

REGULAMIN WYŚCIGOWYCH SAMOCHODOWYCH MISTRZOSTW POLSKI

2024



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

Regulamin ramowy WSMP

1. Ustalenia ogólne.....	3
2. Organizator.....	3
3. Ogólne warunki dotyczące toru	3
4. Dopuszczone samochody - podział na grupy i klasy.....	3
5. Dopuszczeni zawodnicy, kierowcy	4
6. Regulamin uzupełniający zawodów	4
7. Osoby oficjalne – władze i kierownictwo wyścigu	5
8. Zgłoszenia, wpisowe.....	6
9. Numery startowe - reklama	8
10. Zezwolenie - odpowiedzialność - ubezpieczenia	9
11. Odbiór administracyjny	9
12. Badania lekarskie	10
13. Badania kontrolne samochodów	10
14. Sesja kwalifikacyjna	11
15. Przebieg wyścigu	11
16. Obowiązki kierowcy na torze	15
17. Kary	15
18. Flagi	16
19. Neutralizacja wyścigu.....	17
19. Ochrona środowiska.....	18
20. Protesty i odwołania	19
21. Punktacja w rundach WSMP	19
22. Warunki klasyfikacji rocznej WSMP	19
23. Inne postanowienia.....	20

Załączniki do regulaminu:

- Załącznik nr 1 - Regulamin Mistrzostw Polski Endurance
- Załącznik nr 2 - Regulamin techniczny WSMP
- Załącznik nr 3 - Regulamin techniczny Grupy E1/PL
- Załącznik nr 4 - Regulamin techniczny Maluch Trophy
- Załącznik nr 5 - Regulamin techniczny klas historycznych
- Załącznik nr 6 - sposób mocowania transpondera

1. USTALENIA OGÓLNE

1.1. Wyścigowe Samochodowe Mistrzostwa Polski (WSMP) są własnością Polskiego Związku Motorowego (PZM). W ramach WSMP rozgrywane będą wyścigi dwugodzinny (Endurance) na zasadach odrębnego regulaminu.

1.2. WSMP rozgrywane są w oparciu o następujące przepisy:

- Międzynarodowy Kodeks Sportowy FIA (MKS), wraz z załącznikami; w zakresie wyścigów samochodowych,
- Przepisy ogólne Mistrzostw, Challenge, Trofeów i Pucharów FIA oraz ich zawodów kwalifikacyjnych rozgrywanych na torze,
- Regulamin ramowy WSMP wraz z załącznikami i komunikatami GKSS;
- Regulamin uzupełniający wyścigu zatwierdzony przez GKSS;
- Regulamin Ochrony Środowiska PZM.

1.3. W wyścigach samochodowych organizowanych na torach zamkniętych nie obowiązują przepisy ustawy Prawo o Ruchu Drogowym.

1.4. WSMP są zawodami otwartymi. Mogą być zawodami krajowymi lub międzynarodowymi (w tym przypadku obowiązuje zgłoszenie do kalendarza FIA).

1.5. Nadzór nad przebiegiem WSMP sprawuje Główna Komisja Sportu Samochodowego PZM (zwana dalej GKSS), która zastrzega sobie prawo do interpretacji niniejszego regulaminu. Jest jedyną władzą upoważnioną do rozpatrywania i rozstrzygania wszelkich rozbieżności oraz wątpliwości, które mogą powstać przy stosowaniu niniejszego regulaminu i/lub innych przepisów, w oparciu, o które rozgrywane są WSMP, oraz do podejmowania decyzji.

2. ORGANIZATOR

2.1. Organizatorem wyścigów samochodowych może być tylko Klub zrzeszony w PZM posiadający stosowną licencję wydaną przez ZG PZM.

W wyjątkowych wypadkach, na wniosek członka PZM lub GKSS, ZG PZM może przyznać prawo organizacji wyścigu innej jednostce lub instytucji.

2.2. Organizator wyścigu jest odpowiedzialny za przeprowadzenie zawodów zgodnie z przepisami niniejszego regulaminu.

3. OGÓLNE WARUNKI DOTYCZĄCE TORU

3.1. Wyścigi mogą odbywać się wyłącznie na torze posiadającym aktualną Licencję krajową PZM toru i/lub Licencję FIA toru (odpowiedniego stopnia), przy spełnionych wymogach raportu z inspekcji homologacyjnej toru.

3.2. Każdego dnia zawodów, przed ich rozpoczęciem, władze zawodów dokonują kontroli toru i jego wyposażenia czyniąc stosowną wzmiankę w protokole. W przypadku odstępstwa od warunków raportu inspekcji homologacyjnej i planu zabezpieczenia toru władze zawodów mogą zażądać od kierownictwa spełnienia tych warunków pod groźbą odwołania zawodów.

3.3. Wyposażenie toru musi być zgodne z raportem inspekcji homologacyjnej toru.

4. DOPUSZCZONE SAMOCHODY - PODZIAŁ NA GRUPY I KLASY

4.1. Podział na klasy w WSMP:

4.1.1. Samochody Dywizji 4:

- D4 -1600 do 1600 cm³ (zawiera Grupy E1/PL)
- D4 -2000 ponad 1600 cm³ do 2000 cm³ (zawiera Grupy E1/PL, klasa TCC 3,4,5);
- D4 -2000 N/A ponad 1600 cm³ do 2000cm³ (zawiera grupy N i A);
- D4 -3500 ponad 2000 cm³ do 3500 cm³ (zawiera samochody Grupy E1/PL, klasa TCC 1,2, TCR, TCL, grupy GT);
- D4 +3500 ponad 3500 cm³ (zawiera samochody Grupy E1/PL do 6000 cm³, Grupy GT);
- D4 – GTC

4.1.2. Samochody Dywizji 5:

- D5 -2000 do 2000 cm³
- D5 +2000 ponad 2000 cm³ do 4000 cm³

(zawierają Grupy CN, CN2, Grupy E2-SH, Grupy E2-SC, KTM X-Bow, Radical oraz samochody z Grupy E1/PL, które nie spełniają wymogu minimalnej masy samochodu dla Dywizji 4, według pojemności skokowej silnika)

4.1.3. Samochody Dywizji Narodowej:

- Klasa 1 – RacingN- RN1 wg przepisów szczegółowych dla samochodów grupy RN PZM
- Klasa 2 – RacingN- RN2 wg przepisów szczegółowych dla samochodów grupy RN PZM
- Klasa 3 – RacingN- RN3A/RN3B wg przepisów szczegółowych dla samochodów grupy RN PZM
- Klasa 4 – Maluch Trophy (Fiat 126P) wg Zał. 4
- Klasa 5 – samochody historyczne WSMP wg Zał. 5

Szczegółowe informacje dotyczące podziału na klasy znajdują się w regulaminie technicznym WSMP-

Przepisy szczegółowe dla samochodów grupy RN PZM znajdują się na stronie pzm.pl:

https://pzm.pl/pliki/zg/samochody/przepisy_szczegolowe_grupy_rn_pzm_2024_2024.02.13.pdf

4.2. WSMP rozgrywane będą w biegach:

- D4 i D5 (do 2000 cm³)
- D4 i D5 (ponad 2000 cm³)
- Dywizja narodowa

W WSMP dopuszcza się połączony start w jednym biegu dywizji D4 i D5 (tj. do 2000 cm³ i ponad 2000 cm³) w przypadku, gdy łączna ilość samochodów nie przekracza dwudziestu. Dopuszcza się łączenie biegów klas w dywizji narodowej- informacja o połączeniu klas w biegu musi znaleźć się w regulaminie uzupełniającym zawodów.

4.2.1. Runda WSMP składa się z jednej sesji kwalifikacyjnej trwającej 25 minut oraz z 3 wyścigów rozgrywanych w czasie jednego weekendu . Pierwszy wyścig będzie trwał 25 minut, drugi wyścig 20 minut natomiast trzeci wyścig 15 minut.

4.2.2. Podczas rund WSMP rozgrywanych poza granicami Polski obowiązują przepisy organizatora dotyczące ilości i czasu trwania sesji kwalifikacyjnej, dystansu poszczególnych wyścigów, systemu startu oraz innych szczegółów regulaminu rozgrywek.

4.2.3. Dopuszcza się (za zgodą GKSS) utworzenie innych klas WSMP niż ww. na pisemny wniosek zainteresowanych zawodników, pod warunkiem ukończenia i sklasyfikowania minimum sześciu samochodów danej klasy.

5. DOPUSZCZENI ZAWODNICY, KIEROWCY

5.1. Zawodnikiem (zgłaszającym) jest każda osoba fizyczna lub prawna dopuszczona do jakichkolwiek konkurencji obowiązkowo posiadająca licencje zawodnika wydaną przez ZG PZM lub inny ASN sfederowany w FIA (art. 20 MKS).

5.2. Kierowca jest to osoba kierująca samochodem w jakichkolwiek zawodach obowiązkowo posiadająca Licencje kierowcy wydaną przez ZG PZM (odpowiedniego stopnia: ITA, ITB, ITC-C, ITD-C, ND-C, NDJ-C) lub inną stosowną licencje wydaną przez ASN sfederowany w FIA **z zastrzeżeniem, że w poniższych pojemnościach minimalny wiek kierowcy określa się na:**

- 16 lat w przypadku startu samochodem zgłoszonym w klasie o pojemności silnika do 2000 cm³ włącznie oraz w klasie 1,
- 14 lat w przypadku startu samochodem zgłoszonym w klasie o pojemności silnika do 1600 cm³ włącznie.

5.3. Zawodnicy zagraniczni w rundach WSMP rozgrywanych na torach poza terenem Polski muszą zgłosić się do Mistrzostw Polski za pośrednictwem [linku do zgłoszeń znajdującego się w regulaminach uzupełniających zawodów](#).

6. REGULAMIN UZUPEŁNIAJĄCY ZAWODÓW

6.1. Dokumentami oficjalnymi zawodów są:

- Licencja toru - wydana przez ZG PZM lub FIA na dany rok z planem zabezpieczenia zawodów.
- Zezwolenie władz administracyjnych (dla torów okazjonalnych) i ubezpieczenie zawodów oraz dowód powiadomienia szpitala **dyżurnego**.
- Regulamin uzupełniający zawodów, oficjalny program i komunikaty wydane przed i w czasie zawodów.
- Lista zgłoszeń z podziałem na klasy, opublikowana na 48 godzin przed zawodami.
- Lista kierowców po odbiorze administracyjnym (OA).
- Protokół badania kontrolnego samochodów (BK 1).
- Lista startowa (lista kierowców dopuszczonych do sesji kwalifikacyjnej po OA i BK 1).
- Wyniki sesji kwalifikacyjnej.
- Wyniki wyścigów.
- Protokoły z posiedzeń ZSS, oraz decyzje ZSS.

6.2. Każdy regulamin uzupełniający zawodów musi być zgodny z przepisami MKS wraz z załącznikami oraz niniejszym regulaminem. Dotyczy to również komunikatów wydawanych podczas zawodów.

6.3. Regulamin uzupełniający musi zawierać co najmniej:

- klauzulę na czyje polecenie są organizowane zawody,
- określenie charakteru zawodów i ich nazwę,
- miejsce i termin,
- podział samochodów na klasy,
- harmonogram czasowy i lokalizację poszczególnych czynności/funkcji na zawodach.

6.4. Oficjalny program zawodów musi zawierać co najmniej:

- miejsce i data zawodów,
- harmonogram czasowy zawodów,
- nazwy lub nazwiska Zawodników i Kierowców wraz z przyznanymi numerami startowymi umieszczonymi na ich samochodach,
- nazwiska członków ZSS i innych osób oficjalnych.

6.5. Wszelkie regulaminy uzupełniające, oficjalne programy i karty zgłoszeń winny nosić w widoczny sposób następujące oświadczenie:

„ZORGANIZOWANE ZGODNIE Z MIĘDZYNARODOWYM KODEKSEM SPORTOWYM FIA I JEGO ZAŁĄCZNIKAMI ORAZ REGULAMINEM KRAJOWYM SPORTU SAMOCHODOWEGO PZM.”

6.6. Wstępna wersja regulaminu uzupełniającego musi być przesłana do GKSS przynajmniej na 60 dni przed dniem BK 1.

6.7. Regulamin uzupełniający, po nadaniu wizey PZM, musi być umieszczony na stronie internetowej organizatora nie później, niż 30 dni przed dniem BK 1. Harmonogram czasowy zawodów, BK 1, muszą być umieszczone na stronie internetowej organizatora nie później niż 14 dni przed dniem BK 1. Pełny tekst regulaminu musi być ogłoszony na tablicy informacyjnej zawodów.

6.8. Wszystkie komunikaty zmieniające zapisy zatwierdzonego regulaminu uzupełniającego wchodzące w życie przed terminem otwarcia zgłoszeń, podlegają zatwierdzeniu przez GKSS, wszelkie zmiany wprowadzone do regulaminu uzupełniającego po terminie otwarcia zgłoszeń zatwierdzone są przez ZSS. Uczestnicy 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. Jeżeli jest ona umieszczona w innym miejscu niż biuro zawodów i park maszyn - musi być to podane w regulaminie zawodów.

7. OSOBY OFICJALNE - WŁADZE I KIEROWNICTWO ZAWODÓW

7.1. Władze zawodów stanowi Zespół Sędziów Sportowych (ZSS) oraz Dyrektor zawodów sędziujący zgodnie z artykułem 11.3, art.11.8, art.11.9 i art.11.11 MKS.

7.2. Członkowie ZSS stanowią najwyższą władzę zawodów w zakresie egzekwowania postanowień MKS, regulaminów FIA, regulaminów krajowych, regulaminu uzupełniającego i oficjalnego programu w ramach danych zawodów.

7.2.1. Członkowie ZSS rozstrzygają wszystkie kwestie sporne, które mogą wyniknąć w trakcie zawodów z zastrzeżeniem prawa do odwołania.

7.2.2. Do kompetencji ZSS (zgodnie z art. 11.9 MKS) należy:

- a) odbiór toru wycigu przed zawodami, sprawdzenie zgodności z homologacją i planem zabezpieczenia,
- b) zatwierdzanie listy startowej i wyników,
- c) nakładanie kar na kierowców, do wykluczenia włącznie,
- d) rozpatrywanie protestów i odwołań od decyzji Kierownictwa zawodów,
- e) podejmowanie innych decyzji mających wpływ na wyniki zawodów,
- f) nałożenie i ogłoszenie dyskwalifikacji,
- g) korzystanie z dowolnego nagrania video lub elektronicznego systemu pomagającego podjąć decyzję.

7.3. Podstawowy skład zespołu wynosi minimum 3 osoby (przewodniczący oraz 2 członków). Przynajmniej jeden z członków ZSS wyznaczany jest przez GKSS pozostałe osoby oficjalne proponowane są przez organizatora i zatwierdzone przez GKSS. Członkowie GKSS mogą zawsze uczestniczyć w posiedzeniach ZSS jako doradcy bez prawa głosu przy głosowaniu.

7.4. Prawa i obowiązki Przewodniczącego ZSS:

- prowadzi posiedzenia ZSS wg ściśle wyznaczonego harmonogramu,
- powołuje nadzwyczajne posiedzenia ZSS.

ZSS urzęduje kolegialnie pod kierownictwem Przewodniczącego, który jest odpowiedzialny za ustalenie i przestrzeganie planu zebrań, porządku obrad i redakcję protokołów z posiedzeń. W przypadku równowagi głosów podczas głosowania głos Przewodniczącego jest decydujący.

7.5. Dyrektor zawodów (zgodnie z art.11.11 MKS)

Dyrektor zawodów jest odpowiedzialny za przeprowadzenie zawodów zgodnie z obowiązującymi regulaminami. W szczególności powinien on w stosownych przypadkach i w porozumieniu z dyrektorem wycigu między innymi:

- a) upewnić się, że wszystkie osoby oficjalne, sędziowie i służby zabezpieczające są na swoich stanowiskach,
- b) kontrolować zawodników i ich samochody, aby nie dopuścić zawodnika lub kierowcę zdyskwalifikowanego, zawieszono lub wykluczonego do udziału w zawodach,
- c) upewnić się, że każdy samochód posiada właściwy numer startowy,
- d) upewnić się, że wszystkie samochody prowadzone są przez wyznaczonych kierowców i uporządkować je zgodnie z wymogami klas i kategorii,
- e) zgłaszać członkom ZSS propozycje zmian w oficjalnym programie zawodów oraz sugestie dotyczące niewłaściwych zachowań i naruszeń przepisów ze strony zawodników.
- f) przyjmować możliwe protesty i przekazywać je bez zbędnej zwłoki do członków ZSS, którzy podejmą niezbędne w związku z tym działania.

7.6. Obserwator GKSS PZM.

GKSS wyznacza obserwatora na wszystkie rundy WSMP lub inną imprezę ujętą w oficjalnym kalendarzu sportowym PZM. Obserwator uczestniczy w posiedzeniach ZSS na prawach opiniującego pracę organizatora i ZSS. Obserwator sporządza raport z zawodów.

7.7. Delegat Techniczny i Kierownik BK.

GKSS powołuje Delegata Technicznego, którego zadaniem jest kontrola, pomoc i nadzór nad zespołem sędziów i kontrolerów technicznych zawodów. W sprawach technicznych jego zdanie jest wiążące w zakresie oceny zgodności samochodów z przepisami technicznymi i bezpieczeństwa. Za organizację badania kontrolnego (BK 1) odpowiedzialny jest organizator zawodów, który wyznacza Kierownika BK. Kierownik BK jest zobowiązany do przygotowania właściwych protokołów i dostarczenia ich do ZSS zgodnie z harmonogramem zawodów.

7.8. Chronometrażysty.

Dyrektor Zawodów wyznacza jednego lub kilku chronometrażystów (w zależności od potrzeb), którzy wykonują swoje obowiązki zgodnie z art.11.13 MKS.

7.9. Kierownictwo zawodów stanowią:

- a) Dyrektor wyścigu,
- b) Sekretarz zawodów,
- c) Asystent Dyrektora d/s organizacyjnych,
- d) Kierownik trasy i jej zabezpieczenia,
- e) Kierownik Komisji Obliczeń,
- f) Kierownik BK,
- g) Osoba odpowiedzialna za kontakty z zawodnikami.

Organizator może wyznaczyć i podać do publicznej wiadomości także inne osoby funkcyjne.

7.10. Osoby wymienione w art. 7.1, 7.5, 7.6, 7.7 i 7.8 z wyjątkiem pkt. c) muszą posiadać uprawnienia sędziego sportowego stosownego stopnia i podlegają zatwierdzeniu przez GKSS.

8. ZGŁOSZENIA, WPISOWE

8.1 Zgłoszenie zobowiązuje zawodnika / kierowcę do wzięcia udziału w zawodach, w których zgodził się wystartować, z wyjątkiem przypadku zaistnienia udowodnionej siły wyższej. Przyjęte zgłoszenie jest zawarciem umowy cywilnoprawnej zawodnika z organizatorem.

8.2. Na zawodniku/kierowcy spoczywa obowiązek prawidłowego wypełnienia zgłoszenia oraz umieszczenia w serwisie Inside PZM kompletu wymaganych, aktualnych dokumentów.

8.3. Zgłoszenie obejmuje również klasyfikację zespołów sponsorskich.

8.4. Elektroniczny formularz zgłoszenia wypełnia zawodnik wyłącznie poprzez stronę internetową insidepzm.pl lub oficjalną stronę internetową zawodów / organizatora (w przypadku zawodników posiadających licencję innego ASN-u). Po prawidłowym wypełnieniu, dołączeniu potwierdzenia wpłaty wpisowego i zatwierdzeniu, zgłoszenie zostanie automatycznie wysłane do danego organizatora oraz do zawodnika na wskazany przez niego w formularzu adres e-mail. Zgłoszenie będzie przyjęte tylko i wyłącznie po opłaceniu pełnej kwoty wpisowego.

8.5. Przystąpienie do zgłoszeń na rundę WSMP jest jednoznaczne z wyrażeniem przez zawodnika/kierowcę zgody na przetwarzanie jego danych osobowych związanych z organizacją w/w cyklu oraz publikowaniem zdjęć, materiałów filmowych i wyników na stronach internetowych PZM i organizatorów rund. Zawodnik/kierowca ma prawo dostępu do swoich danych osobowych, ich poprawiania oraz żądania zaprzestania przetwarzania swoich danych. Żądanie zaprzestania przetwarzania swoich danych osobowych jest jednoznaczne z rezygnacją z udziału w cyklu.

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

- karta wyposażenia **osobistego**,
- karta OA i BK 1.

8.7. Wypełnioną i wydrukowaną „kartę wyposażenia **osobistego**” kierowcy przedstawiają podczas BK 1.

8.8. Każdy zawodnik, który chce otrzymać fakturę VAT z tytułu opłaty wpisowego, opłaty za wynajęcie boksu oraz innych opłat zgodnych z niniejszym regulaminem ramowym oraz regulaminem uzupełniającym zawodów musi zgodnie ze zmianami w „ustawie o VAT” podać w tytule przelewu NIP podmiotu, na który ma być wystawiona faktura VAT. W przypadku braku w/w informacji nie będzie możliwe wystawienie faktury w terminie późniejszym. Pełne dane do faktury należy podać w trakcie wypełniania elektronicznego formularza zgłoszenia.

Regulamin Wyścigowych Samochodowych Mistrzostw Polski 2024

8.9. Jeżeli zawodnik/kierowca zgłasza rezerwowego samochód z tym samym numerem startowym, konieczne jest zaznaczenie tego na formularzu zgłoszenia i wniesienie wpisowego w wysokości połowy obowiązującego wpisowego w danej klasie.

8.10. Po terminie zamknięcia listy zgłoszeń możliwa jest zmiana samochodu, ale wyłącznie na samochód zgłoszony przez zawodnika jako rezerwowego tej samej grupy i klasy. Samochód rezerwowego nie może być samochodem podstawowym czy rezerwowym innego zawodnika. Powyższe dotyczy jedynie samochodów, które przeszły pozytywnie BK 1. Zmiana samochodu może nastąpić tylko do momentu rozpoczęcia procedury startowej (nie dotyczy przerywania wyścigu na pierwszym okrążeniu).

8.11. Najpóźniej 48 godz. przed badaniem kontrolnym organizator opublikuje pełną listę przyjętych zgłoszeń z podziałem na klasy.

8.12. Poprzez fakt podpisania zgłoszenia zawodnik/kierowca potwierdza znajomość i podporządkowanie się regulaminom, rezygnując z dochodzenia jakichkolwiek roszczeń od organizatora i PZM na drodze sądowej lub innej niż ustalona przepisami sportowymi.

8.13. Nieusprawiedliwiona nieobecność na zawodach będzie skutkowałą wnioskiem do GKSS o ukaranie zawodnika/kierowcy. Usprawiedliwienie nieobecności musi mieć formę pisemną i być dostarczone (e-mailem lub osobiście) organizatorowi zawodów najpóźniej do końca oficjalnego terminu OA określonego w regulaminie uzupełniającym zawodów.

8.14. Dla każdego zawodów wyścigowych wprowadza się dwa terminy wpisowego, których dokładne daty określać będzie regulamin uzupełniający zawodów:

- **I termin** wysłania zgłoszeń wraz z wpisowym upływa z końcem piętnastego dnia przed dniem BK 1. O przyjęciu zgłoszenia decyduje data jego wysłania. Data realizacji płatności (nie złożenia!) na potwierdzeniu przelewu, decyduje o dniu jej wykonania.
- **II termin** zamknięcia listy zgłoszeń przypada na siedem dni przed dniem BK 1. Kwota wpisowego wynosi 150% wpisowego określonego dla terminu I.
- Po upływie II terminu organizator może przyjąć, za zgodą Dyrektora zawodów, zgłoszenie po wpłaceniu 200% wpisowego określonego dla terminu I, ale nie później niż 48 godzin przed BK1.

8.15.1. Maksymalna wysokość podstawowego wpisowego za każdą rundę w roku 2024 wynosi:

ranga: klasa	runda = sesja kwalifikacyjna i trzy wyścigi
WSMP: D4 1600	1900,- PLN
WSMP: D4 2000 OPEN D4 2000 N/A	2800,- PLN
WSMP: D4 3500 D4 +3500 D4 GTC	3000,- PLN
WSMP D5 2000	2700,- PLN
WSMP D5 + 2000	2900,- PLN
Dywizja narodowa RacingN RN1	2300,- PLN
dywizja narodowa RacingN RN2	2100,- PLN
Dywizja narodowa RacingN-RN 3A/3B	1900,- PLN
Dywizja narodowa 4 Maluch Trophy	1300,- PLN
Dywizja narodowa DN 5	1800,- PLN
Endurance: od jednego samochodu	2100 PLN jedna godzina dot. CEZ 2600 PLN za MPE dwie godziny

– wpisowe zawiera opłatę za transponder do pomiaru czasu i system GPS.

8.15.2. Dla zawodników startujących w klasach markowych (pucharowych)

ranga: klasa	Za każdą rundę wynosi
318 IS CUP PL	1600,- PLN
Super S Cup	1800,- PLN

8.16. O nie przyjęciu zgłoszenia zawodnik/kierowca musi być skutecznie powiadomiony przed zawodami.

8.17. Wpisowe zostanie zwrócone zawodnikowi/kierowcy w przypadku odrzucenia zgłoszenia przez organizatora, odwołania wyścigu lub wycofania zgłoszenia w terminie do 7 dni przed BK 1.

8.17.1. Wpisowe za rundę w przypadku usprawiedliwionej nieobecności zawodnika, nie wystartowania z powodu awarii silnika lub innej niezależnej od zawodnika przyczyny może być zwrócone za zgodą dyrektora zawodów tylko na pisemną prośbę zawodnika złożoną najpóźniej do chwili zamknięcia biura zawodów. Udział w sesji kwalifikacyjnej swojej klasy eliminuje możliwość ubiegania się o zwrot wpisowego. W przypadku opłaconego wpisowego za cały sezon nie ma możliwości zwrotu wpisowego na rundę.

8.18. Wpisowe zawiera opłatę za korzystanie z transpondera i GPS. Uszkodzenie lub zagubienie transpondera lub systemu GPS będzie skutkowało nałożeniem kary finansowej w wysokości 1800,-PLN za transponder, 2500,- PLN za system GPS. W przypadku zwrotu transpondera w terminie późniejszym niż dzień zakończenia zawodów kara finansowa wynosi 1000,- PLN.

8.19. Wpisowe do rund rozgrywanych za granicą określone jest wg stawek obowiązujących w regulaminach uzupełniających tych rund - nie ma w tym przypadku zastosowania art. 8.15.

9. NUMERY STARTOWE - REKLAMA

9.1. Organizatorzy zawodów odpowiedzialni są za nadanie i dostarczenie (nieodpłatnie tylko podczas pierwszych zawodów w sezonie) podczas OA, wszystkim startującym zawodnikom zestawu, zgodnych z MKS, numerów startowych oraz reklam. Zawodnik/kierowca jest zobowiązany do umieszczenia numerów startowych i reklam oraz jest odpowiedzialny za ich właściwy stan przez cały czas trwania zawodów. Samochody bez prawidłowych numerów startowych i reklam nie będą dopuszczone do startu w zawodach (zgodnie z art.16 MKS).

9.2. Numery startowe obowiązujące przez cały sezon zostaną nadane podczas 1. rundy WSMP zawodnikom sklasyfikowanym w ubiegłym sezonie wg art. 9.3. i 9.4. Powyższe nie obowiązuje podczas rund zagranicznych.

9.3. Numery startowe w WSMP na bieżący sezon nadaje się zgodnie z oficjalną klasyfikacją z roku ubiegłego wg podanych niżej zasad (nie dotyczy rund rozgrywanych poza granicami kraju):

- D4 ponad +3500 - od 1 do 20
- D4 -3500 - od 21 do 40
- D4-2000 - od 41 do 60
- D4-1600 - od 61 do 80
- D5-2000 - od 81 do 90
- D5 +2000 - od 91 do 100

Kierowcom startującym w danej klasie po raz pierwszy kolejne numery nadaje organizator rundy (nie dozwolone jest uzupełnianie powstałych luk w przedziale 1-3).

9.4. Numery startowe w dywizji narodowej nadaje się zgodnie z poniższą zasadą:

- DN 1 od 1 do 20
- DN 2 od 21 do 40
- DN 3 od 41 do 60
- DN 4 Maluch Trophy od 011 do 020 dla dywizji 0,
od 101 do 120 dla dywizji 1,
od 201 do 210 dla dywizji 2,
- DN 5 od 61 do 80 (samochody historyczne)

Kierowcom startującym w danej klasie po raz pierwszy kolejne numery nadaje organizator rundy. Nie uzupełnia się powstałych luk w przedziale 1-3.

9.5. Wymiary cyfr tworzących numery startowe i ich rozmieszczenie określa art. 16 MKS. Obowiązują numery na drzwiach przednich po każdej stronie oraz na przedniej pokrywie samochodu.

9.6. Nazwisko kierowcy (bez imion) należy umieścić w dolnej części bocznych tylnych szyb po obu stronach samochodu. Duża litera o wysokości 100 mm będzie użyta w pierwszej literze nazwiska, pozostałe będą napisane małymi literami – 50 mm. Czcionka – Helvetica Bold, kolor liter wyłącznie biały. Litery będą umieszczone bezpośrednio na szybie bez jakiegokolwiek tła. W przypadku samochodów jednomiejscowych litery muszą być umieszczone na kontrastowym tle na kokpicie. Obok nazwiska kierowcy należy umieścić flagę narodową, (nie dotyczy dywizji narodowej).

9.7. Wszystkie samochody Mistrzostw Polski obowiązkowo muszą mieć naklejone logo PZM w miejscu widocznym.

9.8. We wszystkich klasach zakazuje się używania numerów rejestracyjnych,

9.9. Organizator może zobowiązać kierowców do umieszczenia na samochodach reklamy. Kierowca może uwolnić się od tego obowiązku poprzez uiszczenie opłaty w wysokości dwukrotnego wpisowego. Rozmieszczenie reklamy na samochodzie musi być zgodne z art. 16 MKS.

9.10. Zabrania się Zawodnikom biorącym udział w Zawodach umieszczania na swoich Samochodach reklam o charakterze politycznym, religijnym lub szkodliwych dla interesów FIA i PZM.

10. ZEZWOLENIE - ODPOWIEDZIALNOŚĆ - UBEZPIECZENIA

10.1. Na organizację wyścigu na drodze publicznej - organizator musi uzyskać stosowne zezwolenie od właściwego terenowego organu administracji.

10.2. Oprócz zezwolenia organizator musi posiadać pisemną zgodę właściciela terenu, na którym odbywa się wyścig, jeżeli teren ten nie jest we władaniu organizatora.

10.3. Organizator jest odpowiedzialny za ubezpieczenie zawodów w zakresie OC na cały czas ich trwania. Podobnie w zakresie NNW ubezpieczenie muszą posiadać wszystkie osoby funkcyjne.

10.4. Każdy z uczestników zawodów bierze w nich udział na własną odpowiedzialność. Organizator nie będzie ponosił żadnej odpowiedzialności za zranienie lub uszkodzenie własności w stosunku do zawodników, kierowców, pomocników oraz osób trzecich. Każdy zawodnik/kierowca będzie wyłącznie odpowiedzialny za swoje ubezpieczenie i musi posiadać ubezpieczenie w zakresie NNW (zalecane jest AC z ryzykiem sportowym).

10.5. Podpisując zgłoszenie do wyścigu każdy zawodnik/kierowca zrzeka się wszelkich praw do odszkodowań mogących wyniknąć w związku z wypadkami, które mogą się przytrafić zawodnikom/kierowcom lub ich pomocnikom podczas sesji kwalifikacyjnej lub wyścigu albo podczas przejazdu z miejsca parkowania na tor i z powrotem. Zrzeczenie stosuje się do FIA, PZM, organizatora, różnych osób urzędowych oraz innych zawodników/kierowców lub ich pomocników.

11. ODBIÓR ADMINISTRACYJNY NA ZAWODACH

11.1. Zawodnicy/kierowcy przedkładają w biurze zawodów podpisany oryginał zgłoszenia, oraz jeżeli jest taka potrzeba okazują licencję zawodnika/kierowcy i oryginały aktualnych badań lekarskich i psychologicznych.

11.2. Po pozytywnym OA zawodnik/kierowca otrzymuje program czasowy i niezbędne komunikaty oraz podpisaną kartę OA i BK 1 celem okazania jej na badaniu kontrolnym.

11.3. Dodatkowe dokumenty takie jak np. oryginał karty wyposażenia **osobistego** przekazuje się bezpośrednio na BK1.

11.4. Po zakończeniu OA, a do momentu rozpoczęcia sesji kwalifikacyjnej, możliwa jest zmiana kierowcy na pisemny wniosek zawodnika (wyłącznie za zgodą ZSS).

11.5. Po ostatnim wyścigu rozegranym podczas weekendu zawodnik/kierowca, lub upoważniony pisemnie przedstawiciel, zobowiązany jest do odbioru wszystkich zdeponowanych dokumentów w terminie i miejscu wskazanym przez organizatora. Nieodebranie dokumentów we wskazanym czasie skutkuje nałożeniem kary finansowej.

12. BADANIA LEKARSKIE

12.1. 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.

12.2. Dopuszczalny poziom alkoholu wynosi 0,00 g/litr.

12.3. Odmowa kierowcy poddania się badaniu na okoliczność zawartości alkoholu, środków odurzających i dopingowych w organizmie lub nie stawienie się na nie, jest równoznaczne z pozytywnym wynikiem próby.

12.4. Jeżeli badanie, o którym mowa w art. 12.1. dało wynik pozytywny lub spełniony został art. 12.3., **kierowca zostaje zdyskwalifikowany z tych zawodów.**

12.5. Badanie przeprowadza się legalizowanym miernikiem.

12.6. Niedopuszczenie kierowcy do wścigu z uwagi na aktualny stan zdrowia, jest możliwe wyłcznie w oparciu o opinię lekarza zawodów. Decyzję o niedopuszczeniu zawodnika podejmuje ZSS.

12.7. W przypadku kolizji, w wyniku której konieczna była interwencja medyczna, kierowca może uczestniczyć w dalszej części zawodów wyłcznie po wydaniu opinii przez lekarza zawodów i udzieleniu przez niego zgody. Zgłoszenie się do lekarza w takim przypadku jest obowiązkiem kierowcy.

12.8. 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 wykonanie ponownych badań lekarskich (u lekarza specjalisty medycyny sportowej). Do czasu wykonania ponownych badań lekarskich licencja kierowcy zostaje zawieszona z urzędu. Na kierowcy spoczywa obowiązek dostarczenia do Biura Sportu i Turystyki PZM orzeczenia z wykonanych badań lekarskich.

13. BADANIA KONTROLNE SAMOCHODÓW

13.1. Badania kontrolnego dokonują sędziowie techniczni, którzy identyfikują samochód z jego dokumentami (tj. książką samochodu sportowego - KSS, homologacją samochodu), oraz sprawdzają spełnienie wymogów przepisów bezpieczeństwa sportowego. Zgodność samochodu z przepisami technicznymi grupy i klasy deklaruje zawodnik/kierowca swoim zgłoszeniem do zawodów.

13.2. Badanie kontrolne odbędzie się w miejscu i czasie podanym przez organizatora. Ponadto sędziowie techniczni mają prawo i obowiązek dokonywać oględzin samochodów w każdym miejscu i czasie zawodów. Badanie połączone z rozbiórką „z urzędu” lub wskutek protestu przeprowadza się wyłcznie po zakończeniu biegu i za zgodą ZSS.

13.3. Samochód musi odpowiadać przepisom technicznym i bezpieczeństwa w każdym czasie trwania zawodów tzn. począwszy od BK 1 do rozwiązania parku zamkniętego.

Niezgodność z przepisami technicznymi klasy i grupy powoduje:

- podczas BK 1 - niedopuszczenie do zawodów w zgłoszonej klasie i grupie,
- po badaniu kontrolnym - wnioski do władz zawodów (ZSS) o nałożenie kary za odstępstwa techniczne do wykluczenia włcznie.

13.4. Samochód do BK 1 musi być przedstawiony w stanie gotowym do wścigu włcznie z obowiązkowymi elementami ubioru kierowcy, książką homologacyjną samochodu i KSS.

13.5. W przypadku zarządzanej rozbiórki samochodu, na kierowcy i jego serwisie ciąży obowiązek okazania żądanej części na badaniu kontrolnym. Niepoddanie samochodu zarządzonemu badaniu kontrolnemu - powoduje wykluczenie kierowcy za odstępstwa techniczne.

13.6. Samochód, który uległ kolizji w trakcie zawodów, może brać udział w dalszej części zawodów wyłcznie po uzyskaniu pozytywnej opinii Kierownika BK. Obowiązek zgłoszenia samochodu do ponownej kontroli spoczywa na zawodniku/kierowcy.

13.7. Od decyzji Delegata Technicznego przysługuje kierowcy odwołanie do władz zawodów natychmiast po jej zakomunikowaniu, jeżeli chodzi o zakwalifikowanie konkurenta do jego klasy - najpóźniej w ciągu 30 minut od wywieszenia list startowych. ZSS na skutek odwołania kierowcy od decyzji Delegata Technicznego może zarządzić ponowne rozpatrzenie sprawy przez Kierownika BK lub jego decyzję podtrzymać.

13.8. Kierowca, który ukończył wścig, ma prawo - w ciągu 30 minut od ogłoszenia wyników prowizorycznych tego biegu - złożyć protest na jednego ze swych konkurentów, jeżeli uważa, iż samochód konkurenta nie odpowiada przepisom technicznym tej klasy.

13.9. Jeżeli BK 1 odbywa się wcześniej niż w dniu sesji kwalifikacyjnej, organizator uwzględni w programie zawodów dodatkowe badanie kontrolne. Organizator może podzielić czas przeznaczony na BK 1 na harmonogram badania poszczególnych klas. Może także nakładać kary na kierowców, którzy nie podstawią samochodu w wyznaczonym czasie na badanie danej klasy, jednak nie może odmówić badania samochodu jeżeli został on przedstawiony do BK 1 w czasie jego trwania. Po zakończeniu czasu BK 1 władze zawodów w przypadku, gdy spóźnienie spowodowane zostało siłą wyższą, mogą wyznaczyć dodatkowy termin BK 1.

13.10. Procedury dotyczące uzyskiwania dokumentów technicznych samochodu wraz z obowiązującymi opłatami są podane na oficjalnej stronie internetowej PZM www.pzm.pl

13.10. a. W związku z wdrażaniem nowych przepisów dotyczących samochodów osobowych przeznaczonych do zawodów sportowych wymienionych w dziale 7 art.65 (art. 65o-65q) ustawy z dnia 20 czerwca 1997r- Prawo o Ruchu Drogowym, które wejdą w życie w dniu 01.06.2024r. (Dz. U. z 2023 r. poz.1720) zostanie wprowadzony nowy rodzaj książki Samochodu Sportowego (KSS) PZM dla wszystkich konkurencji sportu samochodowego. Do czasu wprowadzenia nowego dokumentu:

- zachowują ważność dotychczas wydane KSS PZM,
- do odwołania zamiast KSS PZM będzie uznawane również wydane przez delegata Technicznego PZM zaświadczenie potwierdzające, że KSS dla danego samochodu został zatwierdzony.

Szczegóły dotyczące wymiany KSS PZM na nowego rodzaju KSS PZM zostaną opublikowane w marcu 2024 r.

13.11. Po zakończeniu OA i BK 1 zostanie opublikowana na tablicy ogłoszeń, zaakceptowana przez ZSS, lista startowa kierowców upoważnionych do udziału w sesji kwalifikacyjnej.

13.12. Istnieje możliwość dokonania badania kontrolnego przed sezonem w innym niż w czasie trwania zawodów terminie wyznaczonym przez PZM (odpłatnie). Po pozytywnym wyniku BK pojazd otrzymuje kartę zgodności na dany sezon (tzw. zielona karta BK). Termin BK zostanie ustalony przez GKSS.

13.13. W przypadku przeprowadzenia pomiaru czasu aparaturą AMB/Mylaps, WEER, zawodnicy są zobowiązani do:

- pobrania w biurze zawodów podczas odbioru administracyjnego transpondera;
- zakupu uchwytów do mocowania transpondera (dostępne w biurze zawodów lub poprzez stronę producenta,
- prawidłowego zamocowania transpondera zgodnie z wytycznymi producenta,
- miejsce mocowania transpondera pokazuje zdjęcie stanowiące załącznik B do regulaminu.

14. SESJA KWALIFIKACYJNA

14.1. Warunkiem umieszczenia na polach startowych **pierwszego** wyścigu jest ukończenie przez kierowcę sesji kwalifikacyjnej lub dopuszczenie przez władze zawodów w przypadkach opisanych poniżej. Za ukończenie sesji kwalifikacyjnej uważa się przejechanie minimum 3 okrążeń toru **podczas których dokonano pomiaru czasu**. Jeżeli kierowca startuje w więcej niż jednej klasie sesja kwalifikacyjna z innych klas zalicza się jako taka, lecz nie przenosi się z klasy do klasy uzyskanego czasu. W takim przypadku Dyrektor wyścigu na prośbę zainteresowanego dopuści kierowcę do startu z ostatniego pola.

Jeżeli kierowca nie wykonał wymaganej ilości okrążeń, ale zaliczył minimum jedno pomierzone okrążenie, za zgodą władz zawodów może być dopuszczony do wyścigu z uzyskanym czasem sesji kwalifikacyjnej. Jeżeli kierowca nie przejechał żadnego okrążenia, za zgodą władz zawodów, biorąc pod uwagę znajomość toru przez kierowcę, może być dopuszczony do wyścigu z ostatniego pola. W przypadku zmiany samochodu po sesji kwalifikacyjnej kierowca startuje z pola zgodnie z uzyskanym w niej czasem.

14.2. Każdy kierowca musi uzyskać minimalny czas 1 okrążenia nie większy niż 130% najlepszego wyniku w swojej klasie.

14.3. Start do sesji kwalifikacyjnej jest pojedynczy. O kolejności zajmowania pól startowych do wyścigu, decyduje najkrótszy czas jednego okrążenia uzyskanego w sesji kwalifikacyjnej, po której zostanie ustalona liczba zawodników/kierowców posiadających najkrótsze czasy przejazdu aż do ilości odpowiadającej maksymalnej pojemności toru. Następni w kolejności stanowią rezerwę i zostaną dopuszczeni do wyścigu jeżeli któryś z zawodników/kierowców mieszczący się w limicie pojemności toru - nie zgłosi się na pole przedstartowe (pola zostają wolne a rezerwa startuje z końca).

14.4. Dyrektor wyścigu może przerwać sesję kwalifikacyjną, jeśli uzna to za niezbędne ze względów bezpieczeństwa. Po wznowieniu sesji kwalifikacyjnej nie ma obowiązku przedłużenia jej o pierwotny czas trwania. W przypadku przerwania sesji kwalifikacyjnej nie będzie przyjęty żaden protest dotyczący możliwego wpływu skutków przerwania sesji kwalifikacyjnej na kolejność kwalifikacji.

14.5. Po zakończeniu sesji kwalifikacyjnej organizator ogłasza jej wyniki. Jeżeli dwóch lub więcej kierowców uzyska ten sam czas – o kolejności na polach startowych zadecyduje następny najlepszy czas okrążenia.

14.6. Jeżeli pojemność toru jest ograniczona, sesję kwalifikacyjną stanowią eliminacje do wyścigu. Zawodnik/kierowca, który nie zakwalifikował się do wyścigu nie otrzyma zwrotu wpisowego.

14.7. Ustawienie na polach do **pierwszego wyścigu** zgodnie z uzyskanym najlepszym czasem sesji kwalifikacyjnej, ustawienia do **drugiego wyścigu** zgodnie z drugim najlepszym czasem sesji kwalifikacyjnej natomiast ustawienia do **trzeciego wyścigu** zgodnie z klasyfikacją wyścigu drugiego. W przypadku nieukończenia drugiego wyścigu zawodnik zostanie ustawiony na końcu stawki w wyścigu trzecim. W przypadku kary dyskwalifikacji obowiązkowo zawodnik zostaje ustawiony na końcu stawki w następnym wyścigu.

15. PRZEBIEG WYŚCIGU

15.1. Procedura startu

Czas odlicza się od podanej godziny startu danej klasy.

15.1.1. 15 minut przed godziną startu wg regulaminu zawodów: sygnał dźwiękowy - otwarcie wyjazdu z boksów (z pól przedstartowych) na pola startowe- przy wyjeździe z pit-line włącza się światło zielone. Jeżeli kierowca chce przejechać dodatkowe okrążenie, nie może przejeżdżać przez linię startu, ale z dozwoloną prędkością przejechać przez depot obok boksów.

15.1.2. 12 minut przed startem: sygnał dźwiękowy oznajmiający, że wyjazd z boksów (z pól przedstartowych) będzie zamknięty za 2 minuty.

15.1.3. 10 minut przed startem: sygnał dźwiękowy - zamknięcie wyjazdu z pól przedstartowych- przy wyjeździe z pit-line włącza się światło czerwone i na sygnalizatorze startowym również włączają się czerwone światła. Każdy samochód, który pozostał w boksach może do wyścigu startować z depot tylko na sygnał sędziów. Samochody dołączają do wyścigu, kiedy tylko kolumna samochodów po starcie minie wyjazd z depot-

wtedy włącza się światło zielone przy wyjeździe z pit-line.

Wymiana kół na polach startowych jest dozwolona tylko do sygnału „5 minut”, a uzupełnianie paliwa zabronione.

15.1.4. Zbliżający się start jest sygnalizowany tablicami: 5 minut, 3 minuty, 1 minuta i 30 sekund przed startem do okrążenia formującego (zawsze z sygnałem dźwiękowym) oraz sygnalizatorem startowym świetlnym:

– tablica „5 minut”: początek odliczania czasu - oznacza to obowiązek wygaszenia silników oraz zamknięcie wjazdu na pola startowe. Kierowca, który nie zdążył wjechać na swoje pole startowe przed pokazaniem tablicy „5 minut” może startować z ostatniego pola lub depot. Wszystkie samochody muszą mieć przymocowane koła. Zmiana kół nie jest dozwolona. Ogrzewacze opon mogą być używane tylko do sygnału „3 minuty”. Wszystkie osoby oprócz kierowców, osób oficjalnych i personelu technicznego muszą opuścić pola startowe. Na sygnalizatorze startowym zostaje wyłączona jedna para (lub jeden) sygnał koloru czerwonego.

–tablica „3 minuty” - oznacza to sygnał do opuszczenia pól startowych przez wszystkie osoby oprócz mechaników. Wszystkie samochody muszą stać na kołach. Na sygnalizatorze startowym wyłączona jest kolejna para (kolejne światło) koloru czerwonego.

–tablica „1 minuta” - jest to sygnał do uruchomienia silników i opuszczenia pól startowych przez mechaników. Na sygnalizatorze startowym wyłączona jest kolejna para (kolejne światło) koloru czerwonego.

–tablica „30 sekund” - Oznacza, że za 30 sekund nastąpi start do okrążenia formującego. Na sygnalizatorze wyłączona zostaje kolejna para (kolejne światło) koloru czerwonego.

- zielona flaga (wymachiwana) oznacza start do okrążenia formującego i jednocześnie zostaje wyłączona ostatnia para (ostatnie światło) koloru czerwonego.

15.1.5. Każdy kierowca, który nie może wystartować musi ten fakt zasygnalizować (poprzez podniesienie ręki w Formule lub otwarcie drzwi). Po tym, jak pozostałe samochody rozpoczęły okrążenie formujące, jego mechanicy mogą, pod nadzorem sędziów, pchać samochód po torze w celu uruchomienia silnika. Kierowca może wtedy wykonać okrążenie formujące, ale zabronione jest wyprzedzanie innych kierowców. Jeżeli samochód nie został uruchomiony po kilku próbach, musi zostać usunięty do depot, gdzie po usunięciu usterki kierowca może wystartować do wyścigu na sygnał sędziów.

15.1.6. W czasie okrążenia formującego na wszystkich punktach PO będzie pokazana żółta flaga (wymachiwana), a ponadto:

–po sygnale startera kierowcy zobowiązani są do uformowania kolumny rzędem wg miejsc.

–przed dojazdem do pól startowych prowadzący musi prowadzić całą kolumnę prawą stroną toru. Przejazd na pola znajdujące się po lewej stronie dopuszczony jest z zachowaniem szyku dopiero na wysokości ostatnich pól startowych.

–musi być zachowana taka kolejność, jak na polach startowych,

–wyprzedzanie jest dozwolone wyłącznie w celu zachowania szyku,

–szybkość w czasie tego okrążenia ustala kierowca, który startuje z pola nr 1, a samochody powinny poruszać się w zwartym i ściśnionym szyku, –zabronione jest wykonywanie prób startu.

15.1.7. Po wykonaniu okrążenia formującego samochody zatrzymują się na odpowiednich polach startowych z włączonymi silnikami. Gdy samochody będą stały nieruchomo na swoich polach wtedy sędziowie stojący obok danej linii opuszczą tablice z numerem linii.

Gdy wszystkie samochody będą stały nieruchomo i żadna tablica nie będzie uniesiona starter pokazuje tablicę 5 sekund (5”) i jednocześnie włącza pierwszą parę (pierwsze światło) koloru czerwonego,

4 sekundy do startu- włącza się kolejna para (kolejne światło) koloru czerwonego,

3 sekundy do startu- włącza się kolejna para (kolejne światło) koloru czerwonego,

2 sekundy do startu- włącza się kolejna para (kolejne światło) koloru czerwonego,

1 sekunda do startu- włącza się kolejna para (kolejne światło) koloru czerwonego- wszystkie samochody są gotowe do komendy startu,

Start do wyścigu-po określonym czasie (od 0,2 do 3 sekund) sygnałem startu do wyścigu będzie wyłączenie (zgaszenie) wszystkich świateł koloru czerwonego.

15.1.8. Podczas startu do wyścigu mur depo(parku maszyn) musi być wolny od wszelkich osób z wyjątkiem upoważnionych osób noszących odpowiednie identyfikatory/ akredytacje.

15.1.9. Jeżeli po powrocie na pole startowe po okrążeniu formującym silnik kierowcy zatrzyma się i nie jest on w stanie ponownie uruchomić samochodu musi natychmiast zasygnalizować to, a sędzia odpowiedzialny za jego linię musi natychmiast zasygnalizować ten fakt wymachiwaniem żółtą flagą. Jeśli start zostaje opóźniony ,sędzia z żółtą flagą znajdzie się przy danym samochodzie w celu uniemożliwienia poruszania się go aż do czasu gdy cała kolumna opuści pole startowe. Kierowca może wtedy działać zgodnie z procedurą przewidzianą w art.15.1.5

15.1.10. Jeżeli po wykonaniu okrążenia formującego i powrocie na pola startowe powstanie jakikolwiek problem, należy postępować w następujący sposób:

a) jeśli czerwone światło nie zostało zapalone na Linii startu pokazywana jest czerwona flaga i tablica „ START DELAYED” i włączone zostają migające światła pomarańczowe,

Regulamin Wyścigowych Samochodowych Mistrzostw Polski 2024

- b) jeśli czerwone światło/światła zostało/y już zapalone starter pokazuje czerwoną flagę (pozostawiając zapalone czerwone światło/światła) i tablicę „START DELAYED” oraz włącza migające światła pomarańczowe,
- c) w wypadkach a i b wszystkie silniki muszą zostać wyłączone i procedura startu zostaje powtórzona od momentu tablicy 5 minut. Dystans zostaje zmniejszony o jedno okrążenie **lub 5 minut**. Jeśli po starcie do wyścigu samochód pozostaje nieruchomy na polu startowym na sędziach spoczywa obowiązek zepchnięcia go do depa najkrótszą drogą. Jeśli kierowcy uda się uruchomić ponownie samochód gdy jest pchany, może dołączyć do wyścigu,
- d) jeśli kierowcy nie uda się uruchomić samochodu gdy jest pchany jego mechanicy mogą próbować go uruchomić w depo. Jeśli uda się go uruchomić może dołączyć do wyścigu. Kierowcy i mechanicy muszą podporządkować się poleceniom sędziów w każdym momencie tej procedury

15.1.11. Kierowca, który podczas okrążenia formującego wypadł z szyku, ale dojechał do pól startowych przed pokazaniem tablicy „5 sekund” może wystartować do wyścigu z ostatniego pola, w innym przypadku start musi nastąpić z depot.

15.1.12. Start z depot jest możliwy również bez okrążenia formującego wyłącznie na znak sędziego lub zielone światło na sygnalizatorze przy wyjeździe z pit-line.

15.2. Rozmieszczenie pól startowych na torze jest przemienne w dwóch kolumnach, pole nr 1 jest ustalone przy odbiorze danego toru.

15.3. Kierowcy zajmują przyznane pola startowe wyłącznie w czasie i na zasadach określonych procedurą startu. Nie zajęte pola startowe zostaje wolne, zajęcie go przez innego kierowcę traktowane jest na równi z falstartem.

15.4. Falstart istnieje wtedy gdy zawodnik:

- a) Znajduje się na złej pozycji startowej lub,
 - b) Opuści swoją pozycję przed podaniem właściwego sygnału startu,
 - c) Znajduje się w ruchu w momencie podawania sygnału do startu w przypadku startu zatrzymanego, lub;
 - d) Przyspiesza za wcześnie lub porusza się nierównomiernie podczas startu lotnego lub nie utrzymuje nadanego szyku.
- Falstart karany będzie karą „DRIVE THROUGH” (art. 17.1.2. i 17.1.4).

15.5. Stwierdzenie popełnienia falstartu leży w kompetencjach Dyrektora wyścigu lub ZSS.

15.6. Organizator ma obowiązek wskazać stosowaną podczas zawodów procedurę startu w regulaminie uzupełniającym i omówić ją podczas briefingu z zawodnikami. W uzasadnionych przypadkach można zastosować inną niż wskazana procedurę startu zgodną z regulaminami FIA, którą należy omówić z zawodnikami przed pierwszym startem do wyścigu.

15.7. Podczas rund zaliczanych do strefy CEZ FIA start do wyścigu dla dywizji D4 do 2000 cm³ i powyżej 2000cm³ jest startem lotnym.

15.7. Start lotny.

W wyścigach ze startem lotnym samochody podczas okrążenia formującego prowadzone są przez Samochód Pilotujący – obowiązująca prędkość 70 – 90 km/h. W miarę zbliżania się do końca okrążenia kierowcy powinni ustawić się w szyku dwójkowym i nie zmieniać go aż do sygnału startu. Miejsce formowania szyku będzie sygnalizowane tablicami „FORMATION/GRID” wskazywanymi na PO. Przed końcem okrążenia Samochód Pilotujący zjeżdża z toru, a kierowca, który uzyskał „pole position” powinien jechać z tą samą prędkością, a inne samochody utrzymywać swoje pozycje, aż do czasu dania sygnału startu (jednoczesne zgaszenie świateł czerwonych i zapalenie świateł zielonych). Jeżeli szyk dwójkowy na końcu tego okrążenia nie został zachowany, Dyrektor wyścigu nakazuje Samochodowi Pilotującemu wykonanie jednego lub kilku dodatkowych okrążeń formujących. W takim przypadku za start do wyścigu uważa się koniec pierwszego okrążenia formującego.

15.8. Zwycięzcą biegu zostaje kierowca, który przejechał wymaganą ilość okrążeń i jako pierwszy przejechał linię mety. Następne miejsca zajmują kierowcy, którzy przejechali linię mety za zwycięzcą w kolejności końcowego wyścigu. Za ukończenie biegu uważa się przejechanie linii mety w czasie nie dłuższym niż 5 minut od momentu przejechania przez nią zwycięzcy bez względu na wykonaną ilość okrążeń. Linię mety można przejechać również w depo. Aby kierowca został sklasyfikowany musi pokonać w tym czasie 75% dystansu przejechanego przez zwycięzcę – jeżeli będzie to ilość okrążeń wyrażona liczbą z ułamkiem dziesiętnym, wynik zaokrągla się „w dół”. W przypadku połączenia klas sklasyfikowanie w klasie wolniejszej odnosi się do czasu najlepszego w jego klasie, jak i % okrążeń odnosi się do zwycięzcy tej klasy.

15.9. Kierowcy, którzy zostali sklasyfikowani otrzymują w zależności od zajętego miejsca punkty do klasyfikacji rocznej zgodnie z regulaminem ramowym na dany rok.

15.10. Organizator może połączyć w jednym biegu wyścig dwóch lub więcej klas jeżeli liczebność kierowców połączonych klas nie przekroczy pojemności toru.

15.11. Przerwanie wyścigu.

Jeśli konieczne jest przerwanie wyścigu lub treningu ze względu na przeszkody na torze wynikłe z wypadku lub ze względu na to, że warunki

Regulamin Wyścigowych Samochodowych Mistrzostw Polski 2024

atmosferyczne w danym momencie lub inne przyczyny sprawiają iż rywalizacja staje się niebezpieczna, Dyrektor zawodów lub Dyrektor wyścigu nakazuje wywieszenie czerwonej flagi na linii startu. Równocześnie czerwone flagi są wywieszane na wszystkich punktach obserwacyjnych toru i dodatkowo zapalają się tablice ledowe w kolorze czerwonym. Decyzja przerwania wyścigu lub treningu może być podjęta wyłącznie przez Dyrektora Wyścigu lub Dyrektora Zawodów.

15.11.1. Jeżeli został dany sygnał przerwania wyścigu:

- a) podczas treningów wszystkie samochody natychmiast muszą zmniejszyć prędkość i powrócić do swoich boksów. Wszystkie samochody pozostawione na torze zostaną z niego usunięte,
- b) podczas wyścigu wszystkie samochody muszą natychmiast zmniejszyć prędkość i udać się powoli na linię czerwonej flagi wiedząc, że:
- c) klasyfikacja wyścigu jest klasyfikacją z końca przedostatniego okrążenia poprzedzającego okrążenie, w którym został podany sygnał zatrzymania,
- d) samochody wyścigowe i ratownicze mogą znajdować się na torze,
- e) tor może być całkowicie zablokowany wskutek wypadku,
- f) warunki atmosferyczne mogły doprowadzić do tego, że tor jest niezdatny do użytku przy dużych prędkościach,
- g) droga do parku maszyn (depo) jest otwarta.

Wszystkie samochody muszą zatrzymać się na linii czerwonej flagi do czasu gdy sędziowie nakażą podjechać na pole startowe, zjazdu do parku maszyn (depo) lub do parku zamkniętego.

15.11.2. Procedura do zastosowania zależy od ilości pełnych okrążeń wykonanych przez lidera wyścigu zanim został podany sygnał zatrzymania wyścigu:

– przypadek A:

Poniżej 2 pełnych okrążeń jeżeli nowy start może mieć miejsce stosuje się art.15.12.1

– przypadek B:

Dwa pełne okrążenia lub więcej ale mniej niż 75% dystansu przewidzianego w wyścigu (zaokrąglonego w górę do pełnych okrążeń). Jeśli nowy start może mieć miejsce stosuje się art.15.12.2

– przypadek C:

75% lub więcej dystansu przewidzianego w wyścigu (zaokrąglonego w górę do pełnych okrążeń). Samochody są kierowane bezpośrednio do parku zamkniętego a wyścig uważa się za zakończony gdy samochód prowadzący przekroczył linię mety na przedostatnim okrążeniu przed zatrzymaniem wyścigu.

15.12. Procedura ponownego startu w przypadku przerwania wyścigu:

15.12.1. Procedura dotycząca przypadku A:

- a) pierwszy start uważa się za nieważny i nie były,
- b) długość nowego wyścigu jest całkowitym dystansem przewidzianym w danym biegu,
- c) kierowcy zakwalifikowani do wyścigu są zatwierdzeni do ponownego startu albo na swoich samochodach albo na samochodach rezerwowych,
- d) po daniu sygnału zatrzymania wyścigu wszystkie samochody znajdujące się w stanie nadającym się do jazdy kierują się powoli w stronę pola startowego lub parku maszyn (depo) zgodnie z poleceniami sędziów,
- e) zezwala się na pracę przy samochodach,
- f) tankowanie paliwa jest dozwolone do czasu pokazania tablicy 5 minut.

15.12.2. Procedura dotycząca przypadku B:

- a) uważa się, że wyścig rozgrywany jest w 2 częściach. Pierwsza jest zakończona w momencie gdy samochód prowadzący przekroczy na przedostatnim okrążeniu od chwili zatrzymania wyścigu linię mety,
- b) długość drugiej części jest mniejsza o 3 okrążenia w stosunku do dystansu przewidzianego dla wyścigu minus pierwsza część,
- c) w drugiej części na polach startowych samochody ustawiane są według kolejności przyjazdu na metę pierwszej części,
- d) dopuszcza się wyłącznie samochody, które wystartowały w pierwszej części pod warunkiem, że powróciły samodzielnie na pola startowe lub parku maszyn (depo) dopuszczoną drogą,
- e) nie dopuszcza się żadnego samochodu rezerwowego ani „treningowego”,
- f) zezwala się na pracę przy samochodach,
- g) nie zezwala się na tankowanie lub usuwanie paliwa,
- h) jeżeli wyścig został zatrzymany ze względu na deszcz tablica „rain” (deszcz) musi być pokazana na linii startu.

15.12.3. W przypadkach A i B opisanych w art.15.12.1 i 15.12.2 stosuje się :

- a) 10 minut po sygnale zatrzymania wyjazd z parku maszyn (depo) jest zamykany,
- b) 15 minut po sygnale zatrzymania tablica 5 minut jest pokazywana i pole startowe zostaje zamknięte. Zostaje wznawiana procedura startu zgodnie z art. 15.1.4

15.13. Punktacja w niedokończonym wścigu.

Jeśli z jakichkolwiek powodów nie można dokończyć przerwanej wścigu, kierowcom będą przyznane punkty wg następujących zasad:

Gdy prowadzący kierowca przejedzie:

- minimum 75% dystansu wścigu 100% punktów,
- minimum 50% dystansu wścigu 50% punktów,
- mniej niż 50% dystansu bez punktów.

Klasyfikacja będzie taka, jak na linii mety ostatniego okrężenia przed przerwaniem wścigu.

16. OBOWIĄZKI KIEROWCY NA TORZE

16.1. Kierowca wyprzedzany, musi dać drogę wyprzedzającemu (dotyczy to wyłącznie samochodów dublowanych lub uszkodzonych). Utrudnianie manewru wyprzedzania, zajeżdżanie drogi lub blokowanie przez wyprzedzanego, spowoduje nałożenie kary do dyskwalifikacji włącznie. Kierowca prowadzący ma prawo wyboru toru jazdy chociaż nie wolno mu jechać „wężykiem”. Kierowca dublowany musi wyprzedzającemu usunąć się z toru jazdy w razie konieczności nawet zwalniając.

16.2. Kierowca wyprzedzający, pod rygorem dyskwalifikacji z biegu lub innych kar, nie może wjechać w linię toru jazdy samochodu kierowcy wyprzedzanego w sposób zagrażający bezpieczeństwu jazdy, podobnie nie wolno mu wjeżdżać pomiędzy krawędź toru i samochód oraz pomiędzy dwa samochody - o ile nie ma na to dostatecznego miejsca.

16.3. Każdy samochód, który w czasie trwania wścigu, sesji kwalifikacyjnej czy okrężenia formującego, zatrzymał się na trasie musi być z niej usunięty przy zachowaniu wszelkich środków ostrożności. Kierowca zobowiązany jest podporządkować się poleceniom służb organizatora (zwłaszcza ma obowiązek przejścia w miejsce bezpieczne).

16.4. Korzystanie w czasie trwania wścigu (łącznie z okrężeniem formującym) na trasie z obcej pomocy jest równoznaczne z dyskwalifikacją z wścigu. Jedynym miejscem, gdzie pomoc jest dozwolona jest depot (nie dotyczy procedury opisanej w art. 15.1.5 i 15.1.10). Na trasie można usuwać usterkę, jednakże kierowca zdany jest na własne siły. Osoby funkcyjne mają obowiązek udzielania pomocy kierowcy, który wypadł z trasy, jednakże nie wolno im wypychać samochodu na trasę. Kierowca, jeżeli może jazdę kontynuować - musi na trasę wrócić samodzielnie zachowując środki ostrożności. Oddalenie się kierowcy na trasie od samochodu lub zdjęcie kasku jest równoznaczne z rezygnacją z dalszej jazdy.

16.5. Zabrania się pod groźbą wykluczenia popychania samochodu na trasie. Jediną siłą napędową może być silnik samochodu, a jedynym sposobem uruchomienia silnika, jego rozrusznik (nie dotyczy to depot, pól przedstartowych i procedury opisanej w art. 15.1.5 i 15.1.10).

16.6. Każda chęć zatrzymania się kierowcy na trasie czy zjazdu z niej musi być przez niego sygnalizowana innym kierowcom w sposób widoczny i nie budzący wątpliwości (kierunkowskaz lub ręka uniesiona w górę). Przed zmianą linii jazdy kierowca zobowiązany jest sprawdzić czy swoim manewrem nie zagraża innym jadącym za nim. Dotyczy to także powrotu na trasę. Niedozwolone jest zatrzymywanie pojazdu w strefie zakrętu. Pojazd zdefektowany musi być natychmiast usunięty poza strefę zakrętu.

16.7. Kierowca jest zobowiązany stosować się w trakcie sesji kwalifikacyjnej i wścigu do poleceń sędziów, a w szczególności reagować na pokazywane flagi i tablice pod rygorem kar aż do dyskwalifikacji włącznie.

16.8. Samochód, z którego w czasie sesji kwalifikacyjnej lub wścigu wycieka olej, musi natychmiast opuścić tor. Zabronione jest kontynuowanie jazdy w celu dojechania do boksów.

16.9. Park zamknięty obowiązuje po każdej sesji kwalifikacyjnej i wścigu (dotyczy również samochodów zdefektowanych). W przypadku zmiany samochodów do kontroli muszą być podstawione obydwie samochody.

16.10. Po rozwiązaniu parku zamkniętego kierowca/zawodnik lub osoba przez niego wyznaczona niezwłocznie odbierają samochód z parc fermé. W przypadku nieodebrania samochodu na kierowcę/zawodnika można nałożyć karę finansową.

16.11. Kierowcy-zespoły, którzy zajęli trzy pierwsze miejsca w swoich klasach mają obowiązek uczestniczyć w dekoracji zwycięzców w kombinezonach sportowych w czasie i miejscu podanym przez organizatora.

17. KARY

17.1. Kary nakładane zgodnie z art.12 Międzynarodowego Kodeksu Sportowego w tym między innymi:

17.1.1. Kara „STOP GO”

Kara ta będzie nakładana za następujące wykroczenia:

- wyprzedzanie samochodu konkurenta przy pokazywaniu żółtej flagi.
- opuszczenie toru i powrót na tor w sposób powodujący zysk czasowy (dotyczy wścigu).
- niesportowe zachowanie się na torze.

17.1. .2 Kara „DRIVE THROUGH” (przejazd przez depot)

Kara ta będzie nakładana za następujące wykroczenia:

- a) falstart.
- b) nieprzestrzeganie pozycji z pól startowych podczas okrążenia formującego.
- c) cofanie samochodu przy użyciu silnika na polach startowych po przejechaniu okrążenia formującego.
- d) brak zamontowanych kół lub ich wymiana po sygnale „5 minut” podczas procedury startu.
- e) niesportowe zachowanie się na torze.

17.1.3. Kara „STOP GO” – kierowca musi przejechać bez zatrzymania przez depot aż do miejsca na wyznaczonym polu w depot przy znaku „STOP” (wszystkie koła muszą być nieruchome). Jazdę może kontynuować natychmiast po pokazaniu tablicy „GO”.

W depot kierowca zobowiązany jest do przestrzegania dozwolonej prędkości. Podczas trwania kary STOP GO kierowca nie może opuścić auta. Obszar „STOP GO” jest częścią wyciągu i jakiegokolwiek naprawy i regulacje nie są dozwolone. W obszarze „STOP GO” oprócz kierowcy siedzącego w aucie nie może przebywać żadna inna osoba oprócz osób oficjalnych i sędziego. W przypadku zatrzymania silnika, kierowca, po wykonaniu kary może uruchomić silnik lub skorzystać z pomocy serwisu do jego uruchomienia.

17.1.4. Kara „DRIVE THROUGH” (przejazd przez depot) – kierowca musi przejechać przez depot z dozwoloną prędkością i włączyć się do wyciągu bez zatrzymania się przy swoim boksie.

17.1.5. Kary opisane w art. 17.1.3 i 17.1.4 będą sygnalizowane kierowcy na linii startu tablicami „STOP GO” i „DRIVE THROUGH” wraz z numerem startowym przez 3 okrążenia. Dodatkowo kary mogą być pokazywane jednocześnie z wykorzystaniem tablic ledowych. Jeżeli w czasie tych 3 okrążeń nie zjedzie on do depot na odbycie kary, to zostanie nałożona na niego kara aż do dyskwalifikacji z wyciągu włącznie.

17.1.6. Jeżeli kary te zostaną nałożone w ciągu ostatnich pięciu minut wyciągu „sprint”, w ostatnich 10 minutach wyciągu Endurance, albo po zakończeniu wyciągu – wtedy nie jest konieczna procedura odbycia kary opisana w art. 17.1.3 i 17.1.4, a do czasu wyciągu tego kierowcy będzie doliczone 25 sek (przy karze „DRIVE THROUGH”) i 30 sekund (przy karze „STOP GO”).

17.1.7. Kierowca nie może odbyć tych kar w czasie interwencji Safety Car, z wyjątkiem przypadku, kiedy wyjazd na tor samochodu SC nastąpił w czasie zjazdu tego kierowcy do depot na odbycie kary. Wszystkie okrążenia przejechane za SC nie dotyczą limitu okrążeń opisanych w art. 17.1.5.

18. FLAGI

18.1. Flagi używane na linii startu:

- a) Flaga narodowa** - używana jest do dawania startu do wyciągu. Sygnał startu przekazywany jest poprzez opuszczenie flagi. Dla startu zatrzymanego nie powinna ona być podniesiona ponad głowę wcześniej niż po zatrzymaniu się wszystkich samochodów i na dłużej niż 10 sekund.
- b) Flaga czerwona** – musi być pokazywana przez wymachiwanie na linii startu, gdy zapadła decyzja o zatrzymaniu sesji kwalifikacyjnej lub wyciągu. Równocześnie w każdym PO wokół toru musi być także pokazywana czerwona flaga przez wymachiwanie. Flaga może być używana przez Dyrektora wyciągu lub jego przedstawiciela do zamknięcia trasy. Pokazywana również w przypadku stosowania procedury „startu opóźnionego” („start delayed”) wraz z tablicą na linii startu.
- c) Flaga z białą – czarną szachownicą** - pokazywana jest przez wymachiwanie i oznacza koniec sesji kwalifikacyjnej lub wyciągu.
- d) Flaga czarna** – jest używana do poinformowania kierowcy, że w następnym okrążeniu musi zjechać do depot. Jeżeli kierowca nie wykonał polecenia to flaga nie będzie pokazywana dłużej niż przez 4 kolejne okrążenia. Decyzja o pokazaniu flagi leży w gestii ZSS.
- e) Flaga czarna z pomarańczową tarczą** – używana jest do poinformowania danego kierowcy, że jego samochód ma usterki techniczne (dotyczy również samochodu z otwartą szybą), które mogą zagrażać jemu lub innym kierowcom i nakazuje zjazd do depot w następnym okrążeniu. Po stwierdzeniu przez Sędziego Technicznego, że usterka została usunięta, samochód może dalej uczestniczyć w wyciągu.
- f) Flaga czarna – biała podzielona po przekątnej** – pokazywana jest tylko jeden raz i stanowi ostrzeżenie dla danego kierowcy, że zostało zasygnalizowane jego niesportowe zachowanie. Trzy ostatnie flagi (d, e, f) pokazywane są nieruchomo wraz z tablicą z numerem samochodu kierowcy, którego to dotyczy. Decyzja o pokazaniu tych flag należy do Dyrektora wyciągu, ale może być również podjęta przez ZSS. Nie ma obowiązku informowania o tej decyzji serwisów zawodników.

18.2. Flagi sygnalizacyjne na punktach obserwacyjnych.

- a) Flaga czerwona** – pokazywana jest przez wymachiwanie, wyłącznie na podstawie decyzji Dyrektora wyciągu lub Dyrektora zawodów, gdy zachodzi konieczność przerwania sesji kwalifikacyjnej lub wyciągu. W czasie trwania sesji kwalifikacyjnej: wszyscy kierowcy muszą natychmiast zwolnić i udać się do depot, muszą być gotowi do zatrzymania się w razie konieczności. Wyprzedzanie jest zabronione. W czasie wyciągu: wszystkie samochody muszą się zatrzymać na linii czerwonej flagi do czasu gdy sędziowie nakażą podjechanie na pole startowe, do zjazdu do parku maszyn (depo) lub do parku zamkniętego.
- b) Flaga żółta** – jest to sygnał niebezpieczeństwa i powinna być pokazywana kierowcom dwoma sposobami z następującymi znaczeniami: – **jedna wymachiwana flaga** – „zwolnij, nie wyprzedzaj, bądź gotów do zmiany kierunku jazdy. Na poboczu lub części toru zaistniało niebezpieczeństwo”;

– **dwie wymachiwane flagi** – “zwolnij, nie wyprzedzaj, bądź gotów do zmiany kierunku jazdy lub zatrzymania się. Tor jest całkowicie lub częściowo zablokowany”; Flagi żółte powinny być pokazywane tylko w PO znajdującym się bezpośrednio przed miejscem niebezpiecznym. W niektórych przypadkach Dyrektor wyścigu może nakazać by były one pokazywane więcej niż w jednym PO znajdującym się w górę od miejsca danego incydentu. Zabrania się wyprzedzania pomiędzy pierwszą flagą żółtą, a flagą zieloną pokazywaną po incydencie. Żółte flagi nie powinny być pokazywane na drodze w depot, prócz incydentów, o których kierowca powinien być powiadomiony. Flaga powinna być pokazywana do ustania zdarzenia.

c) Flaga żółta z czerwonymi pasami – pokazywana jest kierowcom nieruchomo by poinformować o pogorszeniu się przyczepności drogi w wyniku obecności oleju lub wody na torze w strefie następującej po użyciu flagi. Flaga powinna być pokazywana przez co najmniej (w zależności od okoliczności) 4 okrążenia, chyba że nawierzchnia wcześniej wróci do normy. Nie pokazuje się flagi zielonej w następnym sektorze.

d) Flaga jasno-niebieska – normalnie powinna być wymachiwana, by wskazać kierowcy, że jest wyprzedzany. Flaga ma inne znaczenie na sesji kwalifikacyjnej i podczas wyścigu.

Zawsze: Flaga nieruchoma powinna być pokazywana kierowcy opuszczającemu depot, jeżeli jeden lub kilku zawodników zbliża się na torze (dopuszcza się zamiennie użycie niebieskiego światła ustawionego przed wjazdem na tor).

W czasie sesji kwalifikacyjnej oznacza: Ustąpi pierwszeństwa szybszemu samochodowi, który przygotowuje się do wyprzedzania.

W czasie wyścigu oznacza: Flaga pokazywana jest gdy jeden samochód wyprzedzany jest przez drugi, mający co najmniej jedno okrążenie przewagi nad nim. Gdy flaga jest pokazywana dany kierowca ma pozwolić samochodowi, który znajduje się za nim na wyprzedzenie przy najbliższej okazji.

e) Flaga biała – powinna być wymachiwana. Jest używana by wskazać kierowcom na obecność pojazdu znacznie wolniejszego w sektorze znajdującym się pod nadzorem danego PO.

f) Flaga zielona – używana jest by wskazać, że tor jest wolny od przeszkód i powinna być wymachiwana na PO znajdującym się bezpośrednio po miejscu incydentu, gdzie konieczne było użycie jednej lub kilku flag żółtych. Flaga pokazywana jest do momentu ustania zdarzenia. Flaga ta oznacza też start do okrążenia formującego lub początek sesji kwalifikacyjnej.

Wszystkie flagi mogą być wspomagane przez system tablic ledowych, które wyświetlają pokazywane na PO flagi.

19. NEUTRALIZACJA WYŚCIGU

19.1. FULL YELLOW COURSE (FCY)

19.1.1 Dyrektor wyścigu jeśli uzna za konieczne ze względów bezpieczeństwa może wprowadzić na długości całego toru FCY wtedy na wszystkich stanowiskach sędziowskich pokazywana jest machana żółta flaga i tablica z oznaczeniem FCY i dodatkowo wyświetlany jest komunikat FCY na tablicach ledowych.

19.1.2 Wszystkie samochody muszą zwolnić do 80 km/h jechać w jednym rzędzie i muszą utrzymać odległość od samochodu jadącego z przodu jak i z tyłu. Wyprzedzanie podczas procedury FCY jest surowo zabronione, chyba że samochód zwalnia mając oczywistą usterkę techniczną.

19.1.3 Każdy samochód, który bez powodów zwalnia, jest prowadzony w sposób uważany za potencjalnie niebezpieczny dla innych kierowców podczas procedury FCY zostanie zgłoszony dyrektorowi wyścigu lub sędziom ZSS. Dotyczy to zarówno poruszania się po torze jak i również na drodze wjazdowej i wyjazdowej do depa.

19.1.4 Podczas procedury FCY samochody mogą zjechać do depa. Samochody wjeżdżające do depa mogą wyprzedzać samochody znajdujące się na torze po przekroczeniu linii samochodów bezpieczeństwa 1. Samochody wyjeżdżające z depa mogą wyprzedzać inne samochody do momentu przejechania linii samochodu bezpieczeństwa 2.

19.1.5 W chwili ustania zagrożenia dyrektor wyścigu odwołuje FCY i w tym momencie na wszystkich stanowiskach sędziowskich żółte flagi i tablice FCY zastąpione zostają zielonymi flagami wspomaganymi tablicami ledowymi. Wyścig i wyprzedzanie zostaje wznowione bez ograniczeń niezależnie od pozycji samochodów względem siebie i linii.

19.1.6 Po okresie FCY jeżeli zagrożenie nie ustało może nastąpić interwencja samochodu bezpieczeństwa (safety car),

19.1.7 Podczas procedury FCY kierowca nie może odbyć nałożonej kary Drive Thru lub stop&go.

19.2. SAMOCHÓD ZABEZPIEZAJĄCY – „SAFETY CAR” (Załącznik art.2.10.)

19.2.1 Samochód zabezpieczający (zwany dalej: Safety Car lub samochód SC) jest oznakowany literami SC o wymiarach jak numery startowe zawodników, z boku i z tyłu samochodu. Na dachu ma zamontowane światła pulsujące - trzy żółte i dwa zielone.

19.2.2 Safety Car może być użyty do neutralizacji wyścigu wyłącznie wtedy, gdy istnieje bezpośrednie niebezpieczeństwo fizyczne dla kierowców lub osób oficjalnych w warunkach nie wymagających jednak zatrzymania wyścigu.

19.2.3 Po wydaniu takiej decyzji wszystkie PO pokazują wymachiwaną żółtą flagę i tablicę SC, które są utrzymywane do końca interwencji. Dodatkowo na tablicach ledowych pojawia się tablica S.C.

19.2.4 W czasie wyciągu Safety Car z włączonymi żółtymi światłami pulsującymi wjeżdża na tor, niezależnie od tego, gdzie znajduje się samochód prowadzący w wyciągu.

19.2.5 Wszystkie samochody muszą ustawić się w rzędzie za samochodem SC w odległości mniejszej niż 5 długości samochodu. Obowiązuje zakaz wyprzedzania (z wyjątkiem sytuacji opisanej w art. 8.6. oraz w załączniku H do MKS art.2.10.10).

19.2.6 Na polecenie Dyrektora wyciągu na samochodzie SC zostaną zapalone światła zielone, co będzie sygnałem do wyprzedzenia go przez wszystkie samochody znajdujące się pomiędzy Safety Car a samochodem prowadzącym w wyciągu. Samochody te kontynuują jazdę ze zmniejszoną szybkością, bez wzajemnego wyprzedzania się, aż do osiągnięcia końca kolumny pojazdów poruszających się za samochodem SC.

19.2.7 Safety Car jest używany co najmniej do czasu, gdy za prowadzącym w wyciągu ustawią się pozostałe samochody. Prowadzący winien zachować odległość za Safety Car nie większą, niż 5 długości samochodu, a pozostałe samochody muszą być maksymalnie ściśnione.

19.2.8 Podczas użycia Safety Car samochody startujące mogą zjechać do boksów. Zabrania się w czasie trwania procedury S.C. na wykonywanie kar Drive Thru i STOP&GO.

Zezwala się na powrót na tor w dowolnym momencie z wyłączeniem sytuacji, w której kolumna samochodów z Safety Car na czele przejeżdża koło wyjazdu z depot.

Zezwolenie na powrót na tor będzie sygnalizowane zapaleniem się zielonego światła umieszczonego przy wyjeździe z depot. Samochód powracający na tor musi poruszać się z ograniczoną prędkością do chwili osiągnięcia końca kolumny pojazdów za samochodem SC.

19.2.9 Po decyzji Dyrektora wyciągu odwołującej Safety Car – zgasi on żółte światła pulsujące i po zakończeniu okrążenia powróci do boksów. Wtedy pierwszy samochód za Safety Car ustala tempo oraz jeżeli jest taka konieczność oddala się na odległość większą niż pięć pojazdów. Aby uniknąć niebezpieczeństwa od momentu zgaszenia świateł Safety Car kierowcy muszą jechać tempem, które nie wymaga przyspieszania, hamowania ani innych manewrów, które zagrażają innym kierowcom lub zakłócają ponowny start.

19.2.10 Gdy samochodów bezpieczeństwa zbliża się do wjazdu do pit-line, żółte flagi i tablice SC na stanowiskach sędziowskich zostają zdjęte i zastąpione zielonymi flagami, a na linii start-meta zapalone są światła zielone. Flagi i światła będą pokazywane do momentu aż ostatni samochód przejedzie linię. Dodatkowo na tablicach ledowych zapali się kolor zielony.

19.2.11 Każde okrążenie przejechane w czasie interwencji samochodu SC zalicza się jako okrążenie wyciągu.

19.2.12 Jeżeli Safety Car został użyty na początku ostatniego okrążenia lub zostanie użyty podczas ostatniego okrążenia i wjedzie on do pit-line na końcu tego okrążenia to samochody wjeżdżają na linię mety gdzie pokazywana jest flaga szachownica kończąca wyciąg bez wyprzedzania się.

19.3. STREFY SPOWOLNIENIA „SLOW ZONE” (zał. H art. 2.5.5.b)

19.3.1 W niektórych interwencjach na torze Dyrektor Wyciągu/Dyrektor Zawodów może podjąć decyzję o wdrożeniu procedury SLOW (zwolnienie/wolniej).

19.3.2 Stanowisko sędziowskie poprzedzające strefę spowolnienia pokaże (będzie machać) pojedynczą żółtą flagą natomiast stanowisko sędziowskie podlegające procedurze SLOW będzie pokazywać tablicę SLOW i machać dwiema żółtymi flagami . Stanowisko sędziowskie na końcu strefy spowolnienia będzie pokazywać (machać) zieloną flagę. Wszystkie flagi mogą być wspomagane przez system tablic ledowych.

19.3.3. Zawodnik będący w strefie spowolnienia musi zmniejszyć prędkość do maksymalnie 80 km/h , zabrania się wyprzedzania od strefy poprzedzającej strefę spowolnienia gdzie była pokazywana pojedyncza żółta flaga do chwili opuszczenia strefy spowolnienia czyli w miejscu pokazywania flagi zielonej.

19.3.4 W tym samym czasie na torze może być używanych kilka stref spowolnienia następujących po sobie lub nie. W czasie strefy spowolnienia może nastąpić procedura FCY lub S.C.

19.3.5 Zabrania się odbywania kar Drive Thru lub Stop&GO w momencie stosowania procedury SLOW Zone jeżeli strefa ta ma zastosowanie na torze przylegającym do drogi wjazdowej lub wyjazdowej z depo (pit line).

20. OCHRONA ŚRODOWISKA

Szczegóły zawiera Regulamin Ochrony Środowiska PZM dostępny na stronie www.pzm.pl

20.1. Mycie pojazdów może odbywać się tylko w miejscach do tego wyznaczonych przez organizatora. Zaleca się czyszczenie i mycie sprzętu na nieprzepuszczalnej powierzchni posiadającej odpowiedni odpływ z separatorem substancji ropopochodnych zapobiegającym zanieczyszczeniu gruntu. Na torach okazjonalnych zaleca się budowanie prostych myjni ze zbiornikiem bezodpływowym.

20.2. Organizator zobowiązany jest zapewnić odpowiednią ilość pojemników na odpady (zaleca się segregację) i sanitariatów dla uczestników i kibiców.

Regulamin Wyciągów Samochodowych Mistrzostw Polski 2024

- 20.3.** Zawodnik/Kierowca odpowiedzialny jest za przestrzeganie przepisów ochrony środowiska przez siebie oraz swój zespół podczas zawodów. Po likwidacji stanowiska serwisowego odpowiedzialny jest za pozostawienie terenu w stanie nienaruszonym ekologicznie, (art. 86 Konstytucji RP „Każdy jest obowiązany do dbałości o stan środowiska i ponosi odpowiedzialność za spowodowane przez siebie jego pogorszenie (...)”)
- 20.4.** Zabrania się kontynuowania jazdy samochodem, z którego zaobserwowano wycieki jak również dokonywania napraw i uzupełniania paliwa w innych miejscach jak stanowisko serwisowe wyposażone w matę środowiskową lub płachtę z materiału płynoszczelnego o wymiarach większych jak obrys samochodu.
- 20.5.** Wszystkie urządzenia lub pojemniki z płynem innym niż czysta woda muszą być odizolowane od gruntu matą środowiskową lub inną z materiału płynoszczelnego.

21. PROTESTY I ODWOŁANIA

- 21.1.** Wszystkie protesty muszą być składane zgodnie z postanowieniami MKS (art. 13).
- 21.2.** Protesty dotyczące danego biegu mogą być składane w ciągu 30 minut od opublikowania wyników tego biegu i muszą być adresowane do przewodniczącego ZSS. Powinny one być złożone do dyrektora zawodów lub jego asystenta, jeśli taki istnieje. W przypadku nieobecności dyrektora zawodów lub jego asystenta, protesty muszą być złożone do przewodniczącego ZSS.
- 21.3.** Depozyt za wniesienie protestu wynosi: 1500 PLN wpłacony przez składającego protest (przebieg wyścigu);
- w przypadku protestu technicznego niniejszego regulaminu: kwotę ustala ZSS w zależności od zakresu kontroli.
- 21.4.** W przypadku uznania słuszności protestu, kaucja zostaje zwrócona składającemu protest. Natomiast przy proteście technicznym opłata podlega zwrotowi składającemu protest, jeżeli protest był słuszny, jeżeli był niesłuszny - opłatę wypłaca się kierowcy na którego został złożony protest, po potrąceniu kosztów badania technicznego.
- 21.5.** Władze zawodów (ZSS) rozpatrują protesty po wysłuchaniu zainteresowanych. Od decyzji ZSS zawodnikowi przysługuje prawo odwołania do GKSS. Zapowiedź odwołania musi być zgłoszona do ZSS w formie pisemnej z jednoczesną wpłatą kaucji na rachunek bankowy ZG PZM w wysokości 3000,- PLN w ciągu 1 godziny od wydania decyzji. Termin wniesienia odwołania upływa po 96 godzinach od chwili złożenia zapowiedzi do ZSS. Wyniki zawodów w części dotyczącej odwołania zostają ogłoszone jako prowizoryczne, bez wręczenia nagród, które zostają zatrzymane aż do ostatecznego ogłoszenia.

22. PUNKTACJA W RUNDACH WSMP.

- 22.1.** Klasę stanowi 1 samochód, którego zawodnik/kierowca został umieszczony na liście startowej (lista kierowców dopuszczonych do sesji kwalifikacyjnej po OA i BK 1).
- 22.2.** Punkty przyznaje się tylko tym kierowcom, którzy ukończyli bieg i zostali sklasyfikowani.
- 22.3.** We wszystkich klasyfikacjach WSMP stosowana będzie punktacja nie zależna od frekwencji w danej klasie zgodnie z tabelą:

Miejsce	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Punkty	25	18	15	12	11	10	9	8	7	6
Miejsce	11	12	13	14	15					
Punkty	5	4	3	2	1					

- 22.4.** Za zajęcie pierwszych trzech pozycji podczas sesji kwalifikacyjnej (tylko najlepszy czas sesji) dodatkowo przyznają się punkty według zasady:

Miejsce	1	2	3
Punkty	3	2	1

- 22.4.** Organizator poda na oficjalnej tablicy informacyjnej klasyfikację prowizoryczną, która staje się klasyfikacją końcową po podpisaniu ich przez ZSS i opublikowaną po zakończeniu badania kontrolnego i/lub podjęciu przez ZSS wszystkich decyzji (w przypadku wniesienia odwołania lub konieczności wykonania dalszych badań technicznych, mogą zawierać stosowne zastrzeżenie).
- 22.5.** Na zawodach puchary otrzymają kierowcy, którzy zajmą trzy pierwsze miejsca w klasach w **każdym wyścigu**.

23. WARUNKI KLASYFIKACJI ROCZNEJ WSMP.

- 23.1.** Rozgrywki toczyć się będą o:

– Tytuły Mistrza, Wicemistrza i II Wicemistrza Polski WSMP w klasach.

23.2. Klasyfikacja indywidualna.

23.3. Zawodnik/kierowca jest klasyfikowany w sezonie, jeżeli został sklasyfikowany w minimum **2 wyścigach odbywających się w ramach jednej rundy**.

23.4. Do klasyfikacji indywidualnej WSMP będą uwzględniane punkty ze wszystkich rozegranych w sezonie **wyścigów minus dwa najgorsze wyniki wyścigów**.

23.5. Do uzyskania Tytułu Mistrza, Wicemistrza i II Wicemistrza w danej klasie wymagane jest ukończenie i sklasyfikowanie w minimum **50% wyścigów**, wg poniższej zasady:

- przy 15 i 16 **wyścigach** - min. 8 **wyścigów**
- przy 14 **wyścigach** - min. 7 **wyścigów**
- przy 13 i 12 **wyścigach** - min. 6 **wyścigów**
- przy 11 i 10 **wyścigach** - min. 5 **wyścigów**
- przy 9 i 8 **wyścigach** - min. 4 **wyścigi**
- przy 7 i 6 **wyścigach** - min. 3 **wyścigi**
- przy 5 i 4 **wyścigach** - min. 2 **wyścigi**

23.6. Tytuły Mistrza, Wicemistrza i II Wicemistrza Polski otrzymują zawodnicy/kierowcy sklasyfikowani na najlepszych miejscach w sezonie WSMP, jeżeli zostały spełnione następujące warunki ilości minimalnej sklasyfikowanych w minimum **6 wyścigach** w sezonie:

- 3 kierowców dla tytułu Mistrza Polski w klasie,
- 5 kierowców dla tytułu Wicemistrza Polski w klasie,
- 7 kierowców dla tytułu II Wicemistrza Polski w klasie.

23.7. Klasyfikacja klubowa.

Klasyfikacja klubowa będzie prowadzona w każdym wyścigu i nie wymaga dodatkowego zgłoszenia. W klasyfikacji klubowej liczone będą punkty w każdej klasie dla 3 kierowców klubu lub automobilklubu, którzy w danym wyścigu uzyskali największą ich ilość.

Kierowcy, którzy nie posiadają polskiej licencji i w zgłoszeniu nie wskazali przynależności klubowej, nie będą brani pod uwagę w klasyfikacji klubowej, natomiast ich sklasyfikowanie w danej klasie odbiera punkty pozostałym kierowcom. W rocznej klasyfikacji klubowej liczone będą punkty zdobyte we wszystkich rozegranych rundach.

Skład osobowy zespołu klubowego nie jest limitowany i może się zmieniać w trakcie sezonu. W klasyfikacji klubowej na koniec sezonu zostaną rozdane tytuły mistrzowskie bez względu na ilość sklasyfikowanych klubów/automobilklubów.

23.8. Klasyfikacja zespołowa- w przypadku zebrania się minimum 4 zespołów sponsorskich w danej klasie wprowadza się klasyfikację zespołową. Zespół stanowią zawodnicy/kierowcy zgłoszeni do I rundy w sezonie bez możliwości zmiany zespołu do końca sezonu.

23.9. Obecność zawodników/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. INNE POSTANOWIENIA.

24.1. Dla wszystkich zawodników/kierowców podczas trwania zawodów wprowadza się obowiązek stosowania nieprzepuszczalnych płacht ochronnych w miejscach serwisowania samochodów. W przypadku niezastosowania się do powyższego, będzie nakładana kara pieniężna w wysokości 500,- PLN.

24.2. Każdy stwierdzony przypadek naruszenia przez zawodnika/kierowcę lub członka jego ekipy zasad bezpieczeństwa w wyniku ruchu pojazdów w parku maszyn, zostanie potraktowany jako wykroczenie i nałożona zostanie kara wg uznania ZSS.

24.3. 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 wazni i nienawiści, a także za eksponowanie napisów i znaków o tej treści.

24.4. 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.

24.4. Prawo interpretacji i zmian niniejszego regulaminu zastrzega sobie GKSS. Do kwestii nie ujętych w niniejszym regulaminie mają zastosowanie odpowiednie przepisy MKS wraz z jego załącznikami- w przypadku rozbieżności w tłumaczeniu przepisów MKS obowiązujący jest tekst angielski.

Zatwierdzono wraz z załącznikami przez GKSS PZM w dniu 28.02.2024 r,

REGULAMIN MISTRZOSTW POLSKI WYŚCIGÓW DŁUGODYSTANSOWYCH (ENDURANCE) zał. nr 1

1. USTALENIA OGÓLNE

1.1. Mistrzostwa Polski wyścigu długodystansowego (Endurance) są własnością Polskiego Związku Motorowego (PZM) i są zawodami otwartymi.

1.2. Endurance rozgrywane są w oparciu o następujące przepisy:

- Międzynarodowy Kodeks Sportowy FIA (MKS), wraz z załącznikami; w zakresie wyścigów samochodowych,
- Przepisy ogólne Mistrzostw, Challenge, Trofeów i Pucharów FIA oraz ich zawodów kwalifikacyjnych rozgrywanych na torze,
- Regulamin ramowy WSMP wraz z załącznikami i komunikatami GKSS;
- Regulamin uzupełniający wyścigu zatwierdzony przez GKSS;
- Regulamin Ochrony Środowiska PZM
- oraz niniejszy regulamin.

1.3. Czas trwania wyścigu ustala się na 2 godziny.

1.4. W przypadku rozgrywania wyścigu 1 godzinnego w ramach FIA CEZ kierowcę zgłoszonego do tego wyścigu obowiązują przepisy regulaminu FIA CEZ na rok 2024.

2. DOPUSZCZONE SAMOCHODY I PODZIAŁ NA KLASY

2.1. Do startu w wyścigach Endurance dopuszczone będą samochody spełniające wymagania obowiązującego regulaminu technicznego WSMP 2024.

2.2. Samochody będą podzielone wyłącznie na klasy pojemnościowe:

- D4 – 1600 – samochody WSMP D4 -1600 oraz dywizji narodowej klasy-2,3 i 5
- D4 - 2000 – samochody WSMP D4 -2000
- D4 - 3500 – samochody WSMP D4- 3500
- D4 + 3500- samochody WSMP D4 +3500
- GTC – samochody WSMP GTC
- D5 2000 – samochody WSMP D5 2000
- D5 +2000 – samochody WSMP D5 +2000

2.2.1. W D4-2000 wprowadza się dodatkowy podział na klasę 318 IS CUP PL według regulaminu technicznego, Pucharu 318 IS CUP PL ,gdzie zawodnicy punktują tylko w jednej wybranej klasie.

2.2.2. W D4-3500 wprowadza się dodatkowy podział na klasę Ecumaster Super S Cup według regulaminu technicznego pucharu Ecumaster Super S Cup, gdzie zawodnicy punktują tylko w jednej klasie.

2.2.3. Samochody z doładowanym silnikiem diesla i napędem na jedną oś, o pojemności nominalnej mniejszej niż 2000 cm³-współczynnik przeliczeniowy 1 (od 2021 roku –pod warunkiem, że zamontowana turbina jest oryginalną stosowaną seryjnie w tym silniku. Jeśli zastosowano inną turbinę- współczynnik przeliczeniowy 1,5)

2.2.4. Samochody z doładowanym silnikiem diesla o pojemności większej niż 2000 cm³ – współczynnik przeliczeniowy 1,5

2.2.5. Samochody z silnikiem Wankla – współczynnik przeliczeniowy 1,8

2.2.6. Samochody z doładowanym silnikiem benzynowym – współczynnik przeliczeniowy 1,7

2.3. Samochody Dywizji 4 i 5 mogą brać udział w tych samych biegach wyścigów Endurance z tym, że dywizja 5 będzie miała oddzielne pola startowe znajdujące się za polami startowymi D4.

3. ZGŁOSZENIA

3.1. Zgłoszenia odbywają się wg procedury opisanej w art. 8 regulaminu ramowego WSMP.

3.2. Do udziału w Endurance zgłasza się zespół (team) określając swoją nazwę.

3.3. Nazwa zespołu (team'u) nie powinna przekraczać 20 znaków.

W nazwie mogą być użyte:

- nazwiska (maximum 2),
- nazwa firmy/sponsora (w tym przypadku wymagane jest posiadanie licencji sponsorskiej dla każdego zespołu reprezentującego daną firmę/sponsora).

3.4. Dla każdego zespołu (team'u) będzie przydzielony numer startowy na cały sezon.

3.5. W przypadku zmiany nazwy w trakcie sezonu zespół taki będzie traktowany jako zgłoszony po raz pierwszy i zdobywane punkty będą naliczane od początku

3.6. Zespół musi składać się z 2 lub 3 kierowców.

4. WPISOWE

4.1. Dla każdego zawodów wyścigowych wprowadza się dwa terminy wpisowego, których dokładne daty określać będzie regulamin uzupełniający zawodów:

– **I termin** wysłania zgłoszeń wraz z wpisowym upływa z końcem piętnastego dnia przed dniem BK 1. O przyjęciu zgłoszenia decyduje data jego wysłania. Data realizacji płatności (nie złożenia!) na potwierdzeniu przelewu, decyduje o dniu jej wykonania.

– **II termin** zamknięcia listy zgłoszeń przypada na siedem dni przed dniem BK 1. Kwota wpisowego wynosi 150% wpisowego określonego dla terminu I.

– Po upływie II terminu organizator może przyjąć za zgodą Dyrektora zawodów, zgłoszenie po wpłaceniu 200% wpisowego określonego dla terminu I, ale nie później niż 48 godzin przed BK 1.

4.2. Maksymalna wysokość podstawowego wpisowego na każdy wyścig Endurance w roku **2024** wynosi **2600,-** PLN od każdego zgłoszonego samochodu. Wpisowe zawiera opłatę za pomiar czasu – transponder i system GPS.

4.3. W rundach zagranicznych obowiązuje wpisowe w wysokości ustalonej przez organizatora.

5. CZAS JAZDY I ZMIANA KIEROWCÓW.

5.1. Maksymalny czas nieprzerwanej jazdy jednego kierowcy (łącznie z postojami spowodowanymi obsługą serwisową samochodu, uzupełnianiem paliwa lub odbywaniem kar) wynosi 70% czasu trwania wyścigu- czyli 84 minuty. Przekroczenie tego czasu karane będzie karą STOP-GO.

5.2. Zmiany kierowców mogą odbywać się wyłącznie w depot.

5.3. Kierowca może startować tylko w jednym zespole- nie dopuszcza się do startu w dwóch lub więcej zgłoszonych zespołach.

6. SESJA KWALIFIKACYJNA

6.1. Warunkiem dopuszczenia do startu w wyścigu jest przejechanie w sesji kwalifikacyjnej min. 3 okrążeń oraz uzyskanie limitu kwalifikacyjnego.

6.2. Limitem kwalifikacyjnym jest 120% najlepszego czasu jednego okrążenia uzyskanego przez najszybszego kierowcę w swojej klasie w sesji kwalifikacyjnej. W przypadkach losowych ZSS może wyrazić zgodę na start w wyścigu kierowcy, który nie uzyskał wymaganego limitu.

6.3. Czas trwania sesji kwalifikacyjnej: 30 minut. Każdy kierowca musi przejechać w tym czasie minimum jedno okrążenie (pod rygorem niedopuszczenia do startu). W losowych przypadkach zgodę na start może udzielić ZSS.

6.4. W uzupełnieniu niniejszego artykułu mają zastosowanie odpowiednie przepisy art. 14 regulaminu ramowego WSMP.

7. PRZEBIEG WYŚCIGU

7.1. Start do wyścigu jest startem lotnym i odbywa się zgodnie z art. 15.7. regulaminu ramowego WSMP, po odbyciu procedury startowej opisanej w art. 15.1.1. do 15.1.4. lub procedury opisanej w art. 15.6 wyżej wymienionego regulaminu. Procedura startu musi być opisana w regulaminie uzupełniającym zawodów oraz omówiona na briefingu z zawodnikami.

7.2. Podczas okrążenia formującego na linii startu będzie zapalone czerwone światło. Sygnałem startu dla kierowców kończących to okrążenie w prawidłowo ustawionym szyku (kolumnie dwójkowej) będzie jednoczesne zgaszenie czerwonego i zapalenie zielonego światła.

7.3. Szybkość prowadzącego samochodu podczas tego okrążenia powinna wynosić 70-90 km/h.

7.4. Wyścig nie będzie przerywany podczas deszczu, chyba że tor zostanie zablokowany, lub gdy kontynuowanie wyścigu może okazać się niebezpieczne.

7.5. Tankowanie paliwa.

7.5.1. Tankowanie paliwa dozwolone jest wyłącznie po zakończeniu postoju w boksach.

7.5.2. Podczas tankowania paliwa samochód musi stać na kołach, a silnik musi być wyłączony i do układu wydechowego musi zostać podłączony

przewód „uziemiający”. Oprócz czyszczenia przedniej szyby zabronione są jakiegokolwiek prace przy samochodzie. Kierowca może znajdować się w samochodzie, pasy bezpieczeństwa muszą być rozpięte, dozwolona jest zmiana kierowców, zezwala się na pomoc przy zapięciu (rozpięciu) pasów lub czyszczeniu szyby przez zmieniającego kierowcę .

7.5.3. Zabrania się tankowania z wież paliwowych.

7.5.4. Samochody muszą być tankowane z kanistrów maksymalnie przez 2 mechaników wyłącznie w strefie tankowania (w miejscu wskazanym przez organizatora) Podczas przelewania paliwa jeden z mechaników musi trzymać gotową do użycia gaśnicę ppoż. (min. 6 kg).

7.5.5. Paliwo może być uzupełniane ze zbiorników o maksymalnej pojemności 25 litrów z wylotem o średnicy wewnętrznej nie większej niż 25 mm. Te zbiorniki personel tankujący musi trzymać w rękach (maksymalnie na wysokości piersi), stojąc bezpośrednio na podłożu. Zabronione jest stosowanie urządzeń wspomagających wypływ paliwa z tych zbiorników, a paliwo może wypływać z nich tylko wskutek siły grawitacji. Końcówka rury wydechowej musi być zakryta metalową osłoną lub niepalną plandeką izolacyjną, a samochód musi być elektrycznie uziemiony.

7.5.6. Personel tankujący musi być wyposażony w niepalne kombinezony, rękawice, **obuwie**, kominiarki i okulary ochronne (lub kaski z przyłbicą).

7.5.7. W strefie tankowania zabronione jest składowanie paliwa.

7.5.8. Zabronione jest stosowanie innych niż ww. sposobów tankowania.

7.5.9. Całe wyposażenie (sprzęt do tankowania paliwa) musi być przedstawione podczas badania kontrolnego (BK 1) w czasie, kiedy następuje badanie kontrolne danego samochodu.

7.5.10. Jeżeli strefa tankowania zlokalizowana jest na końcu depot, to ograniczenie prędkości w boksach obowiązuje do końca tej strefy.

7.5.11. Za naruszenie postanowień art. 7.5. będą wyciągane konsekwencje do wykluczenia włącznie.

7.6. PIT-STOP:

7.6.1. Podczas zjazdu do boksów na drodze dojazdowej obowiązuje ograniczenie szybkości do 60 km/h, zgodnie z art. 2.3.1. Załącznika H do MKS

Kary za przekroczenie szybkości:

- a) w czasie sesji kwalifikacyjnej i warm up – kara finansowa 500 PLN,
- b) w czasie wyścigu:
 - za pierwsze przekroczenie - kara „DRIVE THROUGH”,
 - za drugie przekroczenie - kara „STOP GO” (10 sek),
 - za trzecie przekroczenie - do decyzji ZSS.

7.6.2. Zmiany kierowców mogą się odbywać wyłącznie podczas postoju samochodu w boksach lub przed boksami oraz w czasie uzupełniania paliwa.

7.6.3. Po zatrzymaniu obowiązuje wyłączenie silnika. Jazda do tyłu jest zabroniona, jeżeli kierowca ominie swoje stanowisko serwisowe, powrót jest możliwy tylko poprzez pchanie samochodu przez (maksymalnie czterech) mechaników i przy wyłączonym silniku.

7.6.4. Wszelkie prace serwisowe, uzupełnianie płynów (innych niż paliwo), wymiana ogumienia, naprawy i jakiegokolwiek inne prace mogą być prowadzone przed tankowaniem paliwa i maksymalnie przez 4-ech mechaników. Mechanicy muszą być ubrani w kombinezony oraz kamizelkę z numerem startowym zespołu. Dopuszcza się dodatkową osobę (kierownika zespołu), która nie będzie zaliczana do maksymalnej liczby mechaników. Do zadań kierownika zespołu należeć będzie tylko zatrzymanie samochodu w miejscu wyznaczonym do przeprowadzenia PIT STOPU i jego wypuszczenie po zakończeniu PIT STOP-u lub innych prac przy samochodzie.

7.6.5. Wymiana opon/kół jest dozwolona:

- na polach startowych do sygnału „5 minut”- bez limitu mechaników
- przed boksem podczas wyścigu maksymalnie przez 4 mechaników.

7.6.6. Naruszenie przepisów art. 7.6.3. i 7.6.4. karane będzie karą STOP-GO, a art. 7.6.5. – karą DRIVE THROUGH.

7.6.7. Podczas każdego postoju samochodu w depot musi być obecny sędzia faktu, który powiadamia Dyrektora wyścigu o każdej zmianie kierowców i o ew. przekroczeniach przepisów regulaminu. Obowiązek rejestracji zmian kierowców dotyczy zarówno wyścigu, jak i sesji kwalifikacyjnej.

7.6.8. Dopuszcza się obsługę samochodu w boksie – w tym przypadku ilość osób obsługujących jest nieograniczona, a silnik nie musi być wyłączony. Tankowanie jest zabronione. Po zakończeniu prac samochód musi być wypchnięty z boksu z wyłączonym silnikiem i dopiero przed

boksem silnik zostaje uruchomiony przez kierowcę siedzącego w samochodzie bez jakiegokolwiek pomocy z zewnątrz. Naruszenie tego przepisu skutkować będzie karą STOP-GO.

7.6.9. W depot i w boksach obowiązuje zakaz palenia, używania otwartego ognia, prowadzenia prac spawalniczych i posługiwania się narzędziami powodującymi iskrzenie.

7.7. Każdy samochód, który w czasie wścigu miał defekt lub wypadł z trasy i nie może kontynuować jazdy, powinien zostać z niej usunięty przy zachowaniu wszelkich środków ostrożności. (art. 16.3. i 16.4. regulaminu ramowego WSMP). Jeżeli sytuacja wymaga użycia służb technicznych organizatora i transportu samochodu do boksów, może on po usunięciu skutków awarii powrócić do wścigu.

8. PRZERWANIE WŚCIGU

8.1. Jeżeli konieczne jest przerwanie wścigu lub treningu ze względu na przeszkody na torze wynikłe z wypadku lub ze względu na to, że warunki atmosferyczne w danym momencie lub inne przyczyny sprawiają iż ściganie staje się niebezpieczne, Dyrektor zawodów lub Dyrektor wścigu nakazuje wywieszenie czerwonej flagi na linii startu. Równocześnie czerwone flagi są wywieszane na wszystkich punktach obserwacyjnych toru. Decyzja przzerwania wścigu lub treningu może być podjęta wyłącznie przez Dyrektora Wścigu lub Dyrektora Zawodów.

8.1.1. Jeżeli został dany sygnał przzerwania wścigu:

- a) podczas treningów wszystkie samochody natychmiast muszą zmniejszyć prędkość i powrócić do swoich boksów. Wszystkie samochody pozostawione na torze zostaną z niego usunięte,
- b) podczas wścigu wszystkie samochody muszą natychmiast zmniejszyć prędkość i udać się powoli na linię czerwonej flagi wiedząc, że :
 - klasyfikacja wścigu jest klasyfikacją z końca przedostatniego okrążenia poprzedzającego okrążenie, w którym został podany sygnał zatrzymania,
 - samochody wścigowe i ratownicze mogą znajdować się na torze,
 - tor może być całkowicie zablokowany wskutek wypadku,
 - warunki atmosferyczne mogły doprowadzić do tego, że tor jest nie zdatny do użytku przy dużych prędkościach,
 - droga do parku maszyn (depo) jest otwarta.

Wszystkie samochody muszą zatrzymać się na linii czerwonej flagi do czasu gdy sędziowie nakażą podjechanie na pole startowe, zjazdu do parku maszyn (depo) lub do parku zamkniętego.

8.2.1. Wariant A – mniej niż dwa pełne okrążenia:

- pierwszy start uważa się za nieważny i niebyły,
- czas trwania nowego wścigu wynosi ponownie 2 godziny,
- kierowcy startują z tych samych pól startowych,
- dozwolona jest zmiana samochodu,
- po daniu sygnału do zatrzymania wścigu wszystkie samochody znajdujące się w stanie nadającym się do jazdy kierują się powoli w stronę pól startowych lub parku maszyn zgodnie z poleceniami sędziów,
- zezwala się na prace przy samochodzie,
- tankowanie paliwa jest dozwolone do czasu pokazania tablicy 5 minut.

8.2.2. Wariant B – dwa lub więcej okrążeń, ale mniej niż 75% czasu wścigu (czyli 1 godz.30 minut):

- wścig jest rozgrywany w dwóch częściach: pierwsza jest zakończona, gdy samochód prowadzący przekroczy przedostatnim razem linię mety przed zatrzymaniem wścigu,
- druga część wścigu jest krótsza o 20 minut od całkowitego czasu (2 godziny) pomniejszonego o część pierwszą.
- pola startowe dla drugiej części są zgodne z kolejnością przejazdu przez linię mety pierwszej części,
- dopuszcza się wyłącznie samochody, które wystartowały w pierwszej części, pod warunkiem że powróciły samodzielnie na pole startowe lub parku maszyn(depo) dopuszczona drogą,
- niedozwolona jest zmiana samochodu,
- nie zezwala się na tankowanie lub usuwanie paliwa,
- jeżeli wścig jest zatrzymany ze względu na deszcz – tablica „rain” („deszcz”) musi być pokazana na linii start.

8.2.3. Wariant C – 75% (czyli 1 godz. 30 minut) lub więcej czasu przewidzianego w wścigu:

- samochody są kierowane bezpośrednio do parc fermé, a wścig uważa się za zakończony, gdy prowadzący przekroczy linię mety przedostatnim razem, zanim wścig jest zatrzymany.

8.2.4. W przypadkach A i B opisanych w art.9.2.1 i 9.2.2 stosuje się :

- a) 10 minut po sygnale zatrzymania wyjazd z parku maszyn (depo) jest zamykany,
- b) 15 minut po sygnale zatrzymania tablica 5 minut jest pokazywana i pole startowe zostaje zamknięte. Zostaje wznawiana procedura startu zgodnie z art. 15.1.4 lub art. 15.6 regulaminu ramowego WSMP.

8.2.5. Jeżeli wścig zostanie przzerwany w sytuacji opisanej w wariantcie B, a następnie nie zostanie z jakichkolwiek powodów wznowiony, to:

- a) Jeżeli jego przerwanie nastąpiło przed upływem 25% czasu trwania wyścigu (czyli 15 minut), to zostaje on uznany za nie odbyty i powtórzony w późniejszym terminie,
- b) Jeżeli jego przerwanie nastąpiło po upływie 25% a przed upływem 75% czasu trwania wyścigu, to może on zostać uznany za odbyty, a punkty zostaną przyznane wg właściwych skal pomniejszonych o 50%,
- c) Jeżeli jego przerwanie nastąpiło po upływie 75% czasu trwania wyścigu (czyli 45 minut), to jest on uznany za odbyty, a punkty będą przyznane w pełnej wysokości.

9. KARY

9.1. Zgodnie z art. 17 obowiązującego regulaminu ramowego WSMP.

10. KLASYFIKACJA W WYŚCIGU ENDURANCE

10.1. Zwycięzcą w wyścigu jest samochód, który jako pierwszy (tzn. mając najwięcej przejechanych okrążeń) przekroczy linię mety kończąc okrążenie, podczas którego upłynął regulaminowy czas trwania wyścigu. Dalsza kolejność będzie ustalona według ilości przejechanych okrążeń oraz według porządku, w jakim samochody przejechały linię mety.

10.2. W wyścigu zostaną sklasyfikowane te samochody, które przekroczą linię mety i pokonają minimum 70% dystansu przejechanego przez zwycięzcę ich klasy (w klasyfikacji generalnej minimum klasyfikacyjne stanowi 70% dystansu przejechanego przez zwycięzcę wyścigu). Jeśli wynikiem obliczenia będzie liczba z częścią ułamkową, to zostanie ona zaokrąglona w dół – na korzyść zawodnika).

10.3. Zakończenie wyścigu jest możliwe przez przejechanie linii mety na terenie boksów – kierowca na okrążeniu końcowym widząc wymachiwaną flagę z szachownicą ma prawo nie przejeżdżać linii mety na torze, lecz zjechać do boksów i tam przejechać linię mety.

10.4. Jeżeli kierowca pokonał ostatnie okrążenie w czasie dwukrotnie dłuższym, niż czas okrążenia zwycięzcy wyścigu, wówczas to okrążenie nie będzie zaliczane do liczby okrążeń niezbędnych do wyżej zdefiniowanego minimum 70%.

10.5. W sytuacji, gdy w klasie wystartuje tylko jeden zespół (bądź gdy wskutek defektów lub wykluczeń innych zespołów w tej klasie na trasie pozostanie tylko jeden), musi on przejechać minimum 60% dystansu zwycięzcy wyścigu, aby zostać sklasyfikowanym w swojej klasie.

11. PUNKTACJA W RUNDACH ENDURANCE

11.1. Każdy zawodnik (zespół) zdobywa punkty w swojej klasie pojemnościowej ustalonej zgodnie z art. 2.2. niniejszego regulaminu.

11.2. We wszystkich klasach (oprócz klasyfikacji generalnej) stosowana będzie punktacja nie zależna od frekwencji w danej klasie zgodnie z tabelą:

Miejsce	1	2	3	4	5	6	7	8
Punkty	10	8	6	5	4	3	2	1

Na zawodach puchary otrzymają kierowcy, którzy zajmą trzy pierwsze miejsca w danej klasie.

11.3. Każdy zawodnik/kierowca zdobywa punkty w indywidualnej klasyfikacji generalnej (dotyczy łącznie samochodów klas D4 i D5 oraz dywizji narodowych) zgodnie z tabelą:

Miejsce	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Punkty	20	15	12	10	8	6	4	3	2	1

11.4. Klasyfikacja zespołów sponsorskich w Endurance.

11.4.1. Klasyfikacja zespołów sponsorskich będzie prowadzona podczas każdej rundy Endurance łącznie dla samochodów zgłoszonych do klas D4 i D5 oraz dywizji narodowych.

11.4.2. Aby zostać sklasyfikowanym w klasyfikacji zespołów sponsorskich należy posiadać licencję zawodnika/sponsora i być zgłoszonym do rundy Endurance.

11.4.3. Warunkiem uzyskania licencji zawodnika/zespołu sponsorskiego jest wystanie wniosku o uzyskanie ww. licencji wraz z opłatą w wysokości ustaloną przez GKSS PZM na dany sezon (dot. jednego zawodnika/zespołu sponsorskiego na okres jednego sezonu).

Licencja zawodnika/zespołu sponsorskiego upoważnia do:

- umieszczenia nazwy zespołu, (widniejącej na licencji), jako zawodnika obok nazwiska kierowcy we wszystkich oficjalnych dokumentach zawodów;

– zgłaszania kierowców zespołu do klasyfikacji zespołów sponsorskich.

11.4.4. W skład zespołu wchodzi dowolna ilość samochodów tego samego zgłaszającego, ale do wyników klasyfikacji w danej rundzie liczyć się będzie suma punktów (z klasyfikacji generalnej) tylko dwóch najlepszych.

11.4.5. Zespół zostanie sklasyfikowany, jeżeli minimum jeden z jego samochodów ukończy wyścig.

11.5. Warunkiem sklasyfikowania w wyścigu i uzyskania punktów jest przejechanie przez każdego kierowcę w zespole minimum 30% czasu trwania wyścigu.

11.6. Liczebność zespołów w klasie jest ustalana na podstawie listy startowej.

12. KLASYFIKACJA ROCZNA MISTRZOSTW POLSKI ENDURANCE

12.1. Rozgrywki toczyć się będą o:

- tytuły Mistrza, Wicemistrza i II Wicemistrza Polski w klasach,
- tytuły Mistrza, Wicemistrza i II Wicemistrza Polski w indywidualnej klasyfikacji generalnej,
- tytuły Mistrza, Wicemistrza i II Wicemistrza Polski w klasyfikacji zespołów sponsorskich.

12.2. Po zakończeniu sezonu ustala się klasyfikację końcową w klasach, indywidualną klasyfikację generalną oraz klasyfikację zespołów sponsorskich. Warunkiem objęcia nią zespołu sponsorskiego jest sklasyfikowanie minimum w jednej rundzie Endurance.

12.3. Do indywidualnej klasyfikacji generalnej zostaną zaliczone punkty zdobyte przez każdego kierowcę w zespole wg punktacji z art. 12.3. przy zachowaniu przepisu zawartego w art. 12.4. niniejszego regulaminu.

12.4. Do klasyfikacji końcowej zaliczone będą punkty zdobyte we wszystkich rundach rozegranych w sezonie.

12.5. Zwycięzcą w klasyfikacji rocznej zostanie kierowca/zespół, który w bieżącym sezonie zgromadzi największą ilość punktów.

12.6. W przypadku zdobycia w sezonie jednakowej ilości punktów przez kilka zespołów – wyższe miejsce zajmie ten, który uzyskał większą ilość lepszych miejsc.

12.7. W przypadku zdobycia w indywidualnej klasyfikacji generalnej w sezonie jednakowej ilości punktów na pozycjach 1-3 przez kilku kierowców – tytuły mistrzowskie będą przyznawane ex aequo.

12.8. Tytuły mistrzowskie zostaną nadane pod warunkiem rozegrania wyścigu Endurance w minimum czterech rundach (niezależnie od ilości rozegranych rund WSMP) i w zależności od ilości sklasyfikowanych zespołów w sezonie:

W klasach:

- 3 zawodników lub zespołów - Mistrz Polski w wyścigach Endurance,
- 5 zawodników lub zespołów - Mistrz i Wicemistrz Polski w wyścigach Endurance,
- 7 zawodników lub zespołów - Mistrz, Wicemistrz i II Wicemistrz Polski w wyścigach Endurance.

W indywidualnej klasyfikacji generalnej:

- 10 kierowców - Mistrz Polski,
- 14 kierowców - Mistrz i Wicemistrz Polski,
- 18 kierowców - Mistrz, Wicemistrz i II Wicemistrz Polski.

W klasyfikacji zespołów sponsorskich:

- 3 zespoły sponsorskie - Mistrz Polski,
- 4-5 zespołów sponsorskich - Mistrz i Wicemistrz Polski,
- 6 i więcej zespołów sponsorskich - Mistrz, Wicemistrz i II Wicemistrz Polski.

12.9. Do uzyskania tytułu Mistrza, Wicemistrza i II Wicemistrza Polski dla poszczególnych kierowców z mistrzowskiego zespołu wymagane jest ukończenie i sklasyfikowanie przez każdego z nich w min. 50% rund w sezonie.

13. POSTANOWIENIA KOŃCOWE

13.1. Organizator ma prawo odwołać wyścig Endurance przy zbyt małej liczbie zgłoszonych samochodów (poniżej 12).

13.2. Prawo interpretacji i zmian niniejszego regulaminu przysługuje GKSS.

13.3. Do kwestii nie ujętych niniejszym regulaminem mają zastosowanie odpowiednie przepisy obowiązującego regulaminu ramowego WSMP oraz MKS FIA.

Zatwierdzono wraz z załącznikami przez GKSS PZM w dniu 28.02.2024 r

REGULAMIN TECHNICZNY WSMP zał. nr 2

1. Postanowienia ogólne

Wszelkie modyfikacje, które nie są dozwolone przez te przepisy, są zabronione.

Dopuszczalne zmiany nie mogą powodować nieautoryzowanych modyfikacji. Jeżeli samochód startuje według regulaminu Pucharu, to Zawodnik musi przedstawić powiązany regulamin techniczny na każde żądanie sędziów technicznych.

Dla samochodów GTC i Grupy GT obowiązuje przestrzeganie reguł zawartych w dokumencie BOP 2024. W przypadku gdy model samochodu zgłoszonego do WSMP nie występuje w tym dokumencie, masę i średnicę restryktora ustali Delegat Techniczny WSMP.

Obowiązkiem każdego zawodnika jest udowodnienie Sędziom Technicznym zawodów, że jego samochód w każdym momencie zawodów jest w całości zgodny z regulaminem. Samochód, którego konstrukcja uznana zostanie za niebezpieczną może być na wniosek Delegata Technicznego wykluczony przez ZSS Zawodów.

2. Dopuszczone samochody

2.1. W Dywizji 4 dopuszczone będą następujące samochody:

2.1.1. Grupa E1/PL -samochody zbudowane zgodnie z Regulaminem Technicznym Grupy E1/PL stanowiącym załącznik nr 3 do Regulaminu Ramowego WSMP 2024. Maksymalna pojemność przeliczeniowa silnika ograniczona do 6000 cm³

2.1.2. Grupa GT -samochody posiadające aktualną lub wygasłą homologację FIA w jednej z Grup GT (NGT, GT1, GT2, GT3) zbudowane zgodnie z ich homologacją i art. 257/257A Załącznika J. Dla samochodów z wygasłą homologacją obowiązuje Załącznik J z roku wygaśnięcia homologacji lub ostatni opublikowany. Dopuszczone są także samochody GT4 zbudowane zgodnie z regulaminem technicznym European GT4 Series. Obowiązuje BOP 2024.

2.1.3. Grupa GTC -samochody zbudowane zgodnie z odpowiednim regulaminem Pucharu Porsche, odpowiednim regulaminem Ferrari-Challenge, odpowiednim regulaminem Lamborghini Super Trofeo, odpowiednim regulaminem Ginetta Cup, odpowiednim regulaminem R8 LMS, wszystkie zgodne z ostatnimi ważnymi i oficjalnymi opublikowanymi / dostarczonymi przepisami technicznymi. Jedynym wyjątkiem od regulaminów technicznych Pucharów dla samochodów GTC są hamulce, które są dowolne. Obowiązuje BOP 2024.

2.1.4. Samochody pucharowe -samochody zbudowane zgodnie z ostatnimi ważnymi i oficjalnymi opublikowanymi / dostarczonymi przepisami technicznymi europejskich pucharów markowych

TCC 1 –Renault Clio Cup IV

TCC 2 –Renault Clio Cup V

TCC 3 –Chevrolet Cruze Cup

TCC 4 –Renault Twingo Cup

TCC 5 –Mazda MX5 Cup

2.1.5. Grupy TCR, TCL -samochody zbudowane zgodnie z art. 265 aktualnego Załącznika J ~~lub~~ i oficjalnie opublikowaną wersją Regulaminu Technicznego serii TCR

2.1.6. Grupy N/A –samochody zbudowane zgodnie z art. 254 i 255 aktualnego załącznika J.

2.2. W Dywizji 5 dopuszczone będą następujące samochody:

2.2.1. Grupa CN -samochody zbudowane zgodnie z art. 259 Załącznika J. Maksymalna pojemność silnika ograniczona jest do 3000 cm³.

2.2.2. Grupa CN2 -samochody zbudowane zgodnie z art. 259 Załącznika J. z silnikami 1600 cm³ turbo.

2.2.3. Grupa E2-SH -dwumiejscowe (w tym 2+2) samochody zbudowane zgodnie z art. 277 aktualnego załącznika J. Maksymalna pojemność przeliczeniowa silnika ograniczona jest do 4000 cm³.

Dla samochodów E2-SH, których budowa planowana jest na bazie nadwozia samochodu produkcji wielkoseryjnej, zasady budowy i baza zgodnie z regulaminem technicznym Grupy E1/PL pkt. 2.1.

Dla samochodów E2-SH, których budowa planowana jest na bazie konstrukcji rurowej należy przed rozpoczęciem budowy złożyć do PZM (BSiT) wniosek zawierający następujące dane: koncepcję techniczną pojazdu, rysunki techniczne, obliczenia dotyczące konstrukcji lub nazwę i adres jednostki, która wykona właściwe obliczenia, wskazanie producenta lub firmy wykonawczej. PZM po przeprowadzeniu analizy wyznaczy specjalistę lub Delegata Technicznego do nadzoru nad budową samochodu oraz nad wykonaniem obowiązkowych testów na torze zamkniętym. Po uzyskaniu pozytywnej opinii i zakończeniu budowy w/w samochodów, Zawodnik wypełnia dokumenty wg pkt. 2.1.2.

2.2.4. Grupa E2-SC -samochody zbudowane zgodnie z art. 277 aktualnego Załącznika J. Maksymalna pojemność silnika ograniczona jest do 3000 cm³.

2.2.5. Grupa Radical -samochody zgodne z regulaminem technicznym ERC 2013.

2.2.6. Grupa KTM X-Bow -samochody zgodne z regulaminami krajowych serii X-Bow Battle (tylko serie europejskie).

2.3. W Dywizji Narodowej dopuszczone będą następujące samochody

Klasa 1- samochody grupy RacingN- RN1

Klasa 2- samochody grupy RacingN- RN2

Klasa 3- samochody grupy RacingN- RN3A/RN3B

zbudowane zgodnie z Przepisami Szczegółowymi dla Samochodów Grupy RN PZM dostępnymi na stronie www.pzm.pl/regulaminy/wycigi-samochodowe

klasa 4- samochody zbudowane zgodnie z regulaminem technicznym Maluch Trophy wg. Zał. 4

klasa 5- samochody zbudowane zgodnie z regulaminem technicznym samochodów historycznych WSMP wg. Zał. 5

3. Minimalna masa

- 3.1 to masa samochodu z płynami eksploatacyjnymi, bez paliwa (max 3 l), kierowcy i jego wyposażenia bezpieczeństwa.
- 3.2. Przez cały czas trwania zawodów samochód nie może być lżejszy niż podane poniżej minimum
- 3.3. Samochody Dywizji 4 mają masę minimalną zależną od pojemności silnika

Pojemność silnika (cm ³)	Masa (kg)
do 1400	750
Powyżej 1400 do 1600	800
Powyżej 1600 do 2000	900
Powyżej 2000 do 2500	960
Powyżej 2500 do 3000	1030
Powyżej 3000 do 3500	1100
Powyżej 3500 do 4000	1150

Samochody, które nie spełniają wymogu minimalnej masy według pojemności skokowej silnika zostaną zakwalifikowane do Dywizji 5 i muszą spełniać warunki punktu 3.6

- 3.4. Samochody Grupy GTC i GT3 obowiązuje przestrzeganie reguł zawartych w dokumencie BOP CEZ 2024.
- 3.5. Samochody startujące zgodnie z regulaminami Pucharów muszą mieć masę minimalną zgodną z regulaminem technicznym danego Pucharu.
- 3.6. Samochody Dywizji 5 Grupy E2-SH i E2_SC mają masę minimalną zależną od pojemności silnika

Pojemność silnika (cm ³)	E2-SH Masa (kg)	E2-S.C Masa (kg)
Powyżej 1150 do 1400	750	420
Powyżej 1400 do 1600	800	450
Powyżej 1600 do 2000	900	470
Powyżej 2000 do 3000	1000	560
Powyżej 3000 do 4000	1100	700

3.7. Samochody Dywizji Narodowej

Samochody klasy 1 mają minimalną masę wg regulaminu technicznego Pucharu, w którym startowały

Samochody klasy 2 mają minimalną masę wg zał. nr 4

Samochody klasy 3 mają minimalną masę wg zał. nr 5

Samochody klasy 4 mają minimalną masę wg zał. nr 6

Samochody klasy 5 mają minimalną masę wg zał. nr 7

Samochody klasy 6 mają minimalną masę wg Przepisów Szczegółowych dla Samochodów Grupy RN PZM

Samochody klasy 1, 2 i 3 mają minimalną masę wg. Przepisów szczegółowych dla samochodów grupy RN PZM

Samochody klasy 4 mają minimalną masę wg. Zał 4

Samochody klasy 5 mają minimalną masę wg. Zał 5

3.8. Stosowanie balastu jest dozwolone z zachowaniem następujących warunków

- w miejscu mocowania balastu musi być zastosowana płytki wzmacniająca o powierzchni min. 100 cm² i grubości min. 3 mm,
- przy zastosowaniu balastu o masie do 20 kg należy go zamocować min. dwiema śrubami, a balast o masie do 50 kg -min. 4 śrubami.
- śruby min. M 10, oznaczenie wytrzymałości 8.8; w śrubach muszą być wykonane otwory do nałożenia plomb.
- miejsce zainstalowania balastu musi być uzgodnione z Delegatem Technicznym PZM.

4. Współczynniki przeliczeniowe pojemności silnika

- 4.1 Samochody z doładowanym silnikiem diesla i napędem na jedną oś, o pojemności nominalnej mniejszej niż 2000 cm³ współczynnik przeliczeniowy 1-(pod warunkiem, że zamontowana turbina jest oryginalną stosowaną seryjnie w tym silniku. Jeśli zastosowano inną turbinę- współczynnik przeliczeniowy 1,5)
- 4.2. Samochody z doładowanym silnikiem diesla o pojemności większej niż 2000 cm³ –współczynnik przeliczeniowy 1,5
- 4.3. Samochody z silnikiem Wankla –współczynnik przeliczeniowy 1,8
- 4.4. Samochody z doładowanym silnikiem benzynowym –współczynnik przeliczeniowy 1,7 (nie dotyczy klasy-6 1)

5. Badanie kontrolne (BK)

- 5.1. Czas i miejsce BK1 i BK2 Organizator określi w Regulaminie Uzupełniającym Zawodów
- 5.2. Tylko Zawodnicy którzy spełnili wymagania Odbioru Administracyjnego mogą przedstawić do BK1 zgłoszony samochód.
- 5.3. W czasie BK1 lub BK2 zawodnik musi przedstawić (pod rygorem niedopuszczenia do zawodów) niżej wymienione dokumenty:
 - 5.3.1 Karta OA i BK (wydane przez Biuro Zawodów podczas odbioru administracyjnego)
 - 5.3.2 Książka Samochodu Sportowego. Szczegóły dotyczące pozyskania KSS zapisane są na stronie PZM.pl
 - 5.3.3 Oryginalna karta homologacyjna samochodu i Karta techniczna samochodu Grupy E1
 - 5.3.4 Certyfikat zbiornika bezpiecznego jeśli jest zamontowany.

- 5.3.5 Certyfikat klatki bezpieczeństwa jeśli jest zamontowana klatka certyfikowana.
- 5.3.6 Karta wyposażenie bezpieczeństwa samochodu i osobistego kierowcy (kartę drukuje i wypełnia Zawodnik)
- 5.3.7 W przypadku nie przedstawienia dokumentów Delegat Techniczny może odmówić wykonania badania kontrolnego
- 5.3.8 Dokumenty te muszą być dostępne przez cały czas Zawodów
- 5.3.9 Podczas BK-1 może odbywać się plombowanie sprzężarek lub innych wytypowanych części/zespołów
- 5.3.10 Samochody klasy **1,2 i 3** (grupa Racing N) – Karta specyfikacji samochodu

6. Wyposażenie bezpieczeństwa

6.1 Wyposażenie bezpieczeństwa Kierowcy

6.1.1 Wyposażenie bezpieczeństwa kierowcy musi być zgodne z zapisami Załącznika L część 3.

6.1.2 W klasach **Dywizji Narodowej i grupach D4-1600, D4-2000 oraz D4-2000 N/A** wyposażenie bezpieczeństwa osobistego zgodne z homologacją FIA Standard 8856-2000 (lista techniczna nr 27), które nie posiada hologramu FIA jest dopuszczone do użycia **według następujących zasad:**

- kombinezony **są** dopuszczone do użycia przez 15 lat od daty produkcji,
- długa bielizna, balakława, rękawice, buty **są** dopuszczone do użycia do 31.12.2025,
- skarpety **są** dopuszczone do użycia bezterminowo pod warunkiem, że niezmienione zostaną przepisy FIA w tym zakresie.

6.1.3. W klasach **Dywizji Narodowej i grupach D4-1600, D4-2000 oraz D4-2000 N/A do końca sezonu 2026 dopuszczone będą kaski z homologacją Snell według następujących zasad:**

* sezon 2024: kaski z homologacją Snell SA2010/FIA 8858-2002, Snell SA2010/FIA 8858-2010, Snell SAH2010/FIA 8858-2010,

* sezon 2025: Snell SA2010/FIA 8858-2010, Snell SAH2010/FIA 8858-2010,

* sezon 2026: Snell SA2010/FIA 8858-2010 z hologramem, Snell SAH2010/FIA 8858-2010 z hologramem.

6.2. Wyposażenie bezpieczeństwa samochodu

6.2.1. Dla samochodów pucharowych i GTC wyposażenie bezpieczeństwa musi być zgodne z regulaminem technicznym pucharu

6.2.2. Dla samochodów Grup E1/PL, E2-SH i E2-SC wyposażenie bezpieczeństwa musi być zgodne z art.277 aktualnego na dany rok kalendarzowy Załącznika J. Siatka ochronna od strony kierowcy zgodna z art.253.11 zał. J do MKS (zawody na torach) jest obowiązkowa.

6.2.3. Dla samochodów Grup GT wyposażenie bezpieczeństwa musi być zgodne z ostatnim opublikowanym art. 257/257A Załącznika J. Wyposażenie bezpieczeństwa samochodów GT4 musi być zgodne regulaminem technicznym European GT4 Series.

6.2.4. Dla wszystkich grup i klas zabronione **jest** stosowanie pasów bezpieczeństwa z normą 8853/98 z wyjątkiem klasy **1,2 i 3** (grupa Racing N). Ponadto **należy zwrócić uwagę, że** modyfikacji **uległy** zasady montażu pasów bezpieczeństwa zgodnie z art. 253.6 załącznika „J”

6.2.5. Dla wszystkich grup i klas –w przypadku stosowania foteli z normą 8855-2021 lub 8862-2009 muszą być one odpowiednio dopasowane do wzrostu kierowcy, zgodnie z art. 253.16. pkt. 1,1 zał. J MKS FIA.

6.2.6. Dla samochodów klasy **1,2 i 3** (Grupy Racing N) wyposażenie bezpieczeństwa musi być zgodne z Przepisami Szczegółowymi dla Samochodów Grupy RN PZM.

6.3. Konstrukcja bezpieczeństwa

Zgodnie z decyzją FIA od 01.01.2021 wszystkie nowe samochody (nowa homologacja FIA, nowy Paszport Techniczny FIA lub ASN¹ dla samochodów bez homologacji FIA) muszą być wyposażone w klatkę bezpieczeństwa homologowaną przez FIA lub certyfikowaną przez ASN zgodnie z Regulaminem Homologacji Klatek Bezpieczeństwa FIA .

Samochody homologowane przez FIA lub PZM przed 01.01.2021 muszą być wyposażone w certyfikowaną klatkę bezpieczeństwa zgodnie z Regulaminem Certyfikacji Klatek Bezpieczeństwa PZM lub Regulaminem Homologacji Klatek Bezpieczeństwa FIA.

Wyjątki :

6.3.1 Dla samochodów następujących grup/klas WSMP (zgodnie z zał. nr 5 pkt 1.1. Regulaminu Certyfikacji Klatek Bezpieczeństwa PZM):

- D4 – 2000cm³ N/A,
- DN2 – 1300cm³,
- DN3 – Maluch Trophy,

klatki bezpieczeństwa muszą być zgodne z regulaminem technicznym danej grupy/klasy. Szczegóły dostępne są w regulaminach technicznych poszczególnych grup/klas lub w Regulaminie Certyfikacji Klatek Bezpieczeństwa PZM dostępnym na stronie: <https://pzm.pl/samochody/zespol-ds-technicznych-gkss>

6.3.2. Dla samochodów następujących grup/klas WSMP:

- D4 – 1400cm³
- D4 – 2000cm³

niehomologowanych przez FIA lub PZM, dla których Książka Samochodu Sportowego zostanie wystawiona od 01.01.2024 i przed 01.01.2025, alternatywnie do pkt. 6.3. , 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).

Dodatkowe ustalenia:

- W przypadku stosowania procedury opisanej w pkt. 6.3.2., samochód będzie uznawany wyłącznie w zawodach krajowych PZM, co zostało potwierdzone adnotacją w Księżce Samochodu Sportowego PZM. Możliwość udziału takiego samochodu w zagranicznych zawodach lub imprezach danego kraju podlega suwerennej decyzji każdego ASN, który je organizuje.
- Zastrzega się, że jeżeli przepisy szczegółowe danej grupy wymagały lub wymagają zastosowania certyfikowanej klatki bezpieczeństwa zgodnie z Regulaminem Homologacji Klatek Bezpieczeństwa FIA, to są one nadrzędne.

6.3.3 Samochody klasy-1, 2 i 3 (grupa Racing N) – klatki bezpieczeństwa muszą być zgodne z Przepisami Szczegółowymi dla Samochodów Grupy RN PZM.

7. Katalizatory, poziom hałasu

7.1 Wszystkie samochody startujące w WSMP z wyjątkiem samochodów klasy 4 i 5 Dywizji Narodowej muszą być wyposażone w sprawny katalizator w układzie wydechowym.

7.2. Poziom hałasu maksymalnie 96 dB (A) przy prędkości obrotowej 3500 obr./min dla silników benzynowych i 2500 obr./min dla silników diesla.

8. Światła (dla samochodów startujących w Endurance)

Obowiązkowe jest minimum następujące oświetlenie:

- 2 światła „stop”,
- światła kierunkowskazów i awaryjnych,
- światła pozycyjne tylne lub 1 czerwone światło tylne (przeciwdeszczowe) o powierzchni min. 90 cm² montowane w środkowej części nadwozia zatwierdzone przez FIA (Lista techn. nr 19)
- 2 reflektory przednie dla świateł mijania lub inne światła o podobnym działaniu.

9. Paliwo

Dotyczy następujących grup/klas/pucharów:

- grupa D4-2000 N/A
- dywizja narodowa- klasa 4 i 5
- 318 IS Cup PL 3 series Cup

9.1. Dozwołonym paliwem jest benzyna bezołowiowa jakości handlowej 95 i 98 oktan (bez możliwości mieszania) ze stacji wskazanej przez organizatora w regulaminie uzupełniającym zawodów.

9.2. Złącze do poboru próbki paliwa

Samouszczelniające złącze do poboru paliwa jest obowiązkowe. Złącze to musi być zatwierdzone przez FIA (lista techniczna nr 5) i zamontowane na przewodzie zasilającym w paliwo wewnątrz komory silnika.

9.3. W przypadku zarządzonej kontroli paliwa na zawodniku lub jego zespole ciąży obowiązek pobrania próbki paliwa. Kontrola zgodności paliwa polega na porównaniu wskazań przyrządu do kontroli paliwa dla próbki wzorcowej paliwa pobranej ze stacji benzynowej wskazanej przez organizatora i próbki paliwa z kontrolowanego samochodu. Pomiar przyrządem do kontroli paliwa zaakceptowanym przez GKSS przyjmuje się jako ostateczny.

9.4. Od sezonu 2025 w/w wymogi dotyczące paliwa obowiązywać będą w Dywizji Narodowej w klasach 1, 2, 3.

10. Montaż kamer

Zgodnie z dokumentem „Zasady mocowania kamer w samochodach sportowych” dostępnym na PZM.pl

10.1. W czasie trwania zawodów, każdy zawodnik musi posiadać zainstalowaną w samochodzie kamerę. Kamera ta musi być ustawiona w taki sposób, że widoczny jest tor, kierownica oraz numer startowy zawodnika, bateria /akumulator do kamery musi być wystarczająco naładowana/y ,a karta pamięci do zapisu znajdować się na swoim miejscu i mieć wystarczającą pojemność do rejestrowania wszystkich biegów. Waga kamery zawiera się w minimalnej wadze samochodu. Kamera musi być włączona i dokonywać zapisu wszystkich treningów, kwalifikacji i wyścigów. Nagrywanie musi być włączone od pól przedstartowych i nie może być wyłączone, dopóki samochód nie wróci na swoje miejsce w parku maszyn lub w parku zamkniętym. Osoby oficjalne, w tym ZSS, muszą być w stanie uzyskać dostęp do nagrań z tej kamery z wykorzystaniem sprzętu (Komputer) zawodnika (jeśli odtworzenie zapisu będzie tego wymagało) w dowolnym momencie podczas zawodów, również na potrzeby rozpatrzenia protestów, itp.

1. USTALENIA OGÓLNE

1.1. Regulamin techniczny Grupy E1/PL oparty jest na art. 277 Załącznika J do MKS FIA (Zał. J) w wersji obowiązującej w danym roku kalendarzowym. W pozostałym zakresie, nie uregulowanym w niniejszym regulaminie, obowiązują art. 251, 252, 253 Zał. J. Wprowadzenie niniejszego regulaminu ma na celu stworzenie podobnych wymagań stawianych samochodom startującym w wyciągach krajowych, w odniesieniu do wymagań obowiązujących w innych krajach europejskich.

1.2. Przed rozpoczęciem budowy samochodu należy obowiązkowo przesłać do Delegata Technicznego do zaakceptowania dokumentację zawierającą opisy techniczne. Delegat Techniczny lub wyznaczony specjalista ma prawo zażądania na koszt Zawodnika:

-wykonania dodatkowych analiz lub ekspertyz specjalistycznych w przypadku wątpliwości dotyczących zagadnień bezpieczeństwa, a także przeprowadzenie weryfikacji w warunkach np. stacji ASO lub SKP w czasie i miejscu wcześniej uzgodnionym

1.3. Samochody zbudowane i zaliczone do Grupy E1/PL przeznaczone są do udziału w zawodach na torach zamkniętych.

1.4. Wszystko, co w niniejszym regulaminie nie jest wyraźnie dozwolone, jest zabronione.

2. DOPUSZCZONE SAMOCHODY -WYMAGANIA BEZPIECZEŃSTWA

2.1. Samochody Grupy E1/PL mogą być budowane tylko na bazie:

2.1.1. Samochodów kategorii I Załącznika J, z aktualną lub wygasłą homologacją FIA

2.1.2. Samochodów kategorii I, nie posiadających homologacji FIA, ale spełniających kryteria homologacyjne FIA dla samochodów Kategorii I, wyprodukowanych przez znanych wytwórców lub producentów, którzy na inne produkowane samochody uzyskali homologację FIA. W takim przypadku konieczne jest uzyskanie pozytywnej opinii Delegata Technicznego na budowę samochodu.

2.1.2.a. Pojedynczy egzemplarz samochodu zbudowany do startów w zawodach krajowych (WSMP) - konieczne jest wypełnienie Karty Technicznej PZM obowiązującej dla samochodów E1/PL. Należy ją sporządzić (wypełnia Zawodnik) w dwóch egzemplarzach i przekazać Delegatowi Technicznemu przed BK 1 na pierwszych zawodach, do których zostanie zgłoszony samochód. Delegat Techniczny i sędziowie techniczni dokonają kontroli samochodu oraz weryfikacji w/w dokumentów podczas BK 1. Po uzyskaniu pozytywnego wyniku kontroli samochodu, Delegat Techniczny nada karcie odpowiedni numer i karta ta staje się załącznikiem do Książki Samochodu Sportowego. Jeden egzemplarz jest własnością Zawodnika natomiast drugi pozostanie w dyspozycji Delegata Technicznego PZM. Karta Techniczna z nadanym numerem musi być przedstawiona na każdym zawodach razem z Książką Samochodu Sportowego. Każda zmiana w konstrukcji samochodu powoduje konieczność aktualizacji Karty Technicznej, zatwierdzonej przez Delegata Technicznego.

2.1.2.b. Dwa lub więcej zbudowane samochody, identyczne egzemplarze, tej samej marki i modelu bazowego –konieczne jest uzyskanie homologacji PZM.

2.2. Wymagane jest posiadanie i przedstawienie na BK 1 homologacji FIA i Karty Technicznej Samochodu dla samochodów określonych w art.2.1.1. niniejszego regulaminu.

2.3. Samochody Grupy E1/PL określone w art. 2.1.1. i 2.1.2. niniejszego regulaminu, muszą być zgodne z przepisami art. 277 Zał. J obowiązującym na dany rok kalendarzowy, w zakresie jak dla samochodów kategorii I, za wyjątkiem punktu 277.3 Masa, która musi być zgodna z punktem 3.7 niniejszego regulaminu.

2.4. Zaleca się aby wszystkie zmiany lub modyfikacje dotyczące: struktury nośnej nadwozia, podwozia, zawiesznień i układu hamulcowego były wykonywane przez wyspecjalizowane warsztaty, które wykonają niezbędne obliczenia, próby, pomiary, dokumentację techniczną i opisy. Warsztat zobowiązany jest do wystawienia potwierdzenia, które będzie wymagane na zawodach.

3. PRZEPISY TECHNICZNE

3.1. NADWOZIE

3.1.1. Szerokość nadwozia nie może być większa od 2000 mm.

3.1.2. Nadwozie 20 letnie i starsze musi zostać poddane kontroli przez Delegata technicznego WSMP (lub wyznaczonego przez niego Sędziego Technicznego) bez względu na datę wydania KSS. Datę następnej kontroli określa Delegat Techniczny ale nie dłuższą niż 5 lat. Wynik każdej kontroli musi być wpisany do KSS.

3.1.3. Nadwozie musi osłaniać wszystkie elementy wirujące a koła muszą być zakryte tzn. górna część koła kompletnego położona powyżej jego osi musi być zakryta przez nadwozie przy pomiarze pionowym.

3.1.4. Można stosować dowolny niepalny materiał na błotniki, poszycie dachu, pokrywy silnika, bagażnika lub drzwi. W przypadku jakichkolwiek modyfikacji drzwi należy zachować oryginalny sposób zamykania i zawiasy -obowiązuje art. 255-5.7.3.4 Zał. J oraz rys. 255.14. Drzwi tylne boczne mogą zostać zaślepienie na stałe.

3.1.5. Można wprowadzić zmiany w elementach szkieletu nadwozia np. w celu wprowadzenia modyfikacji aerodynamicznych, ale musi zostać zachowana ilość elementów składowych oraz ich wytrzymałość jak w oryginalnym nadwoziu. Szkielet nadwozia

można wzmacniać poprzez dodanie materiału, również w miejscach mocowania elementów zawieszonych kół i zespołu napędowego. Szczegóły zmian muszą być uzgodnione z Delegatem Technicznym

3.1.6. Elementy aerodynamiczne.

Samochody mogą być wyposażone w oryginalne elementy aerodynamiczne i ich mocowania, a w przypadku stosowania innych lub dodatkowych muszą spełniać następujące warunki:

- muszą być zamocowane do nośnych elementów szkieletu nadwozia
- muszą pozostawać w obrysie samochodu gdy patrzymy na niego z przodu lub z tyłu,
- mogą wystawać maksymalnie 200 mm z przodu samochodu i 400 mm z tyłu samochodu mierząc od krawędzi nadwozia gdy patrzymy na niego z boku
- tylny element (spoiler) może być umieszczony maksymalnie 100 mm ponad płaszczyznę dachu.

3.1.7. Szyby i siatki.

Szyba przednia:

- może być wykonana ze szkła warstwowego „klejonego” i być zatwierdzona do użytku zgodnie z przepisami ruchu drogowego i w związku z tym posiadać odpowiednie oznakowania,
- może być wykonana z poliwęglanów lub innego materiału zatwierdzonego przez FIA i musi posiadać odpowiednie oznakowanie,
- musi być zastosowany układ zapewniający skuteczne usuwanie pary z wewnętrznej powierzchni szyby. Pozostałe szyby: wykonane ze szkła bezpiecznego lub mogą być zastąpione poliwęglanowymi, o minimalnej grubości 3 mm, a drzwi odpowiednio dostosowane do ich zamontowania. Dodatkowe zamocowania szyb mogą być stosowane.

Siatka ochronna od strony kierowcy jest obowiązkowa –art. 253.11 Zał. J do MKS FIA (zawody na torach). **Dopuszcza się stosowanie siatki trójkątnej z listy technicznej FIA nr 48, po wcześniejszej konsultacji i uzyskaniu zgody Delegata Technicznego.**

3.1.8. Kabina samochodu i elementy tapicerskie.

W kabinie nie można instalować zbiorników i instalacji, wewnątrz których znajdują się płyny posiadające wysoką temperaturę lub będące pod ciśnieniem. W celu zamontowania tzw. bezpiecznego zbiornika paliwa dopuszcza się możliwość dokonania zmian kształtu lub odjęcia materiału w podłodze kabiny. Szczegóły zmian muszą być uzgodnione z Delegatem Technicznym. W kabinie nie mogą występować jakiegokolwiek elementy z ostrymi krawędziami. W celu zabezpieczenia kabiny pasażerskiej przed płomieniami w przypadku pożaru pomiędzy pomieszczeniem silnika a fotelami musi być zainstalowana odpowiednio skuteczna przegroda. Wszystkie niewykorzystane otwory w przegrodzie i podłodze muszą być trwale i szczelnie zaślepione niepalnym materiałem. Należy wymontować siedzenia tylne i przednie pasażera oraz zaleca się demontaż wszystkich elementów tapicerskich.

3.1.9. Przewody zawierające paliwo lub płyn hydrauliczny mogą przechodzić przez kabinę, ale nie mogą mieć żadnych połączeń wewnątrz, z wyjątkiem połączeń na przedniej i tylnej przegrodzie zgodnie z rysunkami 253.59 i 253.60 art.253.3 załącznika „J” z wyjątkiem układu hamulcowego i obiegu płynu sprężęta.

3.1.10. Widoczność do tyłu musi być zapewniona przy pomocy dwóch lusterek zewnętrznych (prawa i lewa strona). Lusterka mogą być seryjne. Każde lustro musi mieć powierzchnię odbijającą co najmniej 90cm².

3.1.11. Ucho holownicze z przodu i z tyłu samochodu jest obowiązkowe. Musi być dobrze widoczne i mieć kolor żółty, czerwony lub pomarańczowy.

3.2. PODWOZIE

3.2.1. Zawieszenie i układ kierowniczy dowolne z zachowaniem nw. warunków:

- dopuszcza się wzmacnianie elementów zawieszenia oraz podwozia w miejscu ich mocowania.
- w przypadku zastosowania elementów układu kierowniczego oraz zawieszonych kół innych niż oryginalne, to muszą one pochodzić z samochodu posiadającego homologację FIA, który posiada porównywalną masę, moc silnika i osiągi.
- blokada układu kierowniczego musi być zdemonstrowana.
- układ regulacji kolumny kierownicy musi być zablokowany.
- kierownica może mieć mechanizm szybkiego zdejmowania.

3.2.2. Powlekanie chromem jakiegokolwiek elementów stalowych zawieszenia jest zabronione.

3.2.3. Wszystkie elementy zawieszania muszą być wykonane z jednorodnych materiałów metalicznych.

3.2.4. Na zewnątrz samochodu musi być zastosowana ochrona przewodów paliwowych, olejowych i hamulcowych przed możliwością uszkodzenia (przez kamienie, korozję, uszkodzenia mechaniczne). W przypadku przewodów paliwowych części metalowe, które są odizolowane od nadwozia samochodu częściami nieprzewodzącymi prądu muszą być elektrycznie połączone z masą.

3.2.5. W każdym momencie trwania zawodów żadna część samochodu nie może stykać się z podłożem nawet gdy ciśnienie w oponach na kołach po jego jednej stronie będzie równe atmosferycznemu.

3.2.6. Montaż płyt aerodynamicznych do podwozia jest dozwolony.

Montaż płyt osłaniających typu rajdowego do podwozia jest zabroniony.

3.2.7. Montaż siłowników pneumatycznych w pojeździe jest dozwolony ale bez butli ze sprężonym jakimkolwiek czynnikiem.

3.3. HAMULCE

3.3.1. Skuteczność układów hamulcowych musi być odpowiednia do osiągnięć samochodu, po zastosowaniu dozwolonych modyfikacji.

Należy zastosować jako minimum najskuteczniejszy wariant hamulców z samochodu posiadającego homologację FIA, który posiada porównywalną masę, moc silnika i osiągi.

3.3.2. Bezpieczny układ hamowania jest obowiązkowy. Dwuobwodowy układ uruchamiany tym samym pedałem-naciśnięcie pedału musi działać na wszystkie koła. W przypadku wycieku w którymkolwiek punkcie przewodów lub jakimkolwiek uszkodzeniu układu hamulcowego naciśnięcie pedału musi powodować nadal hamowanie co najmniej dwóch kół.

3.4. SILNIK, UKŁAD SMAROWANIA I UKŁAD PRZENIESIENIA NAPĘDU

3.4.1. Dopuszcza się możliwość stosowania tylko jednego silnika, który spełnia warunki określone w regulaminie technicznym WSMP 2022 pkt. 4

3.4.2. Maksymalna pojemność przeliczeniowa silnika jaki można zastosować to 6000 cm³

3.4.3. Silnik musi pozostać zabudowany w miejscu przewidzianym przez producenta.

3.4.4. Jeżeli samochód wyposażony jest w układ smarowania posiadający odpowietrzenie musi być ono zakończone zbieraczem oleju o pojemności co najmniej 3 litrów. Zbieracz oleju musi być wykonany z przezroczystego materiału lub posiadać przezroczyste okno.

3.4.5. Układ przeniesienia napędu dowolny np. ilość przełożeń, wybór i ilość osi napędzanych

3.5. UKŁAD WYDECHOWY

3.5.1. Układ wydechowy jest dowolny przy zachowaniu poniższych warunków: dopuszcza się maksymalny poziom głośności 96 dB(A) mierzony przy 3500 obr/min. Ponadto głośność nie może przekraczać poziomu podanego w Regulaminie Uzupełniającym dla danych zawodów,

3.5.2. Stosowanie katalizatora jest obowiązkowe. W celu umożliwienia kontroli katalizatora na przedniej i tylnej ścianie obudowy katalizatora muszą zostać wykonane otwory zaślepienie śrubami.

3.5.3. Wyloty rur wydechowych muszą być umieszczone na wysokości maksimum 450 mm i minimum 100 mm od nawierzchni. Muszą one znajdować się wewnątrz obrysu nadwozia (w rzucie z góry), lecz nie dalej niż 100 mm od tego obrysu do wewnątrz w tylnej części samochodu, licząc od pionowej płaszczyzny przechodzącej przez środek rozstawu osi.

3.5.4. Układ wydechowy nie może być prowizoryczny a spaliny muszą opuszczać układ tylko przez końcówkę.

3.6. ZBIORNIKI PALIWA

3.6.1. W samochodach z silnikami o pojemności skokowej silnika do 2000 cm³ dopuszcza się stosowanie seryjnych zbiorników paliwa (zalecane jest stosowanie zbiorników bezpiecznych), natomiast dla pozostałych użyty może być tylko zbiornik bezpieczny zgodny przynajmniej ze specyfikacją FIA FT3-1999. Montaż zbiornika zgodnie z art.253.14 załącznika „J”.

3.6.2. Maksymalna pojemność zbiorników jest uzależniona od pojemności skokowej silnika i wynosi:

-do 1400 cm³ 80 dcm³

-do 1600 cm³ -90 dcm³

-do 2000 cm³ -100 dcm³

-do 2500 cm³ -110 dcm³

-pow. 2500 cm³ 120 dcm³

3.6.3. Szczelna pokrywa z niepalnego materiału łatwo dostępna i demontowana wyłącznie przy użyciu narzędzi musi być zainstalowana w osłonie zbiornika w celu umożliwienia sprawdzenia daty ważności.

3.6.4. Zaleca się użycie pianki zabezpieczającej w zbiorniku bezpiecznym.

3.6.5. We wszystkich samochodach ze zbiornikami paliwa wyposażonymi w przewody do ich napełniania przeprowadzanymi przez kabinę konieczne jest umieszczenie zaworu zwrotnego . Zawór typu klapkowego (z jedną lub dwiema klapkami) musi być umieszczony od strony zbiornika.

3.7. MASA SAMOCHODU.

3.7.1. Obowiązuje minimalna masa samochodu bez kierowcy, w zależności od pojemności skokowej silnika, podana w poniższej tabeli:

Pojemność przeliczeniowa silnika	Masa samochodu [kg]
do 1000 cm ³	620 kg
ponad 1000 cm ³ do 1400 cm ³	750 kg
ponad 1400 cm ³ do 1600 cm ³	800 kg
ponad 1600 cm ³ do 2000 cm ³	900 kg
ponad 2000 cm ³ do 2500 cm ³	960 kg
ponad 2500 cm ³ do 3000 cm ³	1030 kg

ponad 3000 cm³ do 3500 cm³ 1100 kg

ponad 3500 cm³ do 4000 cm³ 1150 kg

3.7.2. Stosowanie balastu jest dozwolone na zasadach określonych w regulaminie technicznym WSMP 2022. pkt. 3.8

3.8. KOŁA/OPONY

3.8.1. Rodzaj kół i opon jest dowolny. Użycie dystansów jest dozwolone.

3.8.2. Maksymalna szerokość kół jest uzależniona od pojemności skokowej silnika i wynosi:

-do 1400 cm³ -10"

-do 1600 cm³ -11"

-do 2000 cm³ -12"

-do 3000 cm³ -14"

-ponad 3000 cm³ -16"

3.8.3. Wszystkie koła muszą być wykonane z jednorodnego materiału metalicznego.

3.9. AKUMULATOR I OŚWIETLENIE

3.9.1. Ilość akumulatorów i ich pojemność jest dowolna, miejsce oraz sposób mocowania zgodnie z art. 255.5.8.3. Zał. J.

3.9.2. Obowiązkowe jest minimum następujące oświetlenie:

-2 światła „stop”,

-światła awaryjne,

-światła pozycyjne tylne lub 1 czerwone światło tylne (przeciwdeszczowe) o powierzchni min. 90 cm² montowane w środkowej części nadwozia zatwierdzone przez FIA (Lista techn. nr 19)

3.9.3. Otwory po zdemontowanych światłach muszą być zaślepione lub zabezpieczone siatką o oczkach maksimum 10 mm.

3.9.4. Główny wyłącznik prądu musi wyłączać wszystkie obwody instalacji elektrycznej (akumulator, alternator lub prądnica, światła, zapłon, odbiorniki elektryczne), musi również unieruchomić silnik. W silnikach diesla nie posiadających wtryskiwaczy sterowanych elektronicznie wyłącznik musi być zespolony z urządzeniem zamykającym wlot powietrza do silnika. Wyłącznik musi być typu nieiskrzącego i być dostępny ze środka i z zewnątrz samochodu. Wyłącznik musi być wyraźnie oznaczony czerwoną błyskawicą na niebieskim trójkącie z białą obwódką o podstawie co najmniej 12 cm.

3.9.5. Wszystkie przewody elektryczne muszą być umieszczone w osłonie ognioodpornej.

3.10. BADANIA SAMOCHODÓW GRUPY E1/PL

wg procedury homologacyjnej PZM.

3.10.1. Dla samochodów zbudowanych wg. regulaminu Grupy E1/PL obowiązkowe jest posiadanie:

- karty technicznej samochodu -dla samochodów homologowanych przez FIA i niehomologowanych przez FIA budowanych zgodnie z pkt. 2.1.2.a. regulaminu technicznego grupy E1 –zał. nr 8 (<https://pzm.pl/regulaminy/wyscigi-samochodowe>)

- homologacji PZM -dla samochodów niehomologowanych przez FIA budowanych zgodnie z pkt. 2.1.2.b. regulaminu technicznego grupy E1

3.10.2. Kartę techniczną samochodu wypełnia zawodnik w dwóch egzemplarzach i przekazuje Delegatowi Technicznemu przed BK 1 na pierwszych zawodach, do których zostanie zgłoszony samochód.

3.10.3. Kontrola samochodów, weryfikacji kart technicznych i homologacji PZM

3.10.3.1. Sędziowie techniczni dokonają kontroli samochodu oraz weryfikacji ww. dokumentów podczas BK 1 na pierwszych lub kolejnych zawodach.

3.10.3.2. W przypadku samochodów, w których zostaną stwierdzone rozwiązania wymagające sprawdzenia przy pomocy aparatury specjalnej, kontroli połączonych z demontażem części lub konsultacji, zostanie to zgłoszone do GKSS PZM, która wyznaczy miejsce i termin badań takich samochodów. Samochody te zostaną warunkowo dopuszczone do startu.

3.10.3.3. W przypadku stwierdzenia rozwiązań niebezpiecznych samochód nie zostanie dopuszczony do startu.

3.10.4. Po uzyskaniu pozytywnego wyniku kontroli samochodu, Delegat Techniczny przekaze jeden egzemplarz karty technicznej samochodu do BSiT PZM, drugi egzemplarz jest własnością zawodnika.

Karta techniczna samochodu lub homologacja PZM musi być przedstawiona na każdym zawodach razem z KSS.

3.10.5. Procedury dotyczące uzyskiwania dokumentów technicznych samochodu wraz z obowiązującymi opłatami są podane na oficjalnej stronie internetowej PZM www.pzm.pl

3.10.6. Każda zmiana w konstrukcji samochodu powoduje konieczność aktualizacji karty lub homologacji.

3.11. Do kwestii nie ujętych w niniejszym regulaminie mają zastosowanie odpowiednie przepisy regulaminów technicznych WSMP wraz z załącznikami.

REGULAMIN TECHNICZNY GRUPY MALUCH-TROPHY zał. nr 4**1. USTALENIA OGÓLNE****1.1. Organizacja**

Maluch-Trophy rozgrywany jest w ramach klasy historycznej WSMP oraz **wybranej** przez organizatora rundy GSMP. Wszystkie zawody będą odbywać się w oparciu o regulamin ramowy WSMP. Nadzór nad przebiegiem Maluch-Trophy sprawuje Główna Komisja Sportu Samochodowego PZM (GKSS). Dopuszcza się wszystkie wersje Fiata 126p włoskie i polskie, z silnikami chłodzonymi powietrzem oraz Fiata 500. Brak ograniczenia roku produkcji.

1.2. Zawody

Zawody Maluch Trophy w sezonie 2024 odbędą się zgodnie z kalendarzem:

RUNDA	DATA	LOKALIZACJA
1 i 2 runda GSMP	02-04.05.2024	Kielce
1 runda WSMP	17-19.05.2024	Tor Poznań
2 runda WSMP	21-23.06.2024	Tor Poznań
3 runda WSMP	19-21.07.2024	Tor Poznań
4 runda WSMP	16-18.08.2024	AudruRing Estonia
5 runda WSMP	20-21.09.2024	Tor Poznań

1.2. Podział Maluch-Trophy na dywizje

Maluch Trophy jest klasą historyczną WSMP, gdzie dopuszcza się podział na następujące dywizje:

- dywizja 0,
- dywizja 1,
- dywizja 2.

2. OGÓLNE PRZEPISY DOTYCZĄCE KIEROWCY

2.1. Każdy kierowca -jako członek „Maluch-Trophy” -zobligowany jest do uiszczenia opłaty rocznej w wysokości 500 PLN, w terminie do końca kwietnia 2024 r. na konto podane na stronie www.maluch-trophy.pl W ramach opłaty rocznej kierowca dostaje numery startowe wraz z polami (2 na drzwi i 1 na przednią klapy) oraz naklejkę z numerem dywizji. Opłata roczna jest obowiązkowa dla każdego zawodnika. W przypadku kiedy kierowca nie planuje startów w pełnym cyklu zawodów, może zwrócić się do organizatora Maluch Trophy o ustalenie indywidualnej kwoty pucharowego wpisowego za pojedynczy start lub określoną ilość startów w zawodach. W każdym sezonie numery startowe przydzielane są według wyników klasy.

2.2. Reklama obowiązkowa organizatora.

Każdy zawodnik jest zobowiązany do umieszczenia reklamy organizatora na samochodzie sportowym, w szczególności naklejka www.maluch-trophy.pl umieszczona z przodu samochodu na pasie przedniej szyby oraz z tyłu samochodu na tylnej **pokrywie**, pod kratkami. Wszystkie naklejki są udostępniane przez organizatora. Kierowca może uwolnić się od tego obowiązku poprzez uiszczenie opłaty w wysokości dwukrotnego wpisowego.

2.3. Wyposażenie bezpieczeństwa kierowcy

zgodne z Załącznikiem L do MKS rozdział 3.

3. OGÓLNE PRZEPISY DOTYCZĄCE SAMOCHODU

3.1. Wszystkie modyfikacje, które nie są wyraźnie dozwolone niniejszym regulaminem są zabronione.

3.2. Karta Zgodności Historycznej i Technicznej PZM (KZHiT)

3.2.1. Zalecane jest wypełnienie KZHiT przez zawodnika/kierowcę, co w przyszłości ułatwi zainteresowanym uzyskanie paszportu HTP FIA.

3.2.2. KZHiT (stanowiąca zał. nr 12), powinna być starannie wypełniona, uzupełniona o czytelne zdjęcia samochodu i przekazana do zatwierdzenia Delegatowi Technicznemu. Po jej weryfikacji, zaakceptowany i podpisany egzemplarz KZHiT zostanie przekazany zawodnikowi/kierowcy na najbliższych zawodach.

3.2.3. KZHiT jest uzupełnieniem Książki samochodu sportowego i jeśli została wydana powinna być okazywana na każde żądanie sędziów technicznych na zawodach (szczególnie na BK 1). Każdy samochód biorący udział w zawodach musi mieć wydaną Książkę samochodu sportowego (KSS).

3.2.4. W przypadku dokonania modyfikacji samochodu zmieniającej informacje zapisane w KZHiT, należy ją zaktualizować i ponownie przekazać do zatwierdzenia.

3.3. Nadwozie

3.3.1. Nadwozie może być odchudzone, do wagi minimalnej odpowiedniej dywizji i obspawane.

Jakiegolwiek zmiany struktury nośnej nadwozia samonośnego są niedozwolone. Szczegóły zmian w szkielecie nadwozia muszą być uzgodnione z delegatem technicznym WSMP. Konstrukcja musi zostać taka, jaka była oryginalnie: zmiana na ramę rurową z nadwoziem z laminatu jest zabroniona. Zezwala się na usunięcie fotela pasażera, tylnej kanapy, wykładzin i wygłuszeń, oraz masy bitumicznej z wnętrza nadwozia, a także fabrycznej konserwacji podwozia. Nawiew na szybę musi być sprawny. Nadwozie nie może być wzmocnione przez dodanie materiału, może jednak być obspawane.

3.3.2. Seryjne zamknięcia **pokryw** przednich i tylnych muszą być usunięte, i zastąpione przez co najmniej 2 dodatkowe zewnętrzne zamknięcia bezpieczeństwa. Seryjne rączki do otwierania klapy z wewnątrz samochodu muszą być zdjęte. Tylne **pokrywa** może być częściowo otwierana.

3.3.3. Drzwi muszą być wykonane z oryginalnego fabrycznego materiału. Oboje drzwi muszą być otwieralne. Należy również zachować oryginalny sposób **mocowania** (zawiasy). W przypadku modyfikacji konstrukcji drzwi, wymagane jest zastosowanie dwóch pałąków bocznych, zgodnie z art. 253-8.3.2.1.2 rys. 253-9, 253-10 lub 253-11 zał. J 2016. Oboje drzwi muszą być wyposażone w oryginalną belkę usztywniającą. W dywizji O tapicerki drzwi muszą pozostać seryjne, zezwala się jednak na usunięcie oryginalnych kieszeni drzwi, jeśli kolidują one z bocznym elementem klatki bezpieczeństwa. W takiej sytuacji można wykonać dodatkowy uchwyt służący do zamykania drzwi.

3.3.4. Tylne spojlerki są zabronione –prócz elementów nadwozia pochodzących z epoki objętej homologacją. Nie wolno stosować wlotów powietrza na dachu i pokrywie przedniej. Boczne wloty powietrza w oryginalnym miejscu, lub w tylnych bocznych szybach są dozwolone.

3.3.5. Przednie i tylne zderzaki mogą być **zdemontowane**. Progi i zderzaki „tuningowane” są zabronione.

3.3.6. Malowanie samochodu w kolorach odblaskowych, jak również malowanie w sposób przypominający służby policyjne, karetki, wozy strażackie, itd. jest zabronione.

3.3.7. Imię i nazwisko kierowcy, grupa krwi, i narodowość muszą być umieszczone na **tylnych bocznych szybach**.

3.4. Szyby

3.4.1. Szyba czołowa

Musi być dopuszczona do ruchu na drogach publicznych, o czym świadczy oznakowanie. Szyba przednia musi być wykonana ze szkła warstwowego „klejonego”. Mogą być zastosowane dodatkowe mocowania przedniej szyby. Dozwolony jest pas przeciwsłoneczny na szybie przedniej pod warunkiem, że umożliwi on kierowcy widzenie sygnalizacji.

3.4.2. Boczne szyby **przednie i tylne**, szyba tylna.

Obowiązkowe jest zastosowanie folii przeciwdpryskowej dla seryjnych szyb bocznych i tylnej. Dozwolone jest użycie szyb przyciemnianych. W takim przypadku, obowiązują przepisy ruchu drogowego. Rozmiar szyb nie może być zmieniony. Szyby w drzwiach nie muszą być otwieralne, zezwala się na usunięcie mechanizmów podnoszenia szyb. Drzwi muszą być odpowiednio dostosowane do zamontowania szyb. Dodatkowe zamocowania szyb mogą być stosowane. Musi zostać zachowane rozwiązanie seryjne silniczka i mechanizmu wycieraczek.

3.4.3. Widoczność do tyłu –zgodnie z art. 253.9 zał. „J” MKS FIA.

3.5. Ucho holownicze –zgodnie z art.253.10 zał. „J” MKS FIA.

3.6. Oświetlenie

Obowiązkowym oświetleniem są 2 światła pozycyjne przednie i 2 czerwone światła tylne z żarówką o mocy 21W które będą włączane w czasie opadów deszczu, 2 światła STOP, oraz przednie i tylne światła kierunkowskazów. Przednie **reflektory** muszą być oklejone taśmą w formie krzyża lub folią. Oświetlenie musi być zamontowane w oryginalnym miejscu, oprócz świateł STOP, które mogą być założone przy tylnej szybie. Kształt i wymiary **światła** nie mogą być zmienione.

3.7. Silnik.

Silnik musi pozostać zamontowany w miejscu oryginalnym. Oryginalna konstrukcja silnika, 2-cylindrowy silnik Fiata 126p i Fiata 500, oryginalnie chłodzony powietrzem. Kompresor lub turbodoładowanie są zabronione. Dopuszcza się dodatkowy system chłodzenia oleju (zewnętrzny filtr i chłodnicę oleju) oraz dowolną miskę oleju.

3.7.1. Odpowietrzenie silnika

Musi być wprowadzone do zbiornika zbierającego. Musi on mieć pojemność co najmniej 2 l. Pojemnik ten musi być wykonany bądź z przezroczystego plastyku, bądź posiadać przezroczysty wziernik. Bagnet oleju musi być zabezpieczony przed wypadnięciem.

3.8. Akumulator

3.8.1. Mocowanie akumulatora

Akumulator musi być solidnie zamocowany w miejscu mocowania fabrycznego, a jego bieguny muszą być zabezpieczone przed zwarciami. Jeżeli został przeniesiony z oryginalnego miejsca, do kabiny pasażerskiej to musi być typu suchego to i musi być osłonięty specjalną plastikową obudową zamocowaną niezależnie.

3.9. Pompa paliwa

Elektryczne pompy paliwa są dozwolone tylko w Dywizji1 oraz 2, lecz nie mogą być zamontowane w kabinie samochodu. Wszystkie pompy paliwowe mogą działać wyłącznie gdy silnik pracuje. Wyjątkiem jest uruchamianie silnika.

3.9.1. Przewody paliwowe –rodzaj, sposób montażu –art. 253.3 zał. „J” MKS FIA.

3.10. Deska rozdzielcza

W Dywizji 0 i 1 musi posiadać oryginalny fabryczny kształt. **Wskaźniki** w desce umieszczać można dowolnie, również dodając inne **wskaźniki**. W Dywizji 2 może mieć kształt zbliżony do budowy seryjnej deski rozdzielczej.

3.11. Układ kierowniczy

Kierownica jest dowolna. Urządzenia zabezpieczającego przed kradzieżą muszą być usunięte. Sposób mocowania kolumny kierownicy do nadwozia musi pozostać oryginalny. Dopuszcza się zmiany układu kierowniczego na układ kierowniczy z przekładnią zębatkową z Fiata 126 Bis (lub z wersji eksportowej).

3.12. Zawieszenie

Typ zawieszenia musi być taki jak zamontowany fabrycznie. Nie wolno montować niezależnego zawieszenia lub zawieszenia z innego samochodu. Obowiązkowo należy obniżyć zawieszenie. Dopuszcza się zmianę amortyzatorów na amortyzatory sportowe, a także wzmacnianie elementów zawieszenia oraz podwozia w miejscu jego mocowania. Dozwolone lub zabronione zmiany zawieszenia są opisane w art. 5.7 i 6.8 dla odpowiedniej dywizji.

3.13. Układ hamulcowy –zgodnie z art. 253.4 zał. „J” MKS FIA.

3.14. Układ wydechowy - we wszystkich dywizjach układ wydechowy jest dowolny. Tłumik nie może być prowizoryczny, a spaliny muszą opuszczać układ tylko przez końcówkę. Maksymalny poziom głośności nie może przekraczać 96 dB.

3.15. Masa samochodu

Obowiązuje minimalna masa samochodu z kierowcą (i bez koła zapasowego), jak opisana w punktach 4.10, 5.9 i 6.10. Jest to rzeczywista masa samochodu z kierowcą i jego wyposażeniem. Stosowanie balastu jest dozwolone z zachowaniem następujących warunków: w miejscu mocowania balastu musi być zastosowana płytko wzmacniająca o powierzchni min. 100 cm² i grubości min. 3 mm, przy zastosowaniu balastu

o masie do 20 kg należy go zamocować min. 2 śrubami, a balast o masie do 50 kg -min. 4 śrubami. Śruby min. M 10, oznaczenie wytrzymałości 8.8; w śrubach muszą być wykonane otwory do nałożenia plomb. Miejsce zainstalowania balastu musi być uzgodnione z Delegatem Technicznym PZM. **Plombowanie balastu jest obowiązkowe przed każdym weekendem wyścigowym na BK1. Na zawodniku spoczywa obowiązek zgłoszenia stosowania balastu Delegatowi technicznemu i dbania o stan plomby.**

3.16. Wyposażenie bezpieczeństwa samochodu

3.16.1. Klatka bezpieczeństwa –konstrukcja, montaż, okładziny ochronne–zgodnie z **wymogami określonymi w Art. 253-8 Zał. J 2016 jak dla samochodów homologowanych przed 01.01.2002 lub w art. 4. Zał. VI do Zał. K.**

3.16.2. Siatka ochronna –zgodnie z art. 253.11 zał. „J” MKS FIA.

3.16.3. Wyłącznik prądu –zgodnie z art. 253.13 zał. „J” MKS FIA.

3.16.4. Pasy bezpieczeństwa –rodzaj, sposób montażu, eksploatacja -zgodnie z art. 253.6 zał. „J” MKS FIA.

3.16.5. Fotel kierowcy –rodzaj, sposób montażu -zgodnie z art. 253.16 zał. „J” MKS FIA. Fotel normy 8855/1999 może być używany 7 lat od daty produkcji, podanej na obowiązkowej etykiecie, bez dodatkowych przeglądów producenta.

3.16.6. System gaśniczy (gaśnica) -rodzaj, sposób montażu, oznakowanie -zgodnie z art. 253.7 zał. „J” MKS FIA.

3.16.6.1. Ochrona przed ogniem –zgodnie z art. 253.15 zał. „J” MKS FIA.

3.16.7. Zbiornik paliwa

A) Seryjny zbiornik paliwa -musi być metalowym zbiornikiem, zamontowanym w oryginalnym miejscu, z seryjnym układem napełnienia i szczelnym korkiem.

B) Bezpieczny zbiornik paliwa -zezwała się na montaż bezpiecznego zbiornika paliwa w kabinie, w miejscu fotela pasażera, zgodnie z art. 253.14 zał. „J” MKS FIA.

4. Szczegółowy regulamin techniczny dot. samochodów dywizji „0”

4.1. Nadwozie. Nie **można stosować poszerzeń błotników, dopuszcza się wyklepanie na zewnątrz rantów błotników.** Przednie i tylne kłapy muszą pozostać seryjne i musi zostać zachowany oryginalny sposób zamykania (zawiasy). Nie wolno modyfikować konstrukcji drzwi. Tapicerki drzwi i tylne boczki muszą pozostać seryjne. Zezwala się na usunięcie elementów systemu ogrzewania począwszy od łącznika gumowego za obudową termostatu, aż do komory mieszania. Komora mieszania oraz nawiew na szybę muszą pozostać oryginalne.

4.2. Szyby. Muszą pozostać seryjne. Przednia szyba musi być wyposażona w dwie wycieraczki.

4.3. Silnik. Dopuszczone są silniki odpowiadające przepisom grupy „N” wraz z podanymi poniżej odstępstwami. Wszystkie modyfikacje, które nie są wyraźnie dozwolone niniejszym regulaminem są zabronione.

Pojemność maksymalna silnika 662ccm (tzw. trzeci szlif), skok tłoka 70,0 mm.

Korbowody —dopuszczone są jedynie korbowody seryjne (nieobrabiane) -bez pomiaru wagi,

Koło zamachowe —seryjne pochodzące z dowolnej wersji produkcyjnej PF 126P

Wał korbowy —seryjny z dowolnej wersji produkcyjnej PF 126P —bez pomiaru wagi,

Głowica -minimalna wysokość 85,0 mm, maksymalna średnica wylotu z kolektora wydechowego 33,0 mm „średnica wlotu do głowicy 30,0mm (+/-1%),

Zawory -średnica grzybka oraz średnica trzonka -wymiary homologowane (średnica grzybka zaworu ssącego maksymalnie 33,15 mm , średnica wewnętrzna gniazda zaworu ssącego maksymalnie 29,00 mm. Średnica grzybka zaworu wydechowego maksymalnie 28,15 mm, średnica gniazda zaworu wydechowego maksymalnie 24,00 mm. Pozostałe wymiary —dowolne,

Uszczelka głowicy —nie podlega weryfikacji,

Duże koło rozrządu —dowolne,

Wałek rozrządu —dowolny,

Układ dolotowy powietrza od pokrywy filtra powietrza do gaźnika-seryjny z dowolnością w zakresie stosowania tłumika szmerów lub seryjnej rurki od PF 126P 600cm³. Zezwala się na modyfikacje wewnątrz górnej pokrywy dmuchawy.

Gaźnik -seryjny, jednakże dopuszcza się dowolne dysze powietrzne i paliwowe w gaźniku, oraz zastosowanie tzw. uszczelki-nie przelewki. Średnica gaźnika przy przepustnicy maksymalnie 28,00 mm. Maksymalna średnica zwężki gaźnika 23.00 mm.,

Układ zasilania paliwem —seryjny,

Obudowa termostatu i termostat —dowolne,

Prądnica /alternator —nie podlega weryfikacji,

Koło pasowe napędu prądnicy/alternatora —seryjne,

W przypadku stosowania zapłonu elektronicznego można stosować tylko fabryczne moduły anoplex stosowane w PF 126P EL oraz ELX.

Dopuszcza się dodatkowy system chłodzenia oleju (zewnętrzny filtr i chłodnicę oleju).

Miska oleju-dowolna.

4.4. Skrzynia biegów. 4-biegowa + wsteczny bieg. Dopuszczone są jedynie seryjne przełożenia poszczególnych biegów i przełożenie główne. **Zabrania się zastępowania mechanizmu zmiany biegów przegubem cardana.**

4.5. Zbiornik paliwa. Musi pozostać seryjny.

4.6. Koła.

Średnica felg obowiązkowo musi wynosić 12" lub 13". Szerokość felg musi być maksymalnie 6". Opony muszą być dopuszczone do użytkowania w ruchu drogowym. Górna część koła kompletnego położona powyżej jego osi, musi być zakryta przez błotniki przy pomiarze pionowym.

4.7. Układ hamulcowy. Musi pozostać seryjny.

4.8. Układ wydechowy. Obowiązuje pkt. 3.14 Regulaminu Technicznego MT.

4.9. Masa. Minimalna masa samochodu wynosi 630 kg.

5. SZCZEGÓŁOWY REGULAMIN TECHNICZNY DOT. SAMOCHODÓW DYWIZJI „1”

5.1. Nadwozie. Przednie i tylne **pokrywy** mogą być zmienione na **pokrywy** z laminatu. Przednie **splittery** umieszczone poniżej osi kół, ewentualnie połączone z poszerzeniami błotników są dozwolone.

5.2. Szyby. Dopuszcza się zastosowanie „szyb” **bocznych przednich, bocznych tylnych i szyby tylnej** z poliwęglanu o grubości min. 3 mm. Przednia szyba musi być wyposażona w co najmniej jedną wycieraczkę. W przypadku dwóch wycieraczek, wycieraczki mogą być ze sobą łączone.

5.3. Silnik. Pojemność maksymalna silnika 662ccm (tzw. trzeci szlif). Dopuszcza się przeróbki na podstawie seryjnie zamontowanych w Fiacie 126p cylindrów, tłoków, korbowodów, głowicy i gaźnika (z seryjnym kolektorem dolotowym). Dopuszcza się zmianę wałka rozrządu, sprzęgła i zmianę ciężaru koła zamachowego. Dopuszcza się tylko 1 wałek rozrządu który ma być zamontowany w oryginalnym przeznaczonym miejscu. Nie dopuszcza się zmiany skoku seryjnego wału korbowego. Zezwala się na zmianę koła pasowego silnika oraz alternatora lub prądnicy na dowolne —rodzaj paska również dowolny. Zezwala się na stosowanie dowolnych korbowodów. Zezwala się na aluminiową podstawkę gaźnika wykonaną w kształcie zbliżonym do fabrycznej o **wysokości 20 mm (+1 mm/-2,5 mm)**. Możliwa jest modyfikacja podstawki np. rozwiercenie otworu dolotowego.

5.4. Skrzynia biegów. 4-biegowa + wsteczny bieg. Wybór przełożeń dowolny. **Zabrania się zastępowania mechanizmu zmiany biegów przegubem cardana.** Sterowanie sprzęgłem musi być typu mechanicznego. Dopuszcza się zastosowanie zamienników zabieraka półosi wykonanych ze stali o kształcie seryjnego **zbiaraka**.

5.5. Zbiornik paliwa. Obowiązuje pkt. 3.16.7. Regulaminu Technicznego MT.

5.6. Koła.

Średnica felg obowiązkowo musi wynosić 12" lub 13". Szerokość felg musi być maksymalnie 6". Opony muszą być dopuszczone do użytkowania w ruchu drogowym. Górna część koła kompletnego położona powyżej jego osi, musi być zakryta przez błotniki przy pomiarze pionowym. Błotniki mogą być poszerzone.

5.7. Zawieszenie.

Dozwolone jest zastąpienie tulei metalowo-gumowych na elementy wykonane z tworzyw sztucznych o twardości takiej samej, bądź większej niż tuleje seryjne, lub na elementy metalowe, np. uniball.

5.8. Układ hamulcowy.

Musi pozostać seryjny. Dopuszcza się zmianę tylnych bębnow na aluminiowe, a także zastąpienie seryjnej pompy hamulcowej na pompę o numerze katalogowym LM70135 o średnicy 20,6mm.

5.9. Masa. Minimalna masa samochodu wynosi 630 kg.

6. SZCZEGÓŁOWY REGULAMIN TECHNICZNY DOT. SAMOCHODÓW DYWIZJI „2”

6.1. Nadwozie. Przednie i tylne **pokrywy** mogą być **wykonane** z laminatu. Przednie **splittery** umieszczone poniżej osi kół, ewentualnie połączone z poszerzeniami błotników są dozwolone. Błotniki mogą być poszerzone.

6.2. Szyby. Dopuszcza się zastosowanie „szyb” **bocznych przednich, bocznych tylnych i szyby tylnej** z poliwęglanu o grubości min. 3 mm. Przednia szyba musi być wyposażona w co najmniej jedną wycieraczkę. W przypadku dwóch wycieraczek, wycieraczki mogą być ze sobą łączone.

6.3. Silnik.

Samochody muszą mieć oryginalną konstrukcję silnika i oryginalny system chłodzenia: 2-cylindrowy 4-zaworowy silnik „maluchowski”, oryginalnie chłodzony powietrzem. Silnik musi pozostać zamontowany w miejscu oryginalnym. Pojemność maksymalna 850 cm³. Dopuszcza się zmianę cylindrów, tłoków, korbowodów, głowicy, wału korbowego, sprzęgła oraz koła zamachowego. Dopuszcza się dowolne wałki rozrządu, które mogą być zamontowane w oryginalnie przeznaczonym miejscu lub w głowicy. Napęd wałka **lub wałków** rozrządu jest dowolny. Zezwala się na stosowanie dowolnego gaźnika lub wtrysku paliwa.

6.4. Skrzynia biegów.

Skrzynia oraz układ przeniesienia napędu jest dowolny, co do ilości i wyboru przełożeń. Dozwolone jest sekwencyjne sterowanie skrzynią biegów. **Zastąpienie mechanizmu zmiany biegów przegubem cardana** jest dozwolone. Sterowanie sprzęgłem może być dowolnego typu.

6.5. Zbiornik paliwa. Obowiązuje pkt. 3.16.7. Regulaminu Technicznego MT.

6.6. Układ kierowniczy.

Dopuszcza się montaż mechanizmu szybkiego zwolnienia kierownicy składający się z kołnierza koncentrycznego do osi kierownicy, koloru żółtego uzyskany przez anodowanie, lub jakieś inne trwałe pokrycie, oraz być zainstalowany na kolumnie kierowniczej za kierownicą. Mechanizm ten musi być obsługiwany przez pociągnięcie kołnierza wzdłuż osi kierownicy.

6.7. Koła.

Rodzaj felg i opon jest dowolny, tak jak ich szerokość, natomiast ich średnica musi odpowiadać: 10", 12" lub 13". Obowiązkowo styl felg musi odpowiadać epoce samochodu lub pochodzić ze starszej epoki – **nie dotyczy felg 10"**. Górna część koła kompletnego położona powyżej jego osi, musi być zakryta przez błotniki przy pomiarze pionowym.

6.8. Zawieszenie.

Może być zmienione na zawieszenie niezależne pod warunkiem, że zawieszenie pochodzi z wyspecjalizowanego warsztatu i jest skonstruowane specjalnie dla Fiata 126. **Dopuszcza się** zastąpienie tulei metalowo-gumowych na elementy wykonane z tworzyw sztucznych o twardości takiej samej bądź większej niż tuleje seryjne, lub na elementy metalowe, np. uniball. Dozwolone jest również zastosowanie stabilizatora osi przedniej i tylnej.

6.9. Układ hamulcowy.

Dopuszcza się modyfikację układu hamulcowego przedniego i tylnego. Układ hamulcowy musi pozostać dwuobwodowy układ uruchamiany tym samym pedałem. Na przedniej osi muszą być zamontowane hamulce tarczowe, minimalna średnica tarczy 200 mm.

6.10. Masa. Minimalna masa samochodu wynosi **590 kg**.

Regulaminu klasy Samochodów Historycznych WSMP (H) zał. Nr 5

1. PRZEPISY OGÓLNE

1.1. W ramach WSMP została stworzona Klasa Samochodów Historycznych, w celu promowania w Polsce startów samochodami historycznymi w wyścigach torowych. **Zawody historyczne nie są kolejną formą zdobywania trofeów, ale jest to odrębna klasa, której niezbędnym składnikiem jest głębokie przywiązanie do samochodów i ich historii. Historyczny sport samochodowy umożliwi aktywne świętowanie historii motoryzacji.** Nadzór nad przebiegiem sprawuje Główna Komisja Sportu Samochodowego (GKSS).

1.2. Rozgrywki odbywają się wg zasad określonych poniżej w oparciu o:

- Międzynarodowy Kodeks Sportowy 2024 wraz z załącznikami
- Regulamin Ramowy Wyścigowych Samochodowych Mistrzostw Polski 2024
- Regulaminy Uzupełniające WSMP
- komunikaty GKSS
- niniejszy regulamin

1.3. Do rozgrywek na równych prawach dopuszczone zostają:

1.3.1. Samochody historyczne tzw. „oryginały”, które są oryginalnymi samochodami wyczynowymi z udokumentowaną historią startów.

1.3.2. Samochody historyczne tzw. „repliki”, które są samochodami zbudowanymi współcześnie w specyfikacji zgodnej z przepisami z danego okresu.

1.4. Każdy samochód historyczny musi być zbudowany zgodnie ze specyfikacją swojego okresu, czyli konfiguracją techniczną modelu udowodnioną, że istniała w okresie. Zakazane jest stosowanie technologii niedostępnych w okresie ważności homologacji. Zawodnik obowiązany jest każdorazowo udowodnić, że zastosowana modyfikacja jest zgodna z załącznikiem J obowiązującym w okresie ważności homologacji samochodu a użyta technologia była w tym okresie dostępna.

1.5. Zawodnicy muszą mieć świadomość możliwości korozji i/lub starzenia się części i konsekwencji, jakie z tego wynikają. Muszą podejmować kroki, aby czuwać nad sprawnością takich części przestrzegając oryginalnych specyfikacji. Szczegółowe wytyczne dotyczące napraw i części, zawarte są w zał. „K” MKS FIA.

1.6. Zaleca się stosowanie kolorystyki samochodów, jaka była stosowana w samochodach przygotowanych w danym okresie, do udziału w imprezach sportowych.

2. DOPUSZCZONE SAMOCHODY, PODZIAŁ NA KLASY

Do klasy H dopuszczone będą samochody drogowie tj. produkowane seryjnie modele, zaprojektowane i zbudowane do użytku drogowego, które były wykorzystywane do współzawodnictwa, homologowane w Grupach 1, 2,3,4 lub A, B, N przed 31-12-1990.

-W klasie **H-1** samochody o pojemności przeliczeniowej silnika do 2000 cm³, które muszą być przygotowane zgodnie z Załącznikiem J z okresu obowiązywania homologacji lub regulaminem technicznym wybranej serii wyścigowej.

-W klasie **H-2** samochody o pojemności przeliczeniowej silnika powyżej 2000 cm³, które muszą być przygotowane zgodnie z Załącznikiem J z okresu obowiązywania homologacji lub regulaminem technicznym wybranej serii wyścigowej.

-W klasie **H-3** pozostałe samochody, w których stwierdzono modyfikacje przekraczające limity Załącznika J z okresu obowiązywania homologacji.

W klasie H-3 nie będzie przyznawany tytuł Mistrza Polski.

3. WYPOSAŻENIE BEZPIECZEŃSTWA

Wyposażenie bezpieczeństwa dla samochodów klasy H musi być zgodne z artykułem 5 (bezpieczeństwo) załącznika K do MKS Wyposażenie bezpieczeństwa kierowcy musi być zgodne z Artykułem 3 rozdział III aktualnego Załącznika L.

4. ZASADY DOPUSZCZENIA SAMOCHODÓW

4.1. Dla samochodów startujących pierwszy raz w Polsce, przed pierwszym startem w zawodach, Zawodnik zobowiązany jest uzyskać krajowe dopuszczenie samochodu do startu w zawodach samochodów historycznych. W celu uzyskania takiego dopuszczenia musi wypełnić Kartę Zgodności Historycznej i Technicznej PZM i przekazać ją w dwóch egzemplarzach do Delegata Technicznego WSMP. Wskazane jest przesłanie również innych dokumentów umożliwiających identyfikację samochodu lub jego części oraz opisujących jego historię. Po weryfikacji KZHiT Delegat Techniczny WSMP przydzieli samochód do właściwego Okresu, Grupy i klasy. Jednocześnie Zawodnik zobowiązany jest wystąpić o Książkę Samochodu Sportowego, zgodnie z zasadami opisanymi na pzm.pl. Podpisaną i opieczetowaną Kartę Zgodności Historycznej i Technicznej PZM oraz Książkę Samochodu Sportowego Zawodnik otrzyma na najbliższych zawodach. Samochody, które uzyskały KZHiT i KSS w innych konkurencjach, zgłaszają się do zawodów zgodnie z procedurą INSIDE.

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

4.3. Wszystkie samochody muszą być wyposażone w układ wydechowy, a poziom hałasu nie może przekraczać 96dB(A).

4.4. Stosowanie balastu zgodnie z regulaminem technicznym WSMP 2022 pkt.3.8.

4.5. Siatka ochronna zgodnie z art. 253.11 zał. „J” MKS FIA.

4.6. Otuliny ochronne zgodnie z art. 253.8.4 zał. „J” MKS FIA.

5. **Montaż kamer.** Zgodnie z regulaminem technicznym WSMP 2024 pkt.9.

6. NUMERY STARTOWE, REKLAMA

Zgodnie z pkt.9 regulaminu ramowego WSMP 2024.

7. Badania kontrolne -BK

7.1 Czas i miejsce BK1 i BK2 Organizator określi w Regulaminie Uzupełniającym Zawodów

7.2 Tylko Zawodnicy którzy spełnili wymagania Odbioru Administracyjnego mogą przedstawić do BK1 zgłoszony samochód.

7.3 Przedstawienie samochodu na Badanie Kontrolne jest równoważne z deklaracją Zawodnika, że samochód jest zgodny z Regulaminem Zawodów i może wziąć udział w zawodach z zachowaniem pełnego bezpieczeństwa. Samochód musi być czysty wewnątrz i na zewnątrz.

7.4 W czasie BK1 Zawodnik lub reprezentant musi przedstawić:

-kartę homologacyjną danego samochodu na drukach FIA (oryginał) oraz

-Książeczkę Samochodu Sportowego (pod rygorem niedopuszczenia do zawodów)

-Kartę Zgodności Historycznej i Technicznej PZM –poświadczoną przez BSiT PZM.

-Kartę BK1

7.5 Podczas BK1 będzie się odbywać plombowanie sprzężarek lub innych wytypowanych części/zespołów.

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

8. POSTANOWIENIA KOŃCOWE

8.1 Do kwestii nie ujętych niniejszym Regulaminem mają zastosowanie odpowiednie przepisy MKS FIA wraz z załącznikami, w szczególności zał. K.

8.2 Prawo interpretacji niniejszego Regulaminu zastrzega sobie GKSS.

Sposób mocowania transpondera w samochodzie Mounting of transponder in car

Diodą do góry!!!
Diode up!!!

