

Polski Związek Motorowy
Główna Komisja Sportu Samochodowego

**RALLYCROSS
REGULAMIN RAMOWY
MISTRZOSTW POLSKI
I PUCHARU POLSKI
2010**



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

Spis treści:

1. Regulamin Ramowy – Przepisy ogólne.....	3
2. Regulamin Szczegółowy	14
3. Regulamin Techniczny	18

Art. 1. PRZEPISY OGÓLNE

1.0. Mistrzostwa Polski i Puchar Polski RALLYCROSS są własnością Polskiego Związku Motorowego.

1.1. Regulamin niniejszy oparty jest o przepisy Kodeksu Sportowego FIA w zakresie RALLYCROSS wraz z załącznikami. Na zamkniętym torze rallycross nie obowiązują przepisy Prawa o Ruchu Drogowym.

1.2. Zawody wpisane do ogólnopolskiego kalendarza PZM winny być rozgrywane zgodnie z przepisami niniejszego Regulaminu, natomiast w pozostałych zaleca się stosowanie poniższych przepisów.

1.3. Nadzór nad imprezami ogólnopolskimi sprawuje Główna Komisja Sportu Samochodowego ZG PZM poprzez między innymi:

- a) ustalenia na dany sezon sportowy charakteru zawodów, oraz tytułów i nagród regulaminowych, o które ubiegać się mogą kierowcy,
- b) ustalanie kalendarza zawodów ogólnopolskich,
- c) zatwierdzanie Regulaminu Uzupełniającego zawodów, ich wyników oraz przyznawanie tytułów,
- d) ocenę organizatorów zawodów w/g odrębnego regulaminu,
- e) interpretację regulaminów.

Art. 2. ORGANIZATOR

2.1. Organizatorem zawodów może być tylko Klub lub Sekcja motorowa zrzeszona w Polskim Związku Motorowym. W wyjątkowych wypadkach, na wniosek członka PZM, GKSS ZG PZM może przyznać prawo organizacji zawodów innej jednostce lub instytucji.

2.2. Organizator zawodów jest odpowiedzialny za ich przeprowadzenie zgodnie z przepisami niniejszego regulaminu, oraz zmianami wprowadzanymi przez GKSS w trakcie sezonu.

Art. 3. WŁADZE I KIEROWNICTWO ZAWODÓW

3.1. Władze zawodów stanowi: Zespół Sędziów Sportowych (ZSS) działający zgodnie z rozdz. X Międzynarodowego Kodeksu Sportowego. A ponadto należy do niego:

- rozpatrywanie odwołań i protestów na decyzje Kierownictwa zawodów,
- zatwierdzenie listy startowej i wyników,
- wykluczenie kierowcy z zawodów,
- podejmowanie innych decyzji mających wpływ na wyniki zawodów.

3.2. Podstawowy skład ZSS wynosi 3 osoby (przewodniczący i 2 członków)

3.2.1. Członkowie GKSS mogą zawsze uczestniczyć w posiedzeniach ZSS na prawach doradców, bez prawa głosu.

3.2.2. Przewodniczącego i dwóch członków zatwierdza GKSS.

3.2.3. Przewodniczący:

- prowadzi posiedzenia ZSS w/g ściśle wyznaczonego harmonogramu, który musi być podany do wiadomości zawodników i kierowców,
- zwołuje nadzwyczajne posiedzenia ZSS,

3.2.4. ZSS urzęduje kolegiąlnie pod kierownictwem przewodniczącego, który jest odpowiedzialny za ustalenie i przestrzeganie planu zebrań, porządku obrad i redakcję protokołów z posiedzeń. (Prawa i obowiązki ZSS-u reguluje art. 140 i 141 Międzynarodowego Kodeksu Sportu).

3.3. Prawa i obowiązki Sędziego Głównego - z-cy Dyrektora Zawodów.

3.3.1. Sędzia Główny wchodzi w skład kierownictwa zawodów;

- ma prawo jednoosobowo podejmować decyzje dotyczące sędziowania tj.

przebiegu wyścigu od momentu rozpoczęcia procedury startu, do momentu przekroczenia linii mety przez ostatniego kierowcę (decyzje te podejmuje na podstawie własnych obserwacji lub informacji od sędziów z PO, PPO, Faktu, Startu i Mety),

– prowadzi odprawy ze służbami organizatora i może zażądać zmian personalnych,

– prowadzi odprawy z kierowcami bezpośrednio przed zawodami.

3.4. Obserwator GKSS

GKSS może wyznaczyć obserwatora na wszystkie rundy MP, oraz na każdą imprezę ujętą w Oficjalnym Kalendarzu Sportowym PZM. Obserwator GKSS uczestniczy w posiedzeniach ZSS na prawach opiniującego prace Organizatora.

3.5. GKSS powołuje swojego Delegata Technicznego na rok kalendarzowy. Zadaniem Delegata Technicznego jest kontrola, pomoc i nadzór nad Zespołem Sędziów i Kontrolerów Technicznych zawodów. W sprawach technicznych oraz bezpieczeństwa jego zdanie jest wiążące. Organizator wyznacza Kierownika Badania Kontrolnego. Organizator ma obowiązek zapewnienia kontrolerów technicznych w ilości odpowiedniej do sprawnego przeprowadzania badań samochodów. W przypadku gdy Kierownik BK nie posiada uprawnień kontrolera lub sędziego Technicznego musi on wyznaczyć swojego zastępcę spośród sędziów i kontrolerów BK. Tylko Kierownik BK lub upoważniony zastępca ma prawo do wystawiania wiz świadczących o badaniu. Kierownik BK lub upoważniony zastępca jest zobowiązany do przygotowania właściwych protokołów i dostarczenia ich do ZSS wg harmonogramu.

3.6. Kierownictwo zawodów stanowią:

- a) Dyrektor zawodów,
- b) z-ca dyrektora ds. sportowych - Sędzia Główny,
- c) asystent dyrektora ds. organizacyjnych,
- d) kierownik ds. bezpieczeństwa
- e) kierownik komisji obliczeń.
- f) kierownik BK

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

3.8. Osoby wymienione w pkt. 3.5. i 3.6 (za wyjątkiem litery c oraz e) – muszą posiadać uprawnienia sędziego sportowego stosownego stopnia i specjalności i podlegają zatwierdzeniu przez GKSS.

3.9. Władze i Kierownictwo ściśle współpracują przy przeprowadzeniu zawodów i są współodpowiedzialne za ich zgodność z regulaminem.

Art. 4. DOKUMENTY OFICJALNE ZAWODÓW

4.1. Licencja krajowa toru, plan bezpieczeństwa zawodów.

4.2. Zezwolenie władz administracyjnych (dla torów okazjonalnych) i ubezpieczenie zawodów.

4.3. Regulamin Uzupełniający zawodów i komunikaty.

4.4. Zgłoszenia - lista zgłoszeń.

4.5. Lista kierowców po odbiorze administracyjnym.

4.6. Protokół badania kontrolnego samochodów.

4.7. Lista kierowców do treningu oficjalnego.

4.8. Wyniki treningu oficjalnego (czasowego) - lista startowa.

4.9. Lista wyników biegów kwalifikacyjnych.

4.10. Lista wyników biegów finałowych.

4.11. Wyniki oficjalne zawodów

Art. 5. ZEZWOLENIE - UBEZPIECZENIE

5.1. Organizator musi posiadać pisemną zgodę właściciela terenu na przeprowadzenie zawodów, na którym mają się one odbyć, jeżeli teren ten nie jest we władaniu organizatora.

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

5.3. Każdy kierowca uczestniczy w zawodach na własną odpowiedzialność. Organizator nie będzie ponosił żadnej konsekwencji za zranienie lub uszkodzenie własności w stosunku do kierowców, pomocników i osób trzecich. Zalecane jest ubezpieczenie AC z ryzykiem sportowym.

5.4. Uczestnictwo w zawodach - każdy kierowca zrzeka się wszelkich praw do odszkodowań mogących wyniknąć w związku z wypadkami, które mogą się przytrafić kierowcom, ich pomocnikom oraz osobom towarzyszącym podczas treningów lub wyścigu, albo podczas przejazdu z miejsca parkowania na tor i z powrotem. Zrzeczenie to dotyczy FIA, ASN, organizatora, różnych osób urzędowych oraz kierowców lub ich pomocników.

Art. 6. REGULAMIN UZUPEŁNIAJĄCY ZAWODÓW

6.1. Każdy Regulamin Uzupełniający zawodów Rallycross musi być zgodny z przepisami Kodeksu Sportu Samochodowego FIA wraz z jego załącznikami, Regulaminem Ramowym, Regulaminem Szczegółowym MPRC I PPRC na dany rok, Regulaminem Technicznym MPRC I PPRC, Komunikatami i Biuletynami GKSS.

6.2. Regulamin Uzupełniający zawodów winien zawierać, co najmniej:

- klauzulę na czyje polecenie zawody są organizowane,
 - określenie charakteru zawodów i ich nazwę,
 - miejsce i termin,
 - podział samochodów na klasy,
 - terminarz czasowy i lokalizacje poszczególnych czynności zawodów.
- dystans (liczba okrążeń toru) na jakim zostaną rozegrane biegi kwalifikacyjne i finałowe

6.3. Regulamin Uzupełniający zawodów musi być przedłożony GKSS do zatwierdzenia, co najmniej 60 dni przed ich rozpoczęciem, opublikowany na stronie internetowej ZG PZM oraz rozesłany do zainteresowanych klubów minimum 30 dni przed zawodami. Dopuszcza się rozesłanie samego harmonogramu czasowego (program zawodów). W tym przypadku pełny tekst Regulaminu Uzupełniającego musi być, co najmniej przed odbiorem administracyjnym ogłoszony na tablicy informacyjnej zawodów.

6.4. Zatwierdzony przez GKSS Regulamin Uzupełniający w zasadzie nie może być zmieniony bez jej zgody. Jednakże w wyjątkowych przypadkach władze zawodów mogą do niego wprowadzić zmiany (względny bezpieczeństwa, działanie siły wyższej itp.).

6.5. Wszystkie zmiany jak również dodatkowe ustalenia winny zostać podane do wiadomości uczestników tak szybko jak tylko jest to możliwe, w formie numerowanych i dodatkowych komunikatów (biuletynów), które należy traktować jako integralną część Regulaminu Uzupełniającego zawodów. Obowiązek utrzymania kontaktu z Biurem Zawodów spada na kierowców, zatem wystarczającym jest wywieszenie komunikatu (biuletynu) na oficjalnej tablicy informacyjnej. Jeżeli jest ona umieszczona w innym miejscu niż Biuro Zawodów i Park Maszyn musi to być podane w regulaminie.

6.6. Zaleca się dołączenie do regulaminu mapki toru z lokalizacją stanowisk zabezpieczenia i łączności.

Art. 7. ZGŁASZAJĄCY I KIEROWCA

7.1. Zgłaszającym jest każda osoba fizyczna lub prawna posiadająca licencję zgłaszającego wydaną przez ZG PZM lub inny ASN zrzeszony w FIA.

7.2. Kierowcą może być każda osoba fizyczna, która posiada ważną licencję BC/B1C1 lub inną stosowną licencję wydaną przez ASN zrzeszony w FIA. (Licencje sportowe i certyfikaty wydawane są na podstawie odrębnych przepisów).

Art. 8. ZGŁOSZENIA - LISTA ZGŁOSZEŃ

8.1. Do udziału w MPRC i PPRC zostaną dopuszczeni zgłaszający i kierowcy posiadający rodzaj licencji określonej regulaminem rozgrywek. Jednym z warunków dopuszczenia do wyścigu jest wysłanie w terminie na adres podany przez organizatora - zgłoszenia do zawodów, prawidłowo wypełnionego oraz potwierdzonego przez macierzysty klub. Zgłoszenie jest ważne wyłącznie z jednoczesnym potwierdzeniem dokonania wpłaty wpisowego. Wysokość wpisowego nie może być wyższa niż ta, która jest określona corocznym regulaminem rozgrywek.

8.2. Zgłoszenie do wyścigu (załącznik Nr 1) - winno zawierać:

- a)** nazwa lub imię i nazwisko zgłaszającego, adres, nr licencji,
- b)** imię i nazwisko kierowcy, jego adres, nr i rodzaj licencji sportowej,
- c)** dane techniczne samochodu: marka, typ, model, nr nadwozia, pojemność skokowa silnika, (turbo - tak/nie), nr Homologacji FIA.
- d)** grupę i klasę w której samochód jest przygotowany,
- e)** klauzulę o znajomości i podporządkowaniu się obowiązującym regulaminom,
- f)** numer startowy (w przypadku posiadania),
- g)** datę, podpis zawodnika/kierowcy i wizę klubową.

8.3. Zgłoszenie spełniające wymagania pkt. 8.1. i 8.2. nie może być przez organizatora odrzucone bez podania przyczyny, natomiast nie spełniające tych wymagań może być odrzucone lub przyjęte pod warunkiem opłacenia drugiego wpisowego. O nie przyjęciu zgłoszenia kierowca musi być skutecznie powiadomiony przed zawodami. Organizator może w Regulaminie Uzupełniającym zawodów ustalić dodatkowe warunki zgłoszenia się kierowców.

8.4. Termin wysyłania zgłoszeń wraz z wpisowym upływa z końcem piętnastego dnia przed dniem badania kontrolnego. O dotrzymaniu terminu decyduje data stempla pocztowego. Na siedem dni przed badaniem kontrolnym przypada termin zamknięcia listy zgłoszeń. Pomiędzy tymi terminami organizator może przyjąć zgłoszenie telegraficznie lub telefonicznie pod warunkiem opłaty drugiego wpisowego.

8.5. Wpisowe zostaje zwrócone w przypadku odwołania zawodów oraz w przypadku uzasadnionego wycofania przez kierowcę zgłoszenia w terminie 5 dni przed badaniem kontrolnym.

8.6. Po terminie zamknięcia listy zgłoszeń możliwa jest zmiana samochodu, ale wyłącznie na samochód tej samej grupy i klasy. Jeżeli zmiana ta następuje po badaniu kontrolnym - w grę może wchodzić tylko samochód, który takie badanie przeszedł.

8.7. Najpóźniej 24 godz. przed badaniem kontrolnym organizator opublikuje listę przyjętych zgłoszeń z podziałem na klasy.

Art. 9 NUMERY STARTOWE - REKLAMA

9.1. Zawodnicy/Kierowcy sklasyfikowani na pierwszych 10 miejscach w Mistrzostwach poprzedniego roku mają przydzielone numery zgodnie z ich klasyfikacją. Przydzielone numery tych zawodników nie będą zmieniane. Wszyscy pozostali będą mieli numery przydzielone przez organizatora zawodów.

9.2. Każda cyfra tworząca numer musi mieć minimalną grubość 5 cm, a wysokość 30 cm. Naklejone muszą być na białym tle, kolor cyfry - czarny. Obowiązują numery na każdym boku oraz na tylnej części dachu w osi samochodu (widoczne z góry - czytane od tyłu pojazdu).

9.3. Organizator może zobowiązać kierowców do umieszczenia na samochodach reklamy. Kierowca może zostać zwolniony od tego obowiązku poprzez uiszczenie opłaty w wysokości 2 x wpisowego.

9.4. Kierowców obowiązuje umieszczenie na bocznych tylnych szybach:

- nazwiska lub pseudonimu, wysokość liter dużych - minimum 100 mm, małych – minimum 50 mm, w kolorze białym. Użycie imienia lub innej nazwy dla kierowcy niż nazwisko lub pseudonim jest zabronione,
- symbolu dopuszczenia do danej rundy,
- symbolu narodowego – flagi.

Umieszczenie innych symboli, cyfr lub liter jest zabronione.

Art. 10. ODBIÓR ADMINISTRACYJNY NA ZAWODACH

10.1. Kierowcy, których zgłoszenia zostały przyjęte do zawodów, zobowiązani są do dokonania w Biurze Zawodów kontroli dokumentów. Kierowca przedkłada licencję sportową oraz książkę sportowo - lekarską celem identyfikacji i kontroli aktualności wpisów.

10.2. Ważność wpisu w książce sportowo - lekarskiej wynosi 6 miesięcy, chyba, że lekarz zdecydował inaczej.

10.3. Po pozytywnym odbiorze administracyjnym, kierowca otrzymuje dokumenty zawodów, a w szczególności kartę badania kontrolnego (załącznik Nr 4) uprawniającą go do przedstawienia samochodów do badania. Organizator zobowiązany jest każdemu kierowcy wręczyć listę zgłoszeń, program czasowy i komunikaty.

10.4. Zdeponowane licencje, certyfikaty i książeczki zdrowia kierowców oraz książki samochodów sportowych, zwracane są w biurze po zawodach, lub wcześniej na polecenie dyrektora zawodów.

Art. 11. BADANIA LEKARSKIE

11.1. Obowiązkiem kierowcy jest poddać się badaniu lekarskiemu, jeżeli takie zostanie zarządzone przez organizatora. Dotyczy to także badania na zawartość alkoholu lub innych środków odurzających. Odmowa poddania się badaniu powoduje wykluczenie z zawodów.

11.2. Wykluczenie kierowcy z wyścigu z uwagi na aktualny stan zdrowia, jest możliwe wyłącznie w oparciu o opinię lekarską. Obecność środków odurzających lub alkoholu musi być jednoznacznie stwierdzona. Decyzje o wykluczeniu podejmuje ZSS.

11.3. W przypadku kolizji, która spowodowała nieukończenie danego biegu, kierowca może uczestniczyć w dalszej części zawodów wyłącznie po zbadaniu go przez lekarza zawodów i udzieleniu przez niego pisemnej zgody. Obowiązek zgłoszenia się do lekarza należy do kierowcy.

11.4. Jeżeli jakiegokolwiek zdarzenie wobec kierowcy spowodowało interwencję służb medycznych zakończoną hospitalizacją w okresie 10 dni lub więcej zastosowanie ma Załącznik „L” do MKS rozdział II, Art. 2 (kierowca musi dokonać przed następnymi zawodami, badań w przychodni sportowo – lekarskiej)

Art. 12. BADANIA KONTROLNE SAMOCHODÓW

12.1. Badanie Kontrolne przeprowadza Komisja Techniczna zawodów wg karty badania (załącznik Nr 4, 5, 6, 7). Komisja identyfikuje samochód z jego Książką Samochodu Sportowego (KSS), porównuje z homologacją FIA (uzyskaną przez zawodnika od PZM) i sprawdza jego zgodność z wymogami przepisów bezpieczeństwa. Książka (KSS) jest zdeponowana do końca trwania zawodów i oddawana w biurze wraz z innymi dokumentami. KT sprawdza również osobiste wyposażenie kierowcy. Zgodność samochodu z przepisami bezpieczeństwa, technicznymi, grupy i klasy oraz stan techniczny pojazdu potwierdza kierowca swym podpisem na zgłoszeniu i karcie badania kontrolnego.

12.2. Badanie Kontrolne odbędzie się w miejscu i czasie podanym przez organizatora. Ponadto Komisja Techniczna ma prawo i obowiązek dokonywać oględzin samochodów w każdym miejscu i czasie zawodów. Badanie połączone z rozbiórką „z urzędu” lub na skutek protestu przeprowadza się wyłącznie po zakończeniu biegu finałowego za zgodą ZSS.

12.3. Samochód musi odpowiadać przepisom technicznym i bezpieczeństwa w każdym czasie trwania zawodów tzn. począwszy od BK1 do czasu otwarcia parku zamkniętego.

Niezgodność z przepisami technicznymi klasy powoduje:

- podczas badania kontrolnego przed zawodami - niedopuszczenie do zawodów przez ZSS,
- po badaniu kontrolnym - wniosek do władz zawodów (ZSS) o nałożenie kary za odstępstwa techniczne.

12.4. Samochód do badania kontrolnego przed zawodami musi być przedstawiony w stanie gotowym do wyścigu włącznie z obowiązkowymi elementami ubioru kierowcy i kartą homologacyjną samochodu FIA.

12.5. W przypadku zarządzanej rozbiórki samochodu lub pobrania próbki paliwa, na kierowcy i jego serwisie ciąży obowiązek niezwłocznego okazania Komisji Technicznej żądanej części lub umożliwienia pobrania próbki paliwa (Załącznik J Art. 279 pkt. 2.6.2). Nie poddanie samochodu zarządzonemu badaniu – powoduje wykluczenie przez ZSS zawodnika z zawodów za odstępstwa techniczne.

12.6. Samochód, który uległ kolizji w trakcie zawodów, może być, przez ZSS, wyłączony z dalszego w nich udziału na wniosek Kierownika BK.

12.7. Odwołanie od zakwalifikowania do danej klasy może nastąpić najpóźniej w ciągu 30 minut od wywieszenia listy startowej.

12.8. Jeżeli badanie kontrolne odbywa się wcześniej niż w dniu treningu, organizator może uwzględnić w programie zawodów dodatkowe BK w dniu treningów. Organizator może podzielić czas przeznaczony na badanie kontrolne z uwzględnieniem czasu badania poszczególnych klas. Może także nakładać kary na kierowców, którzy nie podstawią samochodu w wyznaczonym czasie na badanie danej klasy (kara nie może być wyższa od wpisowego), jednak nie może odmówić badania samochodu, jeżeli został on przedstawiony komisji w czasie jej działania. Poza czasem działania komisji BK, władze zawodów w przypadku, gdy spóźnienie spowodowane zostało siłą wyższą, mogą wyznaczyć dodatkowy termin badania kontrolnego.

12.9. Po badaniu kontrolnym samochód musi być oznaczony symbolem BK, oraz musi być wydana kierowcy Karta Obiegowa, która w czasie zawodów spełnia rolę dokumentu dopuszczenia do zawodów kierowcy i samochodu. Jej brak lub późniejsze negatywne zapisy mogą powodować wykluczenie z zawodów.

12.10. Zawodnik ma prawo przedstawić do BK dwa samochody w tej samej klasie. Ostateczny wybór samochodu może nastąpić jedynie do momentu wyjazdu na trening oficjalny. Komisja Techniczna zobowiązana jest do usunięcia oznaczeń dopuszczających samochód wycofany z udziału w zawodach.

12.11. Zaleca się, aby podczas BK były znakowane kaski, pasy bezpieczeństwa, kombinezony, gaśnice i klatki bezpieczeństwa.

12.12. Kierownik BK po zakończonym badaniu kontrolnym samochodów przekazuje protokoły (załączniki: 11, 12) – w trakcie pierwszego posiedzenia Zespołu Sędziów Sportowych.

Art. 13. PRZEBIEG WYŚCIGU

13.1. W czasie zawodów odbywają się:

- trening wolny,
- trening oficjalny,

- trzy serie biegów kwalifikacyjnych. W każdym startować będzie maximum 5 samochodów ustawionych w jednym rzędzie,
- biegi finałowe.

Trening oficjalny jest obowiązkowy. Kierowca, aby zostać dopuszczony do dalszej części zawodów (tj. być umieszczonym na liście startowej), musi, co najmniej przejechać samochodem linię startu o własnym napędzie. Jeżeli to nie nastąpi, decyzję o dopuszczeniu do wyścigu z ostatniego pola może podjąć ZSS na pisemny wniosek Kierowcy. Każdy kierowca musi uzyskać punkty, co najmniej w dwóch biegach kwalifikacyjnych, aby zostać zakwalifikowanym do biegów finałowych.

W biegu kwalifikacyjnym kierowca otrzyma punkty, jeżeli przejedzie wymaganą regulaminem liczbę okrążeń toru i uzyska czas nie dłuższy niż dwie minuty od zwycięzcy tego biegu. Flaga mety kończy bieg dla wszystkich kierowców. Kierowca zdublowany nie ma zaliczonego biegu kwalifikacyjnego.

Każdy bieg kwalifikacyjny powinien być przeprowadzony według tych samych zasad, tj. należy zaczynać od ostatniego miejsca na liście zawodników sklasyfikowanych po kolejnych biegach z uwzględnieniem: dopuszczenia do startu przez ZSS, uzyskanego czasu, zdobytej liczby punktów.

Dwa ostatnie biegi ustala się wg tabeli:

Gdy pozostało 10 kierowców

Bieg przedostatni 2-4-6-8-10

Bieg ostatni 1-3-5-7-9

Gdy pozostało 9 kierowców

Bieg przedostatni 2-4-6-8-9

Bieg ostatni 1-3-5-7

Gdy pozostało 8 kierowców

Bieg przedostatni 2-4-6-8

Bieg ostatni 1-3-5-7

Gdy pozostało 7 kierowców

Bieg przedostatni 2-4-6-7

Bieg ostatni 1-3-5

Gdy pozostało 6 kierowców

Bieg przedostatni 2-4-6

Bieg ostatni 1-3-5

Pierwszy bieg kwalifikacyjny - według czasów uzyskanych podczas treningu oficjalnego.

Drugi bieg kwalifikacyjny - według wyników z pierwszego biegu kwalifikacyjnego.

Trzeci bieg kwalifikacyjny - według łącznych wyników z pierwszego i drugiego biegu kwalifikacyjnego.

W każdym biegu kwalifikacyjnym najwyżej sklasyfikowany zawodnik ma prawo, jako pierwszy, do wyboru pola na polach startowych, następnie drugi, trzeci, itd...

Wszystkie biegi kwalifikacyjne odbywają się z pomiarem czasu, a najszybszy kierowca w każdym biegu - otrzyma 1 pkt., drugi 2 pkt. itd.

Kierowca, który nie ukończył biegu kwalifikacyjnego otrzymuje 80 pkt.; nie startował w biegu kwalifikacyjnym - 90 pkt.; został wykluczony z biegu kwalifikacyjnego – 95 pkt.

Do klasyfikacji kierowcy po trzech biegach kwalifikacyjnych liczy się suma punktów z dwóch najlepszych biegów.

W przypadku takiej samej liczby punktów, rozstrzyga mniejsza liczba punktów w najgorszym biegu kwalifikacyjnym.

W przypadku dalszego braku rozstrzygnięcia, decyduje najlepszy czas biegów kwalifikacyjnych.

Kierowca z najmniejszą liczbą punktów z dwóch biegów kwalifikacyjnych, ma prawo wyboru pola startowego w finale.

Finały B, C i D odbędą się tylko w przypadku obsady większej niż 50% (min. 2 rzędy). Jeśli skład finału jest mniejszy, nie zostanie on rozegrany a punkty zostaną przyznane kierowcom wg klasyfikacji po biegach kwalifikacyjnych. W takim przypadku na ostatnie miejsce w finale wyższym, zostanie dopisany kierowca najwyżej sklasyfikowany z pozostałych.

W sezonie 2010: Biegi kwalifikacyjne będą rozgrywane wspólnie dla wszystkich Dywizji (nie dotyczy Dywizji National Cup oraz Dywizji Kia Picanto Cup). Dopuszcza się rozgrywanie oddzielnych biegów w tych Dywizjach, w których na liście startowej do 1 kwalifikacji będzie znajdowało się co najmniej 6 kierowców. Biegi finałowe będą rozgrywane oddzielnie dla tych Dywizji, dla których rozegrane zostały oddzielne kwalifikacje lub dla których do finału zakwalifikowało się co najmniej 6 kierowców (nie dotyczy Dywizja National Cup oraz Dywizji Kia Picanto Cup). W przypadku gdy w danej Dywizji do finału nie zakwalifikuje się co najmniej 6 kierowców, wówczas Dywizja ta może zostać połączona z Dywizją 4.

13.2. Pola startowe: w finałach samochody będą ustawione na polach w liniach 2-2-2. Odległość między rzędami będzie wynosić 1 m. Odbędą się 3 finały: D, C, B, A. Zwycięzcy kolejnych finałów awansują do wyższego finału na ostatnie pole startowe.

13.3. Falstarty:

13.3.1 Sygnałem do startu jest zapalenie światła zielonego. W tym przypadku falstart nastąpi wtedy, gdy samochód opuszcza pole startowe przed zapaleniem światła zielonego i będzie to sygnalizowane pulsowaniem światła żółtego.

System wykrywania falstartu uruchamiany jest w chwili pokazania przez sędziego startu tablicy „5 SEC.” W celu zarejestrowania falstartu musi być zastosowany system elektroniczny. Każde pole startowe musi posiadać elektroniczny system czujników i musi zostać zachowany margines 12 cm +/- 2 cm pomiędzy czujnikiem a samochodem. Sędziowie w każdej z linii na polach startowych są powołani do wskazania, czy elektroniczna aparatura sygnalizowała falstart jak również do wykrycia falstartu w przypadku gdy aparatura elektroniczna nie działała. Jeśli falstart wystąpił, światła startowe są blokowane automatycznie i włączane są błyskające światła żółte. Kierowca, który wykonał falstart w kwalifikacji otrzyma ostrzeżenie wraz z karą czasową 3 sekund i procedura startu zostanie powtórzona. Jeżeli ten sam kierowca wykona falstart w tej kwalifikacji po raz drugi, zostanie on wykluczony z biegu i otrzyma 95 punktów. W finale gdy nastąpi falstart po raz pierwszy wszyscy kierowcy otrzymają ostrzeżenie, a gdy falstart nastąpi po raz drugi itd. odpowiedzialny kierowca zostanie sklasyfikowany jako ostatni w biegu.

13.3.2. - do rozstrzygnięcia o falstartach (i karach) decydują:

a) Dyrektor Zawodów

b) Z-ca Dyrektora ds. sportowych przy pomocy:

- specjalnie wyznaczonych sędziów (po jednym na każdą linię),
- aparatury elektronicznej,
- falstart powoduje zatrzymanie biegu (najpóźniej przed zakończeniem pierwszego okrążenia), a następnie jego powtórzenie.

13.3.3. - konsekwencje:

Za pierwszy falstart w rundzie kwalifikacyjnej - kierowca otrzymuje karę czasową 3 sek., za drugi falstart w rundzie kwalifikacyjnej - następuje wykluczenie z biegu. Za pierwszy falstart w finale – wszyscy kierowcy otrzymują karę ostrzeżenia, za drugi falstart w finale, odpowiedzialny kierowca otrzymuje czarną flagę, nie zostaje dopuszczony do finału i ma naliczone punkty za ostatnie miejsce w danym finale. Opinia sędziów jest wiążąca.

13.3.4. Zachowanie kierowców po stwierdzonym falstartzie:

a) Gdy jest sygnalizowany falstart, kierowcy którzy nie dojechali do pierwszego łuku toru, obowiązani są z zachowaniem ostrożności do wycofania samochodów na zajmowane wcześniej pola startowe.

b) Jeżeli bieg jest przerwany po pokonaniu przez kierowców pierwszego łuku toru, kierowcy wykonują polecenia organizatora (następuje zjazd z toru drogą zjazdową i wjazdem udają się na pola startowe).

c) Kierowca, który nie ruszył z pól startowych podczas procedury startu („został na starcie”) może wyjechać z kieszeni startowej z zachowaniem ostrożności i po podporządkowaniu się poleceniom dawanym przez sędziego startu.

13.4. Wypadki: jeżeli dwa lub więcej samochodów uczestniczy w tym samym wypadku i dalszy udział w biegu nie jest możliwy, zostaną one sklasyfikowane wobec siebie według kolejności, w której ostatnio przekroczyły linię mety, lub zgodnie z pozycjami startowymi, jeżeli zdarzenie ma miejsce na pierwszym okrążeniu.

13.5. Przepisy ogólne

13.5.1. W samochodzie może znajdować się tylko jeden kierowca i żaden kierowca nie może współzawodniczyć w więcej niż jednym samochodzie w czasie jednych zawodów.

13.5.2. Sygnały flagami są zgodne z Załącznikiem H, MKS z następującymi wyjątkami:

a) Flaga Żółta. Dwie flagi żółte pokazywane są nie krócej niż do momentu, kiedy kierowca uszkodzonego pojazdu przebywa na trasie toru. Jedna żółta flaga pokazywane jest nie krócej niż do momentu gdy uszkodzony pojazd znajdując się na trasie toru stwarza zagrożenie. Flaga/flagi pokazywane są tylko przez jeden punkt obserwacyjny - usytuowany bezpośrednio przed miejscem wypadku/przeszkodą, z pominięciem procedury opisanej w załączniku H. Po przejechaniu obok miejsca pokazania flagi żółtej kierowcy nie mogą wyprzedzać aż do ominięcia miejsca wypadku/przeszkody, które ta flaga sygnalizuje. W opisanej sytuacji pokazanie flagi zielonej nie obowiązuje.

b) Flaga czerwona, flaga czarno-biała i flaga czarna: decyzja o pokazaniu tych trzech flag jest podejmowana wyłącznie na polecenie Sędziego Głównego lub Dyrektora Zawodów. Pokazanie flagi czarnej kierowcy musi być potwierdzone poprzez pisemne powiadomienie o tym fakcie tego kierowcy.

13.5.3. Powtórzenie biegu jest dopuszczone jedynie wówczas, gdy w czasie biegu zostanie pokazana czerwona flaga. Wszystkie inne przypadki zostaną potraktowane jako siła wyższa. Jeżeli kierowca w biegu rozmyślnie wymusza powtórny bieg poprzez blokowanie lub przeszkadzanie, może on być, zgodnie z decyzją sędziów wykluczony z tego konkretnego powtarzanego biegu.

13.5.4. W przypadku zastosowania słupków wyznaczających trasę, kierowca przejeżdżający ze złej strony takiego słupka lub go przemieszczający, może być ukarany do wykluczenia z biegu łącznie.

13.5.5. Procedura startu:

a) Lista startowa z kolejnością kierowców zostanie podana do wiadomości na tablicy ogłoszeń przed czasem rozpoczęcia biegów kwalifikacyjnych i finałowych.

b) Kolejne pełne biegi zostaną uformowane z kierowców, którzy zgłoszą się na pola przedstartowe, licząc od końca listy. Kierowca musi zgłosić się na pola przedstartowe w takim czasie aby umożliwić niezakłócone uformowanie biegu, w którym ma wystartować.

c) Po wystartowaniu biegu, który odbył się bez falstartu, zostaje otworzona na okres dwóch minut bramka pomiędzy polem przedstartowym i polem startowym. Tylko w tym czasie kierowcy z uformowanego kolejnego biegu mogą przemieścić się na pola startowe. W przypadku spornym lub wątpliwym spóźnienia kierowcy do biegów finałowych, decyzję o jego dopuszczeniu do startu podejmuje zawsze Sędzia Główny zawodów.

d) Po ustawieniu samochodów na polach startowych i potwierdzeniu gotowości kierowców, starter sygnalizuje gotowość przez pokazanie tablicy „5 SEC.” - wtedy uruchomiona zostaje aparatura falstartu. Starter schodzi z toru, START następuje w momencie zapalenia światła zielonego na sygnalizatorze.

e) Po starcie zabrania się kierowcom przez pierwsze 50 m. (zaznaczone linią) zmiany toru jazdy w sposób niebezpieczny pod karą – do wykluczenia z biegu łącznie,

f) Zabrania się dokonywania obsługi samochodów na polach startowych.

13.5.6. Stanowisko zawodnika w Parku Maszyn musi być wyposażone w płachtę serwisową z materiału płynoszczelnego o wymiarach minimalnych pokrywających obrys pojazdu (4m x 5m), na której należy wykonywać wszelkie prace przy samochodzie.

13.5.7. W biegach kwalifikacyjnych i finałowych dopuszcza się obowiązkowe przejechanie jednego okrążenia po zmienionej trasie toru tzw.: okrążenia alternatywnego (Joker Lap). W przypadku nieprzejechania przez alternatywny odcinek toru kierowca otrzyma: w biegu kwalifikacyjnym karę czasową 30 sekund, a w biegu finałowym zostanie on wykluczony z biegu i sklasyfikowany przed kierowcami, którzy w tym finale nie wystartowali. Za przejechanie alternatywnego odcinka toru więcej niż raz zawodnik otrzyma karę nadaną przez ZSS

Art. 14. BEZPIECZEŃSTWO KIEROWCY

Każdy kierowca musi w czasie wyścigu pod groźbą wykluczenia:

a) mieć założony i zapięty hełm zgodny z obowiązującą homologacją FIA.

b) nosić:

– kombinezon zgodny z obowiązującą homologacją FIA.

– rękawiczki, balaklawę, bieliznę i obuwie zgodne z obowiązującą homologacją FIA.

c) być właściwie przypiętym w fotelu za pomocą 6 punktowych pasów bezpieczeństwa z aktualną homologacją FIA. W sezonie 2010 dopuszcza się użycie min. 4 punktowych pasów bezpieczeństwa z aktualną homologacją FIA.

d) mieć szyby w drzwiach zamknięte. Po stronie kierowcy musi być zamontowana regulaminowa siatka – patrz zał. J. Art.253 p.11. Musi ona zakrywać cały otwór okna aż do kierownicy. Jej mocowanie musi być wykonane za pomocą profesjonalnej szybkozłączki i nie może być elastyczne. (Zał. J – Art. 261 pkt. 6.6)

e) dopuszcza się kontynuowanie biegu bez przedniej szyby, ale z opuszczoną osłoną oczu; w następnym biegu posiadanie szyby jest obowiązkowe,

f) W zawodach międzynarodowych obowiązuje wyposażenie bezpieczeństwa zgodne z regulaminem tych zawodów.

g) zaleca się stosowanie systemu typu HANS (system wspierania głowy i szyi).

Art. 15. OBOWIĄZKI KIEROWCY NA TORZE

15.1. Kierowca wyprzedzany, powinien dać drogę wyprzedzającemu. Utrudnienie manewru wyprzedzania, zajeżdżanie drogi lub blokowanie przez wyprzedzanego, spowoduje karę aż do wykluczenia z wyścigu włącznie. Jednakże 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.

15.2. Kierowca wyprzedzający, pod rygorem wykluczenia z biegu, nie może wjechać w tor 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.

15.3. Każdy samochód, który podczas trwania biegu zatrzymał się na torze, musi być z niego jak najszybciej usunięty przy zachowaniu wszelkich środków ostrożności. Kierowca zobowiązany jest podporządkować się poleceniom służb organizatora, a zwłaszcza sam usunąć się w bezpieczne miejsce.

15.4. Korzystanie w czasie trwania wyścigu z obcej pomocy, jest równoznaczne z wykluczeniem. Na trasie można usuwać usterkę, jednakże kierowca zdany jest na własne siły. Osoby funkcyjne mają obowiązek udzielania pomocy kierowcy, który wypadł z toru, jednakże nie wolno im wypychać samochodu na tor, kierowca jeżeli może jazdę kontynuować - musi na tor wrócić samodzielnie - zachowując środki ostrożności. Oddalenie się kierowcy na trasie od samochodu lub zdjęcie kasku jest równoznaczne z rezygnacją z dalszej jazdy.

15.5. Zabrania się pod groźbą wykluczenia - popychania samochodu na torze i polach startowych. Jediną siłą napędową może być silnik samochodu, a jedynym sposobem na uruchomienie silnika - jest rozrusznik.

15.6. Przed zmianą toru jazdy kierowca zobowiązany jest sprawdzić czy swoim manewrem nie zagraża innym jadącym za nim, dotyczy to także powrotu na tor.

15.7. Kierowca jest zobowiązany stosować się w trakcie treningów i wyścigów do poleceń sędziów, a w szczególności reagować na pokazywane flagi przez punkty PO, START i METĘ.

15.8. Wykroczenia przeciwko obowiązującym przepisom w czasie zawodów mogą być karane doliczeniem do czasu biegu kary czasowej – do wykluczenia z zawodów włącznie.

15.9. Zabrania się, pod karą wykluczenia z zawodów, grzania opon.

Art. 16. KORUPCJA

Zawodnik, kierowca i sędzia, którym zostanie udowodniona korupcja, w związku z ich uczestnictwem w zawodach, podlegają karze do dyskwalifikacji i odebrania licencji włącznie. Decyzję o nałożeniu kary podejmuje GKSS.

Art. 17. „PARC FERME”

„Parc Ferme” jest obowiązkowy dla wszystkich zawodników, którzy brali udział w finałach. Każdy zawodnik ma obowiązek dostarczyć swój samochód do „Parc Ferme” niezwłocznie po ostatnim biegu finałowym, w którym brał udział.

Art. 18. OCHRONA ŚRODOWISKA

18.1. 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.

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

18.3. Kierowca odpowiedzialny jest za przestrzeganie przepisów ochrony środowiska przez siebie, zatrudnioną obsługę i kibiców 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...”)

18.4. 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.

Zatwierdzono przez GKSS dn. 16 grudnia 2009 r

REGULAMIN SZCZEGÓŁOWY MISTRZOSTW POLSKI I PUCHARU POLSKI RALLYCROSS 2010

Art.1. PRZEPISY OGÓLNE

1.1. Rozgrywki odbywają się wg zasad określonych poniżej w oparciu o przepisy zawarte w Regulaminie Ramowym Rallycross wydanym na 2010 rok ze zmianami zawartymi w komunikatach i biuletynach GKSS. Kwestie nie uregulowane w ww. dokumentach rozstrzyga się w oparciu o Kodeks Sportu Samochodowego FIA wraz z załącznikami.

1.2. Dopuszcza się możliwość rozgrywania dodatkowych rund MPRC I PPRC dla części klas na torach krajowych i zagranicznych, lecz wyniki nie będą zaliczane do klasyfikacji zespołowej.

1.3. Rozgrywki będą przeprowadzone o tytuły:

Mistrza i Wicemistrzów Polski w klasyfikacji indywidualnej w klasach:

Dywizja 1 – samochody z napędem na 4 koła zgodnie z Div 1 FIA, dopuszcza się pozostałe samochody z napędem na 4 koła, z utraconą Homologacją o pojemności do 3500 cm³. (zgodne z Div 1 CEZ FIA Trophy);

Dywizja 1A – zgodnie z Div 1A FIA. (zgodne z Div 1A CEZ FIA Trophy);

Dywizja 2 – zgodnie z Div 2 FIA 2010, dopuszcza się samochody z Div 2 FIA 2008.

(zgodne z Div 2 CEZ FIA Trophy); w przypadku sklasyfikowania w MPRC co najmniej 3 kierowców startujących w samochodach zgodnych z Div 2 FIA 2010 prowadzona będzie również klasyfikacja kierowców w Dywizji 2 RWD.

Dywizja 4 – samochody z napędem na 2 koła, również z utraconą Homologacją o pojemności do 4000 cm³. (zgodne z Div 4 CEZ FIA Trophy);

Dywizja National Cup – CCS, SCS 1108 cm³.

Dywizja Kia Picanto Cup – Kia Picanto 1000 cm³ (zgodne z Regulaminem Pucharu Kia Picanto)

1.4. Indywidualne tytuły Mistrzów i Wicemistrzów Polski otrzymują kierowcy sklasyfikowani na najlepszych miejscach w sezonie, jeżeli zostały spełnione następujące warunki:

1.4.1. Kierowca został sklasyfikowany, jeżeli ukończył minimum 1 rundę.

1.4.2. Sklasyfikowano w sezonie minimum:

- 6 kierowców dla tytułu Mistrza Polski,
- 9 kierowców dla tytułu I Wicemistrza Polski,
- 12 kierowców dla tytułu II Wicemistrza Polski,

1.4.3. W klasyfikacji Zespołów będą przyznawane:

I - miejsce

II - miejsce

III - miejsce

otrzymują je zespoły sklasyfikowane na najlepszych miejscach w sezonie przy spełnieniu następujących warunków:

- każdy z nich został sklasyfikowany analogicznie jak w pkt. 1.4.1.

1.5. Zgłaszający legitymujący się licencją PZM wydaną zgodnie z Regulaminem Licencji może uczestniczyć w zespole.

1.5.1. Organizatorzy zawodów dopilnują stosowanej weryfikacji licencji i wpisu na liście startowej. Zgłoszenie zespołu wymaga zgłoszenia składu imiennego tego zespołu na 60 minut przed pierwszym biegiem kwalifikacyjnym i wniesienia opłaty zgodnie z pkt. 5.3.

1.5.2. Zespół może składać się z 2-3 kierowców. Klasyfikacja zespołów zostanie ogłoszona na danej rundzie w przypadku zgłoszenia, co najmniej 2 zespołów.

1.6. Długość trasy w jednym biegu określa się na min. 3 km Organizator poda w Regulaminie Uzupełniającym zawodów ilość obowiązujących okrążeń.

Art. 2. MISTRZOSTWA POLSKI I PUCHAR POLSKI RALLYCROSS-U

2.1. Rallycross jest konkurencją szybkościową, rozgrywaną na zamkniętym obwodzie o częściowo utwardzonej nawierzchni.

2.2. Mistrzostwa Polski Rallycross są mistrzostwami otwartymi również dla zawodników zagranicznych. Zawodnik zagraniczny może otrzymać tytuł Mistrza Polski w Rallycross.

2.3. Organizacja:

Zawody rozgrywane będą według reguł ogólnych, przewidzianych dla Mistrzostw Europy Kierowców w Rallycrossie w 2010 roku z odstępstwami ujętymi w Regulaminach MPRC i PPRC.

Art.3. WYNIKI - KLASYFIKACJA

3.1. Na każdej rundzie prowadzona będzie klasyfikacja indywidualna w klasach oraz zespołów. W klasyfikacji zespołowej liczy się punkty 3 kierowców z zespołu, minimum 1 kierowcę sklasyfikowanego.

3.2. Organizator poda we wskazanym regulaminowo czasie na tablicy informacyjnej:

- wyniki, które, o ile nie wpłyną w ciągu 30 min. od ich opublikowania, żadne protesty ani wyjaśnienia, stają się, po zatwierdzeniu i podpisaniu przez ZSS, oficjalne. W wypadku zmiany wyników, należy je ponownie wywiesić na okres 30 min.

3.3. Po zakończeniu sezonu danych rozgrywek przeprowadza się klasyfikację końcową.

Warunkiem objęcia nią kierowcy/zespołu jest sklasyfikowanie minimum w 1. rundzie (min. 2 treningi).

3.4. W przypadku zdobycia w jakiegokolwiek klasyfikacji indywidualnej sezonu jednakowej ilości punktów przez kilku kierowców - wyższe miejsce zajmuje ten, który uzyskał większą ilość lepszych miejsc w rundach, jeśli nie przyniesie to rozstrzygnięcia - ten, który zdobył większą sumę punktów ze wszystkich rund, przy dalszym braku rozstrzygnięcia - miejsca przyznawane są ex equo. W klasyfikacji zespołów w takim przypadku rozstrzyga o lepszym miejscu - suma punktów ze wszystkich rund, a przy braku rozstrzygnięcia miejsca przyznawane są ex equo.

3.4.1. Tytuł Mistrza Polski przyznawany będzie w klasach przy zebraniu się klasy

w 50% rund + 1, np.:

– dla 10 rund w 6-ciu

– dla 9 i 8 „, w 5-ciu

– dla 7 i 6 „, w 4-ech

– dla 5 i 4 „, w 3-ech.

3.4.2. Do klasyfikacji zespołów liczone będą wszystkie odbyte rundy. Na wynik zespołu liczone są punkty 1 najlepszego kierowcy (zespół min.1 kierowca) na danej rundzie.

a) Miejsca zespołowe do klasyfikacji rocznej będą punktowane wg poniższych zasad:

W danej Dywizji zostaną nadane punkty wg tabeli:

Miejsce 1 2 3 4 5 6

Punkty **9 6 4 3 2 1**

b) Miejsca indywidualne są punktowane wg kolejności:

W danej Dywizji zostaną nadane punkty wg tabeli:

Miejsca 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16

Punkty **20 17 15 13 12 11 10 9 8 7 6 5 4 3 2 1**

W przypadku gdy zostanie sklasyfikowanych mniej niż 8 kierowców zostanie nadane 50% punktów.

3.4.3. Odbędzie się 8 rund MPRC. Do wyniku sezonu liczy się wszystkie rozegrane rundy minus jedną (również te, w których zawodnik nie startował lub był wykluczony za odstępstwa techniczne).

3.4.4. Wyścig Puchar Polski PZM w Rallycross. Odbędą się 6 rund PPRC. W sezonie 2010 polscy zawodnicy będą sklasyfikowani w zawodach rozegranych na terenie Polski w klasyfikacji o Puchar Polski PZM w Rallycross. Kierowca, który zdobył, w danej Dywizji,

największą liczbę punktów, we wszystkich rundach rozegranych na terenie Polski, zostanie zdobywcą Pucharu Polski PZM, przy sklasyfikowaniu, w sezonie, co najmniej 3 kierowców kierowca, który zajął w punktacji rocznej 2 miejsce otrzyma puchar za zdobycie 2 miejsca w Pucharze Polski PZM, a przy sklasyfikowaniu, w sezonie, co najmniej 6 kierowców, kierowca który zajął w punktacji rocznej 3 miejsce otrzyma puchar za zdobycie 3 miejsca w Pucharze Polski PZM.

Art. 4. PROTESTY

4.1. Protesty dotyczące danego biegu mogą być składane w ciągu 30 min. od opublikowania wyników tego biegu. Protesty należy składać do Dyrektora Zawodów, Sędziego Zawodów lub ZSS.

4.2. W sytuacjach przewidzianych niniejszym regulaminem można składać protesty, należy je adresować do Sędziego Głównego Zawodów lub jego Asystentów, a w przypadku ich nieobecności do jednego z członków ZSS. Opłacie podlegają wyłącznie protesty i tylko pod tym warunkiem mogą być rozpatrywane. Protesty podpisuje własnoręcznie zawodnik lub kierowca.

4.3. Władze Zawodów (ZSS) rozpatrują protesty po wysłuchaniu zainteresowanych. Od decyzji ZSS zainteresowanym przysługuje prawo odwołania do GKSS. Zapowiedź odwołania musi być złożona w ciągu 60 min. od decyzji ZSS-u wraz ze złożeniem stosownej kaucji za odwołanie, a odwołanie w ciągu 48 godz. od dnia zakończenia zawodów. Wyniki zawodów w części dotyczącej odwołania zostają zawieszane do czasu jego rozpatrzenia.

4.4. Opłata od protestu wynosi

- dwukrotne wpisowe,
- w przypadku Art. 12 .5. (Reg. Ram. MPRC i PPRC): pięciokrotne wpisowe,
- zapowiedź odwołania do GKSS: 3000,- zł. wpłacone łącznie ze złożeniem zapowiedzi odwołania.

4.5. W przypadku uznania słuszności protestu, opłata zostaje zwrócona, przy proteście technicznym (Art. 12.5.) - opłata podlega zwrotowi, jeżeli protest był słuszny,
– jeżeli był niesłuszny - opłatę wypłaca się kierowcy oprotestowanemu po potrąceniu kosztów.

4.6. Wyjaśnienia mogą dotyczyć wyłącznie oczywistych błędów rachunkowych; należy je adresować do dyrektora zawodów.

Art. 5. POSTANOWIENIA KOŃCOWE

5.1. Wpisowe indywidualne i zespołów.

5.1.1. Zgłoszenia indywidualne MPRC i PPRC

- dla zawodów rozgrywanych na terenie Polski: 600,- zł (900,- zł dla rundy podwójnej, o ile zawodnik zgłosi się w dwóch rundach)
- dla zawodów rozgrywanych poza granicami Polski: do 150,- EURO.

5.1.2. Wpisowe zespołu, za każdego zgłoszonego kierowcę - 100,- zł.

5.2. Licencja zgłaszającego będzie wydana przez ZG PZM pod warunkiem wpłacenia do kasy ZG PZM 700,- zł. i ważna będzie na jeden sezon.

Uprawia ona do:

- umieszczania nazwy zgłaszającego obok macierzystego klubu kierowcy (zgłaszający/klub) w oficjalnych wydawnictwach zawodów,
- zgłaszania zespołu do klasyfikacji zespołów, jeden kierowca może być zgłoszony w jednym zespole.

5.3. Listę nagród ustala organizator w Regulaminie Uzupełniającym zawodów. Organizator może ustalić wypłaty wg własnego uznania i możliwości jako ryczałtowy zwrot kosztów uczestnictwa.

5.4. Każdy kierowca musi posiadać “Książkę Samochodu Sportowego”. Wystawienie książki z klauzulą “wtórnik” powoduje szczegółowe badanie samochodu i opłatę w wysokości 350 zł wpłacaną u organizatora.

5.5. Po każdej rundzie zawodnik lub jego upoważniony przedstawiciel zobowiązany jest do odbioru wszystkich dokumentów zdeponowanych w Biurze Zawodów, w tym również KSS. Zwrot dokumentów w innym terminie nastąpi po wpłaceniu do organizatora opłaty regulaminowej w wysokości 100zł.

5.6. Prawo interpretacji niniejszego Regulaminu zastrzega sobie Główna Komisja Sportu Samochodowego Zarządu Głównego Polskiego Związku Motorowego. Do kwestii nieujętych niniejszym Regulaminem mają zastosowanie odpowiednie przepisy Krajowego Regulaminu Sportu Samochodowego oraz Międzynarodowego Kodeksu Sportowego i FIA - FISA.

Art. 6. SKŁAD ZSS-ÓW NA POSZCZEGÓLNE RUNDY W 2010 ROKU ZATWIERDZA GKSS.

Art.7. ZALECANY HARMONOGRAM ZAWODÓW:

Dzień pierwszy:

Godz. Zdarzenie

08.00 Otwarcie Biura Zawodów

08.00 - 12.00 Badanie Kontrolne

12.30 I posiedzenie ZSS

13.00 - 14.00 Trening wolny

14.15 Obowiązkowa Odprawa z Zawodnikami

14.45 - 15.45 Oficjalny trening czasowy

15 minut po oficjalnym

treningu czasowym II posiedzenie ZSS

16.15 I bieg kwalifikacyjny

Dzień drugi:

Godz. Zdarzenie

08.00 - 09.00 Trening wolny

09.15 II i III bieg kwalifikacyjny

15 minut po III biegu

kwalifikacyjnym III posiedzenie ZSS

13.00 Oficjalne otwarcie zawodów

13.30 Finały

15 minut po Finałach IV posiedzenie ZSS

Zatwierdzono przez GKSS dn. 16 grudnia 2009r.

REGULAMIN TECHNICZNY

MISTRZOSTW POLSKI I PUCHARU POLSKI RALLYCROSS

Art.1. W sezonie 2010 r. Mistrzostwa Polski i Puchar Polski Rallycrossu będą rozgrywane w następujących dywizjach i podlegać będą przepisom technicznym Art. 279 Zał. J FIA z uwzględnieniem zapisów niniejszego regulaminu:

1.1.

Dywizja 1 – samochody z napędem na 4 koła zgodnie z Div 1 FIA, dopuszcza się pozostałe samochody z napędem na 4 koła, z utraconą Homologacją o pojemności do 3500 cm³. (zgodne z Div 1 CEZ FIA Trophy)

Dywizja 1A – zgodna z Div 1A FIA. (zgodne z Div 1A CEZ FIA Trophy)

Dywizja 2 – zgodna z Div 2 FIA 2010, dopuszcza się samochody z Div 2 FIA 2008. (zgodne z Div 2 CEZ FIA Trophy)

Dywizja 4 – samochody z napędem na 2 koła, również z utraconą Homologacją o pojemności do 4000 cm³. (zgodne z Div 4 CEZ FIA Trophy)

Dywizja National Cup – CCS, SCS 1108 cm³.

Dywizja Kia Picanto Cup – Kia Picanto 1000 cm³ (zgodne z Regulaminem Pucharu Kia Picanto)

1.2. Przepisy uzupełniające:

– Grzanie opon: zabrania się, pod karą wykluczenia, grzania opon. Pomiar temperatury będzie dokonywany, w szczególności, na polach przedstartowych.

– Samochody Dywizji 4 nie muszą być wyposażone w katalizator.

– W MPRC I PPRC obowiązuje poziom hałasu zgodnie z Załącznikiem J Art. 279 (ograniczenie poziomu hałasu do 100 dB), jak również rura wydechowa musi się kończyć wraz z tylną krawędzią samochodu.

– Uszy holownicze muszą być łatwo dostępne, nie mogą wystawać poza obrys nadwozia i posiadać średnicę wewnętrzną min. 50 mm – zaleca się typu „miękkiego” o wytrzymałości minimum 5000 N

– Klatka bezpieczeństwa – musi być stosowane wzmocnienie boczne od strony kierowcy (Zał. J) Zaleca się stosowanie wzmocnienia w formie krzyżowej. Dla nowych samochodów (homologowanych po 1 stycznia 2005 roku) obowiązkowe jest wzmocnienie górnej części klatki bezpieczeństwa – zgodnie z Załącznikiem J, Art. 253 pkt 8.2.1.5. W sezonie 2010 niepalne otuliny klatki bezpieczeństwa mogą być niehomologowane tylko w jej dolnych częściach, natomiast w częściach górnych (w okolicach głowy kierowcy) muszą być homologowane. (lista techniczna FIA nr 23 typ A)

– Pasy bezpieczeństwa - obowiązuje mocowanie pasów ramieniowych do poprzecznej rury stanowiącej integralną część klatki bezpieczeństwa.

– Balsat – mocowanie balastu: musi być stosowana płyta wzmacniająca przyspawana do podłogi o powierzchni minimum 40 cm² i grubości minimum 3 mm dla każdej śruby. Dla balastu do 10 kg należy stosować minimum 2 śruby (min.: M10 - 8.8), powyżej 10 kg należy stosować minimum 3 śruby (min.: M10 - 8.8). Co najmniej 2 śruby muszą posiadać otwory do plombowania.

– Szyby boczne i tylne wykonane ze szkła bezpiecznego, muszą być od wewnątrz wyklejone przezroczystą, bezbarwną folią przeciwoodpryskową.

Numery startowe przypisuje się wg kolejności z klasyfikacji 2008 r.

Dla poszczególnych klas:

Dla poszczególnych Dywizjach:

Dywizja 1 1 - 99

Dywizja 1 A 101- 199

Dywizja 2 201- 299

Dywizja 4 401- 499

Dywizja National Cup 501- 599

Dywizja Kia Picanto Cup 1 - 50

1.4. Szczegółowa interpretacja przepisów dotyczących samochodów startujących w Dywizji National Cup.

Są to samochody Fiat CCS i SCS 1108 posiadające homologacje FIA N/A 5529, N/A 5593 przystosowane do zawodów RC zgodnie

z następującą specyfikacją:

- Zgodnie z art.279 zał. J. Pkt. 1.1 Div 2 pkt. 2.
- Niedozwolone są przepisy pkt. 4.
- Obowiązują wymogi grupy N zał. J z następującymi wyjątkami.

1.4.1. Masa

800 kg – z kierowcą i jego wyposażeniem. Balast zgodnie z art. 252.2.2. Załącznika J FIA (dozwolone pierwsze zdanie).

1.4.2. Koła i ogumienie

Tarcze kół – aluminiowe lub stalowe śr. 13” i max. szerokości 5,5”

Dopuszcza się stosowanie płytek dystansowych, pod warunkiem nie przekroczenia homologowanego wymiaru rozstawu kół.

Opony produkcji krajowej max 155x13”.

Opony mogą być bieżnikowane.

1.4.3. Amortyzatory.

Dowolne (za wyjątkiem regulowanych zewnętrznie).

1.4.4. Silnik

– Zasilanie jednopunktowe.

Kontroli podlegają w szczególności następujące parametry silnika:

- homologowane cylindryczne otwory w kolektorach, głowicy, kadłubie silnika
- pojemność skokowa - 1108,3 cm³
- średnica cylindra - max 70,03 mm
- skok tłoka - max 72,05 mm
- pojemność komory spalania w głowicy - min 23,41 cm³
- grubość uszczelki głowicy po demontażu - min 1,65 mm
- wystawanie denka tłoka w stosunku do płaszczyzny bloku silnika w zz max 0,1 mm
- średnica grzybka zaworu ssącego - max 31,50 mm
- średnica grzybka zaworu wydechowego - max 27,50 mm
- średnica gniazda zaworu ssącego - max 28,50 mm
- średnica gniazda zaworu wydechowego - max 25,50 mm
- masa koła zamachowego - min 6500 g
- średnica gardzieli urządzenia wtrysku - 30,00 mm + 0,25
- wymiary A i B wałka rozrządu muszą być zachowane (zarys krzywki dowolny, Art. 325 karty hom.)
- układ wydechowy od wylotu z kolektora wydechowego dowolny, maksymalna zewnętrzna średnica rury wydechowej 54 mm, obowiązkowy katalizator.

1.4.5. Zbiornik paliwa

Musi być oryginalny.

1.4.6. Napęd

Skrzynia biegów seryjna. Dopuszcza się dowolne przełożenie główne i dowolny mechanizm różnicowy typu mechanicznego, przeguby łączące półosie z mechanizmem różnicowym dowolne. Podpory silnika i skrzyni biegów są dowolne lecz ich ilość musi być zgodna z homologacją.

1.4.7. Zderzaki

Dopuszcza się stosowanie zamiennie zderzaków z innych dostępnych wersji produkcyjnych w ramach typu samochodu – CC lub SC.

1.4.8. Zezwala się na stosowanie osłony podsilnikowej.

1.4.9. Generator prądu – nie podlega kontroli sprawności i kompletności.

1.5. Szczegółowa interpretacja przepisów dotyczących samochodów startujących w Dywizji Kia Picanto Cup.

Są to samochody zgodne z Regulaminem Pucharu Kia Picanto 2010 z następującymi odstępstwami:

1.5.1. Masa

910 kg – z kierowcą i jego wyposażeniem. Balast zgodnie z art. 252.2.2. Załącznika J FIA (dozwolone pierwsze zdanie).

1.5.2. Koła i ogumienie

Tarcze kół – aluminiowe lub stalowe śr. od 13”, 14”, 15” i szerokości maksimum 7”.

Art. 2. PUCHAR POLSKI PZM W RALLYCROSS.

2.1. Gaśnice: Obowiązkowe jest stosowanie gaśnicy ręcznej o min. masie 2 kg środka gaśniczego (według Zał. J). Zaleca się stosowanie homologowanych systemów gaśniczych.

2.2. Fotel kierowcy: musi być pewnie zamocowany. Jeżeli jest zamocowany na szynach, musi być dodatkowo zablokowany, aby był nieruchomy i sztywny. Obowiązkowe jest stosowanie foteli typu kubełkowego. Zaleca się mocować oparcie fotela kierowcy do klatki bezpieczeństwa. Fotele pasażerów muszą być usunięte.

2.3. Pasy bezpieczeństwa: patrz art. 14 Regulaminu Ramowego RC.

Obowiązuje mocowanie pasów do poprzecznej rury wzmacniającej klatkę bezpieczeństwa.

2.4. Zbiorniki paliwa, oleju i płynu chłodzącego: każdy zbiornik musi być wyposażony w zawór zwrotny w odpowietrzeniu zbiornika – uniemożliwiający wyciek paliwa w przypadku przewrócenia się pojazdu. Jeżeli zastosowany jest nieoryginalny zbiornik, musi być on umieszczony co najmniej 30 cm od poszycia nadwozia, poza kabiną kierowcy i musi być oddzielony od tej kabiny przez ścianę przeciwogniową lub przez dodatkową obudowę. Oba takie elementy muszą być szczelne. O ile zbiornik paliwa jest nieoryginalny – musi być zamontowany z możliwością spływu rozlanego paliwa na zewnątrz pojazdu, mieć pojemność max 30 dm³, oraz posiadać wlew z kołnierzem bezpieczeństwa i odpływem. Zbiorniki muszą być odizolowane od pomieszczenia kierowcy przegrodami tak, by w przypadku przecieku lub awarii zbiornika żaden płyn nie przedostał się do tego pomieszczenia. To samo stosuje się do zbiorników paliwa będących w pobliżu komory silnikowej lub układu wydechowego. Zamknięcie wlewu paliwa nie może wystawać ponad nadwozie i musi być odporne na wycieki.

2.5. Wnętrze: wykończenie wnętrza jest dowolne. Nie mogą występować ostre krawędzie.

Art. 3. Uzupełnienie Art. 252 Załącznika J pkt. 1.5. - dopisuje się - w zawodach rozgrywanych na terenie RP zezwala się na naprawę uszkodzonych gwintów przez zmianę średnicy śruby lub „szpilki”, zaspawywanie, wstawianie w korpus tulei redukcyjnych z dowolnego materiału.

Art. 4. Poza określonymi w niniejszym Regulaminie warunkami w MPRC i PPRC obowiązuje Art. 279 Załącznika J.

Art. 5. Podczas dokonywania kontroli samochodów Komisja Techniczna MPRC i PPRC będzie używała sprawdzianów kontrolnych oraz stosowała metody porównawczo – pomiarowe uznane przez Zespół Techniczny GKSS PZM.

Art. 6. Sprawy sporne i interpretacje należą do GKSS.

Zatwierdzono przez GKSS dn. 16 grudnia 2009 r.