczas kontroli na BK-1 należy zademonstrować możliwość trzykrotnego ruszenia do tyłu.

#### 5.3.3. Koła opony:

- dopuszcza się stosowanie opon typu „slick” o rozmiarze dostosowanym do montażu na oryginalne obręcze (szerokość 6” - koła przednie i szerokość 8” - koła tylne),
- zabronione jest zwiększanie rozstawu kół poprzez stosowanie tzw. podkładek dystansowych pomiędzy obręczami i piastami kół. Maksymalna szerokość kół nie może przekraczać 1650 mm dla kół przednich i 1700 mm dla kół tylnych.

#### 5.3.4. Rama pojazdu/ konstrukcja bezpieczeństwa.

Podczas Bk-1 należy przedstawić dokument homologacji/certyfikacji ramy pojazdu.

#### 5.3.5. Układ napędowy

**Od sezonu 2023 dopuszcza się możliwość stosowania mechanizmu różnicowego na następujących zasadach.**

**Zawodnik/kierowca jest zobowiązany do:**

- zgłoszenia tego zamiaru w PZM, minimum 40 dni przed datą zawodów.
  - podania danych technicznych, które zostaną umieszczone w Regulaminie GSMP w formie komunikatu, którego treść będzie dostępna dla wszystkich zainteresowanych kierowców/zawodników (30 dni przed zawodami).
- Mechanizm różnicowy musi pochodzić ze źródła, które umożliwia swobodne jego nabycie.**

### 5.4. Przepisy techniczne dla samochodów Grupy RN - Grupa 14

Przepisy opublikowane są na stronie internetowej PZM pod adresem:

[https://pzm.pl/pliki/zg/samochody/przepisy\\_szczegolowe\\_grupy\\_rn\\_pzm\\_2022\\_0.pdf](https://pzm.pl/pliki/zg/samochody/przepisy_szczegolowe_grupy_rn_pzm_2022_0.pdf)

### 5.5. Przepisy techniczne dla samochodów Pucharu S Cup - Grupa 11\*

Przepisy opublikowane są na stronie internetowej PZM pod adresem:

\*Po publikacji przez GKSS PZM wspólnych przepisów dla GSMP i WSMP

## 6. PRZEPISY UZUPELNIAJĄCE DLA SAMOCHODÓW KATEGORII 1 (Pf - FIA) - przepisy obowiązujące tylko w GSMP

## 6.1. Przepisy ogólne

### 6.1.a Bezpieczeństwo

Ze względów bezpieczeństwa ograniczona jest ilość elementów łatwopalnych zamontowanych w samochodach sportowych. Zabronione jest stosowanie zbędnego wyposażenia np. kół zapasowych, siedzeń dla pasażerów i innych elementów wykonanych z materiałów łatwopalnych.

### 6.1.b Kontrola obrotów silnika

Dla wszystkich samochodów obowiązuje stosowanie zapisów podanych w RPM Data Logger Technical Instructions - opublikowane na stronie FIA w dniu 16.12.2021 ([https://www.fia.com/sites/default/files/technical\\_instructions\\_-\\_rpm\\_data\\_logger\\_-\\_hc\\_16.12.pdf](https://www.fia.com/sites/default/files/technical_instructions_-_rpm_data_logger_-_hc_16.12.pdf)).

## 6.2 Klasa 5c

Klasa 5c jest przewidziana tylko dla samochodów, które spełniają poniższe wymagania techniczne:

### 6.2.1 Samochody z silnikami wolnossącymi o pojemności skokowej do 2000 cm<sup>3</sup>:

- silnik musi posiadać:
  - oryginalny osprzęt oraz bez modyfikacji w zakresie: kolektora wydechowego, kolektora ssącego i korpusu przepustnicy (zachowana nominalna średnica przepustnicy),
  - stopień sprężania maksymalnie 11,1.
- skrzynia biegów nie może posiadać modyfikacji w zakresie sekwencyjnego sterowania,
- nadwozie:
  - nie może posiadać zamontowanych elementów aerodynamicznych, tj. spoileru tylnego, dyfuzora lub splitera,
  - może posiadać tylko pokrywę silnika oraz bagażnika wykonaną z niepalnego tworzywa sztucznego,
- minimalna masa sportowa (z kierowcą):
  - 1150 kg, dla samochodów z silnikami o poj. skok. od 1601 cm<sup>3</sup> do 2000 cm<sup>3</sup>,
  - 900 kg, dla samochodów z silnikami o poj. skok. od 1401 cm<sup>3</sup> do 1600 cm<sup>3</sup>,
  - 780 kg, dla samochodów z silnikami o poj. skok. do 1400 cm<sup>3</sup>,

## 6.3 Klasy 1 do 5c

### 6.3.a Art. 258.1 pkt 16.5.4 - Kolektor wydechowy.

Przyjmuje się następującą interpretację „seryjnego kolektora wydechowego”:

- dla samochodów lub silników, dla których została wydana Karta Homologacyjna FIA dla grupy A jako kolektor seryjny uznaje się tylko rozwiązanie podane w pkt 328 w zakresie materiału, kształtu oraz średnicy (średnic) na wylocie pkt. 328C. Każde inne rozwiązanie / wersja (w tym z rozszerzenia V<sub>k</sub> będzie uznane jako „Custom”).
- dla samochodów lub silników, które nie posiadają wydanych kart homologacyjnych należy przedstawić wiarygodną dokumentację zastosowanego rozwiązania seryjnego np. oficjalne karty katalogowe, które będzie można potwierdzić u oficjalnego dealera.

### 6.3.b Art. 258.1 pkt 16.5.19 - Katalizator

Przyjmuje się następującą interpretację potwierdzenia zastosowania katalizatora:

- wkład katalityczny musi być zabudowany w obudowie, która posiada od strony wlotu wspawaną tuleję zaślepioną śrubą rewizyjną,
- obudowa katalizatora musi być zabudowana w obrysie pojazdu, a rura lub końcówka wylotowa nie może znajdować się w strefie zaczepu holowniczego.

### 6.3.c Art. 258.1 pkt 16.8.3 Struktura wzmacniająca podwozie (od 1 do 4)

Przyjmuje się następującą interpretację:

- certyfikowane lub homologowane klatki bezpieczeństwa niezależnie od ich kompletacji będą traktowane jako typ 1 wzmocnień struktury podwozia / nadwozia,
- strefa wzmocniona od strony przedniej jest wyznaczona przez linię poprzeczną do osi pojazdu, poprowadzoną przez najbardziej wysunięte do przodu powierzchnie „kielichów” kolumn Mc Pherson lub punkty górnego mocowania amortyzatorów przednich (zamiast przez dolną krawędź szyby przedniej),
- samochody dwumiejscowe, które posiadają oryginalną konstrukcję podwozia / nadwozia opartą na klasycznej konstrukcji samonośnej, w której wszystkie elementy takie jak podłoga, podłużnice, słupki, progi, błotniki tylne, wykonane są z tłoczonych profili stalowych (bez udziału innych technologii lub modyfikacji) będą klasyfikowane jako typ 1.

## 6.4 Art. 258.1 pkt 16.5.20 - Maksymalne obroty silnika

Przekraczanie zadeklarowanych, maksymalnych obrotów silnika będzie traktowane jako odstępstwo techniczne jeżeli podczas przejazdu nastąpi zarejestrowanie wielokrotnego przekroczenia, tj. minimum 3 przypadki i każde przekroczenie będzie  $\geq 3\%$  zadeklarowanej wartości.

**6.5 Samochody z silnikami „turbodoładowanymi” i z napędem 4 x 4 - Deklarowane obroty silnika**

W dokumencie Technical Sheet wymagane jest podanie wartości minimalnych obrotów silnika o wartości 7000 obr/min. (nie obowiązuje zapis określający poziom deklarowanych obrotów 6 500 obr/min).

**6.6 Art. 258.1, pkt 16.5.15 - Średnica wlotu obudowy sprężarki**

Dla silników wyposażonych w tzw. kompresor jako średnicę wlotu należy podać średnicę przepustnicy w układzie dolotowym.

**6.7 Samochody w klasie 5b - pojemność skokowa silnika oraz układ dolotowy / średnica przepustnicy**

Samochody zgłaszane w klasie 5b mogą być wyposażone w:

- Silniki:
  - silnik benzynowy o maksymalnej pojemności skokowej (nominalnej lub przeliczeniowej=1,7) 2000 cm<sup>3</sup>, dla silników z systemem doładowania musi zostać zachowana oryginalna turbosprężarka lub kompresor oraz wartość Pfe nie może przekraczać 200,
  - silnik wysokoprężny o maksymalnej pojemności skokowej 2000 cm<sup>3</sup>, dla silników z turbodoładowaniem wartość Pfe nie może przekraczać 200.
- Korpus przepustnicy w silnikach wolnossących benzynowych:
  - pojedynczy korpus przepustnicy,
  - maksymalna średnica przepustnicy 60 mm.

7. NUMERY STARTOWE / REKLAMA - OZNAKOWANIE



**Oznakowanie grupy/klas (2szt.) na tylne szyby po obu stronach**

średnica 12 cm

**Szyby boczne, tylne**



Kierowca  
czcionka - Helvetica  
wysokość - 10 cm  
grubość kreski - 1.5 cm  
barwa - biała  
Tylko pierwsza litera duża.  
Dopuszcza się 1. literę Imienia.  
Tło przezroczyste (szyba)

**Nr startowe (2szt.) na**

**przednią i tylną szybę**

wysokość - 15 cm

grubość kreski - 2 cm

barwa - pomarańczowa

**14**





