

Stan prawny na dzień 17 stycznia 2011 r.

REGULAMIN

RAJDOWYCH SAMOCHODOWYCH

MISTRZOSTW POLSKI

2011



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

1. Ustalenia ogólne

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

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

1.3. Rajdowe Samochodowe Mistrzostwa Polski rozgrywane są w oparciu o następujące przepisy:

- Międzynarodowy Kodeks Sportowy (zwany dalej MKS) wraz z załącznikami;
- Regulamin Sportowy Rajdowych Mistrzostw Regionalnych FIA (zwane dalej Regulaminami Sportowymi) wraz z załącznikami na rok 2011;
- Niniejszy Regulamin Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski wraz z załącznikami;
- Ustawa „Prawo o Ruchu Drogowym”;
- inne przepisy.

1.4. Niniejszy Regulamin uzupełnia i miejscami precyzuje postanowienia zawarte w MKS i Regulaminach Sportowych o wymagania PZM.

2. Kalendarz imprez

2.1. Niniejszy regulamin jest obowiązujący we wszystkich rajdach - rundach RSMP znajdujących się w oficjalnym kalendarzu sportowym PZM.

2.2. Do RSMP będą zaliczane rajdy - rundy określone w oficjalnym kalendarzu sportowym PZM na rok 2011, zwane dalej rajdami lub rundami.

3. Ogólne warunki organizacyjne dotyczące trasy i przebiegu rajdu.

3.1. Łączna zaplanowana długość odcinków specjalnych (zwanymi dalej OS) wynosić będzie pomiędzy 150 a 220 km, a maksymalna długość jednego OSu – 25 km. Warunkiem uznania ważności rajdu jest spełnienie wymogów zawartych w punkcie 5.5.5 Regulaminów Sportowych.

3.1.1. Przyjmuje się, że runda składa się łącznie z Dnia 1 i Dnia 2.

3.1.2. W przypadku rund łączonych (RSMP + RPP) rajd zaliczany do RPP musi być rozegrany w drugim Dniu rajdu.

3.2. Czas trwania rajdów.

Przy zachowaniu postanowień art. 2.14 oraz 8.1 Regulaminów Sportowych, ustala się, że trasa rajdu musi być podzielona na dwa Dni. Różnica długości Odcinków Specjalnych Dnia pierwszego i Dnia drugiego nie może przekroczyć 20%. Jeżeli w dniu poprzedzającym organizator przewiduje Odcinek Super Specjalny to jest on traktowany jako sekcja 1 Dnia pierwszego.

3.2.1. Rozdanie nagród musi odbyć się w dniu przyjazdu na metę rajdu.

3.3. Trasy poszczególnych odcinków specjalnych rozgrywanych na drogach publicznych mogą być przejeżdżane podczas rajdu nie więcej, niż 3 razy w każdym z kierunków. Nie dotyczy to rajdów szutrowych, gdzie odcinki specjalne muszą być przejeżdżane tylko w jednym kierunku, maksymalnie dwa razy (2x). Jeżeli odcinki specjalne są rozgrywane w przeciwnych kierunkach, to musi powstać taki układ trasy, aby przeciwne przejazdy tego odcinka nie odbywały się w czasie tego samego Dnia. Wszystkie odcinki specjalne podczas rajdu muszą mieć jednolitą nawierzchnię; dopuszcza się wprowadzenie krótkich łączników o odmiennej nawierzchni, jednak suma ich długości nie może przekraczać 10% długości odcinka specjalnego.

3.4. Zobowiązuje się Organizatorów do następującego harmonogramu zawodów:

- wtorek – w godz. 18:00 – 22:00 wydawanie dokumentów do zapoznania z trasą, Odbiór Administracyjny oraz montaż GPS (opcjonalnie)
- środa – w godz. 07:00 – 09:00 alternatywnie wydawanie dokumentów do zapoznania z trasą, Odbiór Administracyjny oraz montaż GPS (opcjonalnie)
- środa – w godz. 07:00 – 21:00 zapoznanie z trasą
- czwartek – w godz. 08:00 – 11:00 odcinek testowy
- czwartek – w godz. 12:00 – 16:00 BK1 oraz montaż GPS
- czwartek – w godzinach popołudniowych alternatywnie Prolog lub ceremonia startu
- piątek / sobota – rajd (start każdego Dnia nie wcześniej niż o godz. 08:00)

W przypadku kiedy niedziela jest 2 Dniem rajdu, cały harmonogram ulega przesunięciu o jeden dzień.

Odstępstwa od powyższego harmonogramu mogą nastąpić wyłącznie po uzyskaniu zgody GKSS.

3.5. Trasa rajdu powinna spełniać następujące wymagania:

- Przyjmuje się, że maksymalna średnia prędkość na odcinkach drogowych nie może być wyższa niż 45 km/godz. Ponadto czasy przejazdów odcinków drogowych muszą być zwiększone o okoliczności, które mogą mieć wpływ na rzeczywisty czas przejazdu (strefy tankowania i/lub znakowania opon, przejazdy kolejowe, itp.).
- Odległość pomiędzy metą lotną i metą stop musi być większa niż 200 m. Musi ona zapewniać możliwość bezpiecznego wytracenia prędkości przez samochód rajdowy. Przy ustalaniu lokalizacji mety lotnej i mety stop należy bezwzględnie wziąć pod uwagę możliwość bezpiecznego zaparkowania samochodów organizatora, specyficzne warunki lokalne, a zwłaszcza ukształtowanie drogi, terenu oraz szybkość samochodów.
- Co 3 - 5 odcinków specjalnych musi być zaplanowana komasacja; teoretyczny czas komasacji dla pierwszej załogi powinien wynosić do 15 minut. Komasacja musi być zlokalizowana przed Parkiem Serwisowym, natomiast przed metą rajdu zalecane jest przegrupowanie które umożliwi pierwszym trzem załogom wjazd na metę w odpowiedniej kolejności.

3.6. Każdy organizator jest zobowiązany do zapewnienia przynajmniej jednego samochodu funkcyjnego oznaczonego specjalnym numerem (dawniej „K”) dla każdego rajdu (RSMP, RPP). Załoga tego samochodu musi wystartować do każdego odcinka specjalnego nie później niż 2 minuty po ostatnim zawodniku każdego rajdu

(RSMP, RPP). Obowiązkiem tej załogi jest znajomość „Procedury Bezpieczeństwa” i w razie zdarzenia jej zastosowanie. Samochód ten porusza się po trasie rajdu niezależnie od zamykającego samochodu „szachownica” i każdy z nich spełnia inną rolę.

3.7. Wszelkie odstępstwa od powyższych ustaleń będą rozpatrywane na wniosek organizatora przez GKSS.

3.8. Dla wszystkich organizatorów obowiązuje jeden numer telefonu alarmowego SOS (+48 XXX XXX XXX), udostępniany tylko zawodnikom i służbom organizatora, pod który należy składać informację o wypadkach. Nie zwalnia to zawodników z obowiązku wynikającego z przepisu 11.6 niniejszego regulaminu. We wszystkich wydawnictwach organizatora musi być opublikowany drugi, ogólnodostępny numer telefonu (+48 601 100 777) służący **pozostałym osobom** do kontaktów z organizatorem.

3.9. Wszystkie samochody funkcyjne Organizatora muszą posiadać na przednich drzwiach oznaczenie zgodne z „Opcjonalnym polem numerowym” z załącznika nr 4 z zachowaniem wymiarów tego pola.

4. Dopuszczone samochody - podział na grupy i klasy

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

- samochody grupy N
- samochody grupy A w tym Super 1600
- samochody grupy R
- samochody Super 2000
- amochody grupy HR (**samochody, którym minął okres dodatkowych 4 lat po wygaśnięciu homologacji z wyłączeniem samochodów klasy HR-P).**)
- samochody grupy „Open”

Samochody w grupie HR i w klasach pucharowych muszą odpowiadać postanowieniom regulaminów technicznych obowiązujących dla tych samochodów, który stanowi załącznik numer 10 do Regulaminu RSMP.

4.2. Wszystkie samochody zgłoszone do rajdu muszą posiadać dopuszczenie do ruchu drogowego i muszą spełniać wymagania art. 253 Zał. J w zakresie obowiązkowego wyposażenia bezpieczeństwa. Zastosowane modyfikacje dozwolone przez Zał. J dla wszystkich samochodów muszą być zgodne z przepisami Prawo o Ruchu Drogowym ze szczególnym uwzględnieniem przepisów w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego i ochrony środowiska.

Każdy samochód, w którym oryginalny katalizator/-y został/y wymontowany/-e, musi być wyposażony w seryjny lub homologowany katalizator który nie może być modyfikowany.

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

W czasie BK1 zawodnik i/lub kierowca musi przedstawić kartę homologacyjną na drukach FIA (oryginał) oraz Książkę Samochodu Sportowego pod rygorem niedopuszczenia do startu.

Dopuszcza się stosowanie folii przyciemnianej na szybach zgodnie z art. 253.11 Załącznika J. Folia przyciemniana, na szybach przednich drzwi, musi być dopuszczona

do ruchu drogowego (przepuszczalność światła co najmniej 70%). Folie posrebrzane w RSMP są zabronione.

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

4.3. Podział na klasy.

4.3.1. Samochody grupy N będą podzielone na klasy w zależności od pojemności skokowej silnika jak następuje:

- klasa N 1 do 1400 cm³
- klasa N 2 powyżej 1400 cm³ i do 1600 cm³
- klasa N 3 powyżej 1600 cm³ i do 2000 cm³
- klasa N 4 powyżej 2000 cm³

4.3.2. Samochody grupy A będą podzielone na klasy w zależności od pojemności skokowej silnika jak następuje:

- klasa A 5 do 1400 cm³
- klasa A 6 powyżej 1400 cm³ i do 1600 cm³
- klasa A 7 powyżej 1600 cm³ i do 2000 cm³

Samochody homologowane jako Kit Car o pojemności silnika pomiędzy 1400 cm³ i do 1600 cm³ są dopuszczone (A6), jeżeli są zgodne także z art. 255.6.2 „Masa” Załącznika J. Samochody z napędem na 2-koła wyposażone w turbodoładowany silnik Diesla o pojemności nominalnej do 2000 cm³ (grupa A i N), będą przydzielone do klasy jak następuje:

- klasa TD

4.3.3. Samochody grupy R będą podzielone na klasy w zależności od pojemności skokowej silnika jak następuje :

- klasa R1A do 1400 cm³
- klasa R1B powyżej 1400 cm³ i do 1600 cm³
- klasa R2B powyżej 1400 cm³ i do 1600 cm³
- klasa R2C powyżej 1600 cm³ i do 2000 cm³
- klasa R3C powyżej 1600 cm³ i do 2000 cm³
- klasa R3T do 1600 cm³ (nominalna)
- klasa R3D do 2000 cm³ (nominalna)

4.3.4. Samochody homologowane jako S2000-Rally: 2.0 Atmospheric, samochody S2000-Rally: 1.6 T oraz samochody Grupy R4 będą przydzielone do klasy jak następuje:

- klasa S2/R4

4.3.5. Samochody grupy HR będą podzielone na klasy w zależności od pojemności skokowej silnika, jak następuje:

- klasa HR 9 do 750 cm³
- klasa HR 10 powyżej 750 cm³ i do 1300 cm³
- klasa HR 11 powyżej 1300 cm³ i do 1600 cm³
- klasa HR 12 powyżej 1600 cm³ i do 2000 cm³
- klasa HR 13 powyżej 2000 cm³ (bez ograniczenia pojemności)
- klasa HR P (klasa historyczna przejściowa) – regulamin techniczny dla tej klasy stanowi załącznik nr 11 niniejszego regulaminu.

4.3.6. Samochody grupy „Open” – samochody zgodne z aktualną lub utraconą homologacją FIA lub ASN oraz zgodne z przepisami Załącznika J.

- samochody GT
- samochody Kit Car o pojemności silnika ponad 1600 cm³
- samochody N4+ (max. średnica wewnętrzna wlotu powietrza do sprężarki wynosi 34 mm)
- samochody klasy A-8 (powyżej 2000 cm³) w tym WRC
- samochody CNG (samochody wyposażone w instalację gazową Compressed Natural Gas)
- **samochody S2000-Rally: 1.6 T engine WRC kit (WRC 2011)**
- **samochody RGT Cars.**

4.4. GKSS może, na pisemny wniosek zainteresowanych zawodników, utworzyć inną, nową klasę w trakcie sezonu.

5. Dopuszczeni zawodnicy, dokumenty, uprawnienia

5.1. Do udziału w rajdzie, jako zawodnik lub kierowca i pilot dopuszczona będzie każda osoba, która posiada ważną licencję stopnia „R” lub inną międzynarodową odpowiedniej kategorii. Osoba posiadająca licencję stopnia „R” z adnotacją „co-driver”, będzie dopuszczona tylko jako pilot, bez prawa prowadzenia samochodu na odcinkach specjalnych.

5.2. Obydwaj członkowie załogi muszą posiadać ważne prawa jazdy odpowiedniej kategorii, ważne książeczki zdrowia z aktualnym wpisem upoważnionego lekarza. Ustala się, że ważność badań lekarskich wynosi 6 miesięcy o ile lekarz nie określi krótszego terminu. Ważność orzeczenia psychologicznego wynosi 2 lata od daty badania. Orzeczenie psychologiczne musi obejmować cały bieżący sezon sportowy. Członkowie załogi, którzy ulegli wypadkowi podczas rajdu i udzielona została im pomoc medyczna, chcąc uczestniczyć w kolejnym rajdzie muszą poddać się ponownym badaniom lekarskim i uzyskać aktualny wpis do książeczki zdrowia.

5.3. W przypadku **kiedy którykolwiek z członków załogi został hospitalizowany** podczas 1 Dnia rajdu, **jego** udział podczas 2 Dnia rajdu jest możliwy wyłącznie po uzyskaniu pisemnej zgody lekarza zawodów.

5.4. W sezonie 2011, **obowiązującym dokumentem w zakresie aktualnych badań lekarskich jest Międzynarodowa Karta Zdrowia - „International Medical Form” (żółta książeczka).** MKZ dla posiadaczy licencji stopnia „R” wydawana jest przez Biuro Sportu i Marketingu PZM a dla posiadaczy pozostałych licencji przez ZO PZM.

5.5. Kolejność startu do rajdu będzie określona porządkiem nadanych przez organizatora numerów startowych. Organizator przydzieli startującym numery startowe według następujących kryteriów:

- seria 1: kierowcy z listy priorytetowej FIA A
- seria 2: kierowcy z listy priorytetowej FIA B
- seria 3: kierowcy z listy priorytetowej PZM

kryteria umieszczenia na liście priorytetowej zawiera zał. 1;

Kierowcy z list priorytetowych FIA (A i B) w rajdach zaliczanych wyłącznie jako rundy RSMP, traktowani będą w kolejności startu na równi z kierowcami priorytetu PZM,

- seria 4: pozostali kierowcy.

W każdym rajdzie obowiązuje przydział numerów startowych według następującej kolejności : Super 2000, R4, N4, A7, R3T, R3C, R2C, R2B, A6, N3, A5, R1B, N2, R1A, N1.

Przydział numerów startowych dla kierowców grupy HR, grupy „Open” oraz klas TD i R3D nastąpi indywidualnie według posiadanego rozeznania klasą samochodów i/lub kierowców przez GKSS.

W wyjątkowych i uzasadnionych przypadkach ZSS będzie mógł odstąpić od podanej powyżej kolejności.

Kolejność numerów startowych kierowców będzie następująca:

- w pierwszym rajdzie sezonu - zgodnie z klasyfikacją generalną ubiegłego sezonu;
- w kolejnych rajdach – dla kierowców z list priorytetowych zgodnie z aktualną klasyfikacją generalną po poprzednim rajdzie i odpowiednio w klasach dla kierowców pozostałych.

5.6. Nazwiska kierowcy i pilota, **poprzedzone pierwszą literą imienia** wraz z flagami narodowymi muszą być umieszczone na samochodzie zgodnie z Załącznikiem nr 4 Regulaminu Ramowego RSMP 2011. Przyjmuje się, że wysokość liter umieszczonych na przednich błotnikach nazwiskach kierowcy i pilota będzie wynosiła 2-4 cm. Nie przestrzeganie tego przepisu pociągnie za sobą karę wg uznania przez ZSS.

5.7. Podczas trwania rajdu, **załoga musi posiadać przy sobie prawa jazdy, licencje kierowcy/pilota i okazywać je na każde żądanie sędziów organizatora**. Nieprzestrzeganie tego przepisu pociągnie za sobą karę do wykluczenia włącznie. **Podczas rajdów/rund RSMP, Karta Identyfikacyjna nie będzie stosowana**.

5.8. W rajdach, rundach RSMP, obowiązuje karta wykroczeń.

6. Regulamin uzupełniający

6.1. Regulamin uzupełniający musi być umieszczony na stronie internetowej Organizatora nie później, niż 30 dni przed dniem badania kontrolnego. Harmonogram czasowy, mapy rajdu oraz plan Parku Serwisowego muszą być umieszczone na stronie internetowej organizatora nie później niż 14 dni przed dniem BK1.

6.2. Każdy zawodnik używający system łączności radiowej podczas trwania rajdu ma obowiązek podania w formularzu zgłoszenia częstotliwości pasm radiowych oraz ilość urządzeń. Używanie przez zawodnika pasm łączności radiowej bez stosownych zezwoleń oraz bez uzgodnienia z organizatorem będzie karane zgodnie z obowiązującymi przepisami.

7. Osoby oficjalne - obsady personalne władz rajdu

7.1. W rajdach nie zaliczanych do Mistrzostw Europy, ZSS będzie się składał z trzech osób wyznaczonych przez GKSS. W innym przypadku będzie zastosowany art. 3.1 Regulaminów Sportowych.

7.2. Na każdą rundę GKSS powoła Obserwatora PZM, który będzie oceniał poziom organizacyjny rajdu w oparciu o kryteria określone w formularzu. Uprawnienia i obowiązki Obserwatora, analogiczne jak obserwatora FIA, podają Regulaminy Sportowe.

7.3. Na każdą rundę GKSS powoła Delegata ds. bezpieczeństwa publiczności i zawodników, który będzie monitorował stan bezpieczeństwa na trasie rajdu.

Szczegółowe ustalenia dotyczące uprawnień i obowiązków Delegata ds. bezpieczeństwa podają Regulaminy Sportowe..

7.3.1. W przypadku istotnych uchybień w zabezpieczeniu lub przygotowaniu OS, ZSS na wniosek Delegata ds. bezpieczeństwa PZM oraz po konsultacji z Obserwatorem PZM i znajdującym się na trasie członkiem ZSS, może podjąć decyzję o przerwaniu lub odwołaniu odcinka specjalnego.

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

7.5. Na każdą rundę GKSS powoła Kierownika Centrum Kierowania Rajdem wraz z jego zespołem.

8. Zgłoszenia, wpisy, reklama

8.1. Obowiązek przesłania zgłoszenia wraz z załącznikami spoczywa na zawodniku. Potwierdzeniem zgłoszenia przez klub, jest pieczętka na druku zgłoszenia, lub na wniosek zawodnika, jednorazowa lub stała na cały sezon zgoda jego macierzystego klubu na starty w dowolnym cyklu – RSMP, RPP lub rajdach RD-3L. Na zawodniku spoczywa obowiązek dostarczenia tej zgody do Organizatora jako załącznika do zgłoszenia.

8.2. Wyłącznie pocztą elektroniczną, na podany w regulaminie uzupełniającym adres e-mail Organizatora zawodnik przesyła w terminie zgłoszeń :

- wypełniony formularz zgłoszenia (do pobrania ze strony rajdu)
- potwierdzenie wpłaty wpisowego

oraz zeskanowane w kolorze :

- licencję zawodnika i licencje kierowców
- prawa jazdy kierowców
- dowód rejestracyjny pojazdu
- ubezpieczenie pojazdu

8.3. Opcjonalnie w miarę własnych potrzeb, również wyłącznie pocztą elektroniczną na podany w regulaminie uzupełniającym adres e-mail organizatora zawodnik w terminie zgłoszeń przesyła pobrane ze strony rajdu :

- druk zamówienia dodatkowej powierzchni w Parku Serwisowym
- wniosek o wspólne/sąsiadujące stanowisko w Parku Serwisowym
- zgłoszenie do klasyfikacji sponsorskiej (z opłatą)
- zgłoszenie do klasyfikacji producentów (z opłatą)
- potwierdzenie o którym mowa w punkcie 8.1

8.4. Jedyne dokumenty organizatora, które zawodnik ma obowiązek dostarczyć podczas odbioru dokumentów do zapoznania z trasą / Odbioru Administracyjnego to oryginał formularza zgłoszenia z podpisami zawodnika i kierowców oraz wypełniona i wydrukowana obustronnie karta odbioru administracyjnego i BK 1 (karta OA i BK). Wydrukowaną i wypełnioną „kartę wyposażenia bezpieczeństwa osobistego” zawodnicy przedstawiają podczas BK1.

Formularz zgłoszenia podany jest w Załączniku nr 2 do niniejszego regulaminu.

8.4.1. Każdy zawodnik, który chce otrzymać Fakturę VAT z tytułu opłaty wpisowego oraz opłaty za dodatkową powierzchnię w Parku Serwisowym musi dołączyć do oryginału zgłoszenia dane do faktury. Po spełnieniu tego warunku, zawodnik otrzyma FV podczas Odbioru Administracyjnego.

8.5. Zgłoszenie jest zawarciem umowy cywilnoprawnej z organizatorem.

8.5.1. Zgłoszenia na jeden Dzień rajdu nie będą przyjmowane.

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

8.7. W każdym rajdzie w sezonie 2011 wprowadza się dwa terminy wpisowego.

- Termin 1 – biegnie od dnia rozpoczęcia terminu zgłoszeń.
- Termin 2 – biegnie przez ostatnie 3 dni terminu zgłoszeń.

Wpisowe w Terminie 2 jest wyższe o 500 PLN w stosunku do każdej kwoty zawartej w tabeli w pkt. 8.5.1 (tabela poniżej). Data realizacji płatności (nie złożenia!) na potwierdzeniu przelewu, decyduje o dniu jej wykonania.

8.7.1. Przy zachowaniu wymagań art. 17.3.2 Regulaminów Sportowych, maksymalna wysokość podstawowego wpisowego na każdy rajd w roku 2010 dla zawodników wynosi:

	Z reklamą dodatkową organizatora	Bez reklamy dodatkowej organizatora
Dla zawodników prywatnych (samochód zgłoszony przez kierowcę lub pilota tego samochodu) zgłaszających się samochodami : N3, N2, N1, A7, A6, A5, HR-P, Grupa R	2 200 PLN	4 000 PLN
Dla zawodników prywatnych (samochód zgłoszony przez kierowcę lub pilota tego samochodu) zgłaszających się samochodami: Super 2000, Super 1600, N4, R4, TD, „Open”	2 900 PLN	5 400 PLN
Dla zawodników pozostałych (samochód zgłoszony przez osobę inną niż kierowca lub pilot tego samochodu)	3 700 PLN	7 000 PLN
Dla zawodników osób prawnych (samochód zgłoszony przez osobę inną niż kierowca lub pilot tego samochodu), gdzie kierowca legitymuje się inną licencją niż wydana przez PZM	6 000 PLN	9 000 PLN
Dla zawodników grupy HR oraz dla zawodników sklasyfikowanych w RPP sezonie 2010 – nie dotyczy zgłoszeń samochodami: N4, R4, Super 2000, Super 1600	1 200 PLN	2 400 PLN

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

8.8. Organizator zobowiązany jest do umieszczenia w regulaminie uzupełniającym załącznika nr 4 z regulaminu ramowego RSMP. Treść reklamy dodatkowej musi zostać opublikowana na stronie internetowej nie później niż na 7 dni przed terminem rozpoczęcia odbioru administracyjnego.

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

8.9. Reklama na szybach samochodu musi spełniać wymagania art. 211 MKS **w zakresie szyby przedniej. Szyba tylna musi być zgodna z zał nr 4 niniejszego regulaminu.** Nieprzestrzeganie tego przepisu pociągnie za sobą karę do uznania przez ZSS.

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

	Zgłoszenie osoby prawnej	Zgłoszenie prywatne
Tablica „Serwis”**	1	1
Tablica „Pojazd Towarzyszący”	1	1
Tablica na samochód „Zespół Rajdowy”	4	-
Tablica na samochód „Zaplecze”**	1	-
Książka drogowa	2	1
Książka serwisowa	2	2
Regulamin uzupełniający	2	1
Oficjalna mapa rajdu	4	2
Oficjalny program rajdu / informator	4	2
Identyfikator/opaska członka załogi	2	2
Identyfikator/opaska mechanika	6	4
Identyfikator/opaska członka zespołu	10	4
Identyfikator/opaska kierownika zespołu	1	-
Zestaw tablic i numerów startowych na sam. rajdowy	1	1
Zestaw materiałów do zapoznania z trasą	1	1

** - upoważnia do wjazdu do Parku Serwisowego

9. Ubezpieczenie

9.1. Każdy zawodnik i/lub kierowca bierze udział w rajdzie na własną odpowiedzialność. Kierowca musi posiadać dokument stwierdzający zawarcie umowy OC właściciela pojazdu, zawartej i ważnej zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa. Organizator nie ponosi żadnej odpowiedzialności za straty zawodników powstałe podczas rajdu.

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

9.3. Przez fakt podpisania zgłoszenia zawodnik i / lub kierowca zrzeka się wszelkich praw do odszkodowań mogących wyniknąć w związku z wypadkami, które mogą się zdarzyć podczas rajdu. Zrzeczenie to dotyczy FIA, PZM, organizatora, osób oficjalnych oraz innych zawodników i/lub kierowców.

10. Zapoznanie z trasą

10.1. Szczegółowe ustalenia odnośnie rodzaju (art. 18 Regulaminów Sportowych) i innych szczegółów dotyczących zapoznania z trasą poda organizator w regulaminie uzupełniającym. Materiały do zapoznania z trasą muszą zawierać proponowane przez organizatora drogi objazdowe, szczególnie w sytuacji, kiedy zapoznanie z trasą jest ograniczone w czasie. **Organizator może w celu skrócenia czasu zapoznania z trasą wyznaczyć fragmenty Odcinków Specjalnych do przejechania w kierunku przeciwnym zgodnym z harmonogramem zapoznania, przy zachowaniu szczególnej ostrożności i dodatkowej kontroli.**

10.2. Wszystkie załogi zobowiązane są przestrzegać ustaleń dotyczących zapoznania z trasą, a szczególnie przepisów ruchu drogowego. Za nieprzestrzeganie powyższych wymogów nakładane będą następujące kary:

- pierwsze wykroczenie - kara pieniężna w wysokości 2000 PLN;
- drugie wykroczenie - kara pieniężna w wysokości 3000 PLN;
- obie te kary są nakładane niezależnie od kary administracyjnej (mandat, grzywna itp.) nałożonej przez Policję lub inne władze i podlegają uiszczeniu w kasie organizatora rajdu.
- trzecie wykroczenie - niedopuszczenie do rajdu.
- każdy pierwszy przypadek jazdy w przeciwnym kierunku do wyznaczonego oficjalnym harmonogramem, podczas zapoznania z trasą odcinka specjalnego będzie karany kwotą 5000 PLN. Drugie takie wykroczenie spowoduje niedopuszczenie do startu.
- **załoga która z własnej winy w trakcie zapoznania z trasą spowoduje zdarzenie drogowe, którego efektem będzie protokół Policji, nie zostanie dopuszczona do startu w zawodach.**

Powyższe nie wyklucza możliwości nałożenia na wniosek organizatora, dalszych kar przez GKSS.

10.3. Organizator ma prawo do nałożenia innych ograniczeń dotyczących zapoznania z trasą, które muszą być szczegółowo opisane w regulaminie uzupełniającym.

10.4. Każdy organizator rajdu jest zobowiązany do kontrolowania sposobu zapoznania z trasą przez załogi w zakresie zgodności zarówno z przepisami ruchu drogowego, jak i innymi przepisami, a w szczególności art. 18 Regulaminów Sportowych oraz z regulaminem uzupełniającym rajdu.

10.5. Jeżeli organizator wprowadza zorganizowane zapoznanie z trasą rajdu wg art. 18 Regulaminów Sportowych, to ograniczona ilość przejazdów powinna pozwolić na minimum trzykrotne przejechanie trasy odcinka specjalnego z max. prędkością dozwoloną przepisami ruchu drogowego z uwzględnieniem proponowanej przez organizatora drogi dojazdowej. Program zorganizowanego zapoznania powinien być ułożony w taki sposób, aby umożliwić przejazd zapoznawczy odcinka specjalnego w warunkach zbliżonych do przejazdu rajdowego (pora dnia) ze szczególnym uwzględnieniem odcinków przebiegających po zmroku.

10.6. Każdy zawodnik, którego kierowca i/lub pilot, wykonuje zapoznanie z trasą odcinka specjalnego (niezależnie od formy i sposobu tego zapoznania), poza czasem

wyznaczonym przez organizatora i bez jego pisemnej zgody, nie zostanie dopuszczony do startu w rajdzie, a wpisowe nie zostanie zwrócone. Ponadto, naruszenie tego przepisu spowoduje nałożenie przez GKSS na wniosek Dyrektora rajdu, kary finansowej do 30 000 PLN oraz kary dodatkowej do dyskwalifikacji włącznie.

10.7. Podczas zapoznania z trasą rajdu, każda załoga musi używać samochodu zapoznawczego, który spełnia wymagania art. 23 Regulaminów Sportowych.

10.8. Samochody zapoznawcze **mogą być** wyposażone przez Organizatora w system monitorowania GPS. Kierowca i/lub pilot są odpowiedzialni za prawidłowe włączenie urządzenia GPS na cały okres zapoznania z trasą. Wskazane przez urządzenie GPS naruszenie przepisów ruchu drogowego będzie skutkowało karą wymienionymi w punkcie 10.2 niniejszego regulaminu.

11. Przebieg rajdu – postanowienia ogólne

11.1. Podczas przebywania w samochodzie na trasie odcinka specjalnego każdy członek załogi pod rygorem wykluczenia musi mieć na głowie zapięty kask ochronny (lista techniczna FIA Nr 25) i musi mieć zapięte pasy bezpieczeństwa.

Ponadto, każdy członek załogi musi być ubrany w: homologowany kombinezon ognioodporny, długą bieliznę, balaklawę, skarpety, buty i rękawice (nie dotyczy pilotów) zgodne z homologacją FIA Standard 8856-2000 (lista techniczna FIA nr 27).

System bezpieczeństwa Hans® jest obowiązkowy. Zaleca się stosowanie kasków zgodnych z normą FIA 8860 (lista techniczna FIA Nr 33)

Począwszy od sezonu 2011 zaleca się stosowanie najnowszego systemu ochrony głowy Frontal Head Restraint FHR, (lista techniczna FIA Nr 29 + kaski lista techniczna FIA Nr 41), którego jednym z elementów jest system Hans®,

Wyposażenie bezpieczeństwa osobistego musi być zgodne z wymogami załącznika L do MKS 2011.

Stosowanie systemów bezpieczeństwa Hans® dozwolone jest tylko z kaskami ochronnymi z listy technicznej FIA Nr 29 i musi być zgodne z wymogami załącznika L do MKS.

Kontrola wyposażenia bezpieczeństwa osobistego załóg będzie się odbywała bezpośrednio za PKC – wyjazdowym z pierwszego Parku Serwisowego pierwszego Dnia rajdu (nie jak dotychczas podczas BK1) oraz w każdym momencie trwania zawodów. Brak kompletnego wyposażenia lub niezgodność z homologacją skutkuje nałożeniem przez ZSS kary do wycofania załogi z rajdu włącznie.

Systemy gaśnicze (z listy technicznej FIA nr 16) muszą mieć możliwość natychmiastowego uruchomienia ich zarówno wewnątrz kabiny jak i na zewnątrz samochodu.

11.1.1. Każdy samochód na trasie odcinka specjalnego powinien poruszać się z włączonymi światłami mijania i musi mieć zamknięte szyby.

11.2. Pomiar czasu na odcinkach specjalnych będzie prowadzony z dokładnością do 1/10 sekundy.

11.3. Ważenie samochodów.

Ważenie samochodów może mieć miejsce w każdym momencie trwania zawodów, zgodnie z Załącznikiem J.

12. Serwisowanie.

12.1.1. Serwisowanie będzie odbywać się na zasadach podanych w art. 24-26 oraz 44-48 Regulaminów Sportowych oraz w Reg. Rajdowych Mistrzostw Europy FIA. W przypadku kiedy Park Zamknięty po pierwszym Dniu zlokalizowany jest w bezpośrednim sąsiedztwie Parku Serwisowego, samochód po serwisie 45" może być wstawiony do tego parku przez upoważnionego w zgłoszeniu przedstawiciela załogi, co nie zwalnia załogi ze wszystkich konsekwencji prawidłowego wjazdu i odpowiedzialności za wpisy do karty drogowej. **Jednoznaczną zgodę na powyższe Organizator musi jasno określić w regulaminie uzupełniającym lub komunikacie który nie może być wydany po starcie do rajdu. Dopuszcza się zastosowanie przez organizatora „flexi serwisu” na koniec 1. Dnia Rajdu. Warunkiem zastosowania powyższych akcesów jest wydanie zgody przez GKSS.**

W rajdach RSMP nie zaliczanych do Mistrzostw FIA zaleca się likwidację Parku Serwisowego poprzedzającego metę rajdu.

Zezwala się na umieszczenie w Parku Serwisowym reklam sponsorów zawodnika na samochodzie serwisowym, namiotach, parasolach oraz płótkach okalających wykupioną lub przyznaną powierzchnię serwisową. Inne reklamy wymagają uzgodnienia i wyrażenia zgody przez Organizatora Rajdu.

12.1.2. Organizator każdej rundy RSMP obowiązany jest zaplanować trasę rajdu w taki sposób, aby każdego dnia przewidziany był geograficznie tylko 1 park serwisowy. Minimalna powierzchnia stanowiska serwisowego dla zawodnika musi wynosić odpowiednio dla wpłaconego wpisowego:

- wpisowe 1 200 i 2 200 PLN - 45 m²
- wpisowe 2 900 PLN - 55 m²
- wpisowe 3 700 i 6 000 PLN - 65 m²

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

12.1.3. Podczas serwisowania obowiązkowe jest umieszczenie pod samochodem folii o rozmiarach na tyle większych od wymiarów samochodu, aby podłoże było skutecznie zabezpieczone przed możliwością zanieczyszczenia. Za niestosowanie się do powyższego, Dyrektor będzie mógł nałóżyc na winnego zawodnika karę w wysokości 100% wpłaconego wpisowego za każdy stwierdzony przypadek.

12.1.4. W strefie tankowania organizator obowiązany jest zapewnić spełnienie warunków bezpieczeństwa i ochrony środowiska. W szczególności organizator obowiązany jest dostarczyć folię zabezpieczającą podłoże na terenie strefy tankowania (nie obowiązuje na terenie stacji benzynowych oraz terenach utwardzonych typu asfalt lub beton). Sposób wytyczenia i zabezpieczenia strefy tankowania musi uniemożliwić osobom nieupoważnionym, w szczególności widzom, dostęp w pobliże tankujących pojazdów.

W trakcie rajdu, oprócz stref tankowania, zezwala się zawodnikom na dodatkowe tankowanie paliwa tylko bezpośrednio z dystrybutora, na stacjach paliw wyznaczonych i wskazanych przez organizatora w książce drogowej.

12.1.5. Paliwo.

Jako paliwo może służyć tylko benzyna lub olej napędowy, które muszą spełniać wymagania przepisów art. 252.9 Zał. J.

W Polsce dopuszczalna zawartość ołowiu w paliwie wynosi max. 0,005 g/litr.

Stosowanie zaworu do szybkiego pobierania paliwa (z listy technicznej FIA nr 05) jest obowiązkowe we wszystkich samochodach kierowców z listy priorytetowej FIA i PZM oraz w samochodach wyposażonych w bezpieczny zbiornik paliwa. Powyższe wymagania nie dotyczą samochodów grupy HR. Kontrola paliwa może być przeprowadzona u wszystkich zawodników.

12.2. Jeżeli organizator zdecyduje się ustawić na trasie odcinka specjalnego szykany, muszą one odpowiadać wymogom podanym w Załączniku nr 5 do niniejszego Regulaminu. Należy pamiętać, że celem szykan jest redukcja prędkości dla lokalnego zwiększenia bezpieczeństwa. Przy każdej szykanie przez cały czas trwania przejazdu danego odcinka specjalnego musi znajdować się sędzia faktu prowadzący protokół i wyposażony w środki łączności. Obowiązkiem sędziego faktu jest **elektroniczne** rejestrowanie przejazdu wszystkich startujących samochodów. Każde, stwierdzone przez sędziego faktu naruszenie przez samochód szykany wymagające jej odbudowy, spowoduje nałożenie przez ZSS na zawodnika kary 10 sekund za pierwszy przypadek. Każde następne naruszenie **przez tego samego zawodnika** szykany powoduje zwiększenie kary o **kolejne** 100%.

12.2.1. Jeżeli organizator na trasie odcinka specjalnego ustawi jakiegokolwiek wygradzenia, wymuszające na załodze zmianę kierunku jazdy, to zastosowanie mają wszystkie wytyczne i konsekwencje jak w punkcie 11.5.

12.3. Każdy tom Książki Drogowej musi zawierać formularz wycofania się z zawodów. Każda załoga, która wycofuje się z rajdu musi dokładnie wypełnić ten formularz i złożyć go osobiście lub przez osobę upoważnioną na ręce sędziego w dowolnym punkcie kontrolnym lub w biurze rajdu przed zakończeniem Dnia. Niestosowanie się do tak przyjętego trybu postępowania spowoduje w każdym przypadku poinformowanie ZSS, który podejmie właściwą decyzję.

12.4. Podczas ceremonii startu i mety rajdu oraz poszczególnych jego Dni, organizator zobowiązany jest zapewnić takie warunki, aby na rampie znajdowała się wyłącznie załoga i jej samochód. Niedozwolona jest obecność członków zespołów oraz ich hostess.

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

12.6. W RSMP obowiązują następujące zasady **SUPERRALLY**:

- Superrally ma zastosowanie podczas Dnia 1 i Dnia 2 rajdu,
- każdy zawodnik, który nie ukończył Dnia 1, a formularz wycofania z rajdu nie został złożony, jest upoważniony do startu w Dniu 2,
- każdy zawodnik, który ma zamiar skorzystać z Superrally Dnia 1 lub Dnia 2, musi wystartować do pierwszego Odcinka Specjalnego w tym dniu,

- za każdy nie przejechany odcinek Dnia 1 lub Dnia 2, załoga otrzymuje karę 3 minut dodaną do czasu najlepszego zawodnika w jego klasie. W przypadku kiedy w klasie występuje jedna załoga, kara 3 minut jest dodawana do czasu najlepszego zawodnika z klasy niższej w obrębie tej samej grupy,
- zawodnik który nie ukończy Dnia 1 lub Dnia 2, pomimo ukończenia ostatniego odcinka specjalnego w każdym z tych Dni, otrzyma karę 3 minut, doliczoną do jego rezultatu osiągniętego na tym odcinku,
- gdy Organizator przewiduje Odcinek Super Specjalny jako Sekcję 1 Dnia 1 na otwarcie rajdu, po którym następuje park zamknięty, zawodnik, któremu nie udało się ukończyć tego odcinka otrzyma karę zgodnie z Superrally i może wystartować w sekcji 2 Dnia 1 pod warunkiem wstawienia samochodu do parku zamkniętego najpóźniej na 1 godzinę przed startem pierwszej załogi do sekcji 2 Dnia 1, oraz odebrania go przez Komisję Techniczną.
- zawodnik korzystający z systemu Superrally w Dniu 1, może naprawiać samochód według własnego uznania w dowolnym miejscu, tylko i wyłącznie po wcześniejszym poddaniu go weryfikacji przez Komisję Techniczną. W czasie weryfikacji zawodnik ma obowiązek uzgodnić z Delegatem Technicznym zakres naprawy i poinformować go o miejscu jej wykonywania. Delegat Techniczny musi przedstawić na ZSS protokół przeprowadzonej weryfikacji wraz z dokumentacją fotograficzną. Samochód po naprawie musi być wstawiony do parku zamkniętego najpóźniej na 1 godzinę przed startem pierwszej załogi do Dnia 2 i musi być odebrany przez Komisję Techniczną,
- w przypadku korzystania z Superrally w Dniu 2, zawodnik musi o tym fakcie powiadomić Dyrektora rajdu, oraz wstawić samochód do parku zamkniętego najpóźniej na 1 godz. przed posiedzeniem ZSS.

13. Opony

13.1. Obowiązuje stosowanie opon zgodnych z art. 55 Regulaminów Sportowych (zwanym dalej regulaminem ogumienia). Znakowanie opon będzie się odbywać zgodnie z regulaminem ogumienia i/lub rajdu.

Opony, które nie posiadają znaku homologacji „E” muszą być zgodne z regulaminem ogumienia.

13.2. Wnętrze opony (przestrzeń zawarta pomiędzy obręczą koła i wewnętrzną częścią opony) może być wypełnione wyłącznie powietrzem. Zabronione jest używanie opon wyposażonych, w jakikolwiek system, pozwalający oponom na zachowanie swoich właściwości z ciśnieniem wewnątrz opony równym lub mniejszym od ciśnienia atmosferycznego.

13.3. Stosowanie opon kolcowanych.

Używanie opon kolcowanych dozwolone jest tylko pod warunkiem dopuszczenia ich przez regulamin uzupełniający rajdu. Organizator obowiązany jest określić w regulaminie uzupełniającym rajdu wymagania dotyczące używanych kolców i metody ich sprawdzania.

13.4. Koła zapasowe.

Samochody mogą być wyposażone maksymalnie w dwa koła zapasowe.

13.5. W każdym momencie trwania rajdu mogą być przeprowadzone kontrole mające na celu sprawdzenie zgodności opon z regulaminem. Każdy przypadek naruszenia regulaminu art.12 RSMP będzie przedstawiony ZSS i może być podstawą nałożenia kary na załogę aż do wykluczenia włącznie.

13.6. Używane na rajdzie obręcze kół musza być pozbawione wszelkich oznakowań z poprzednich rajdów. Nie zastosowanie się do powyższego spowoduje nałożenie kary przez ZSS.

13.7. Zabrania się tzw. „grzania opon” (wężykowanie, zygzakowanie) na wszystkich otwartych dla ruchu drogach dojazdowych podczas trwania rajdu. Każdy taki stwierdzony przypadek będzie przedstawiony ZSS, który nałoży karę do wykluczenia włącznie.

14. Park zamknięty

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

14.2. Za wykroczenie przeciwko przepisom parku zamkniętego grozi kara do uznania ZSS aż do wykluczenia włącznie.

15. Protesty - odwołania

15.1. Wszystkie protesty muszą być składane zgodnie z postanowieniami Międzynarodowego Kodeksu Sportowego (art. 171 i następne).

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

15.3. Jeżeli protest wymaga demontażu i ponownego montażu części lub zespołów samochodu, składający protest musi wnieść opłatę w wysokości:

- 200% wpłaconego wpisowego, jeżeli protest dotyczy określonych części lub zespołów samochodu (silnik, układ przeniesienia napędu, układ kierowniczy, układ hamulcowy, instalacja elektryczna, nadwozie itp.);
- 500% wpłaconego wpisowego, jeżeli protest dotyczy całego samochodu i/lub stosowanej paliwa.

15.4. Każde odstępstwo techniczne zawodnika od przepisów Zał. J zostanie przekazane ZSS, który nałoży karę aż do wykluczenia włącznie a GKSS może nałożyć karę zgodnie z MKS, aż do dyskwalifikacji włącznie.

15.5. Wysokość kaucji towarzyszącej zapowiedzi odwołania od decyzji ZSS do GKSS wynosi 2500 PLN.

16. Punktacja w rundach RSMP

16.1. We wszystkich rundach prowadzona będzie osobna klasyfikacja dla Dnia 1 rajdu oraz osobna dla Dnia 2 rajdu.

16.2. W klasyfikacji generalnej stosowana będzie następująca punktacja dla każdego Dnia rajdu oddzielnie:

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

16.3. Dodatkowo, w każdej klasyfikacji (klas i generalnej) rajdu (nie DNI) stosowana będzie następująca punktacja bonusowa dla pierwszych dziesięciu załóg:

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

16.4. We wszystkich klasyfikacjach stosowana będzie następująca punktacja zależna od frekwencji w grupie i klasie (na starcie do pierwszego odcinka każdego Dnia):

		Frekwencja w grupie i klasie									
		≥ 10	9	8	7	6	5	4	3	2	1
Zajęte miejsce	I	15	12	10	8	6	5	4	3	2	1
	II	12	10	8	6	5	4	3	2	1	
	III	10	8	6	5	4	3	2	1		
	IV	8	6	5	4	3	2	1			
	V	6	5	4	3	2	1				
	VI	5	4	3	2	1					
	VII	4	3	2	1						
	VIII	3	2	1							
	IX	2	1								
	X	1									

16.5. Zawodnik korzystający z Superrally Dnia 1 lub Dnia 2 nie otrzymuje punktów bonusowych.

16.6. Zawodnik który złożył formularz wycofania w drugim Dniu rajdu nie otrzymuje punktów za Dzień 1.

16.7. Zawodnicy grupy „Open” klasyfikowani są wyłącznie w swojej grupie.

17. Nagrody w rundach RSMP

17.1. Organizator obowiązany jest zapewnić w klasyfikacji rajdu (nie DNI) następujące nagrody:

- za 1, 2 i 3 miejsce w klasyfikacji generalnej - po 2 puchary;
- za 1, 2 i 3 miejsce w klasyfikacji grupy N - po 2 puchary; (nie dotyczy Super 2000)
- **za 1, 2 i 3 miejsce w klasyfikacji grupy R - po 2 puchary;**
- za 1, 2 i 3 miejsce w klasyfikacji grupy „Open” – po 2 puchary
- za 1 miejsce w klasie liczącej do 4 załóg - 2 puchary;
- za 1 i 2 miejsce w klasie liczącej do 5 załóg - 2 puchary;
- za 1, 2 i 3 miejsce w klasie liczącej 6 i więcej załóg - 2 puchary;
- za 1, 2 i 3 miejsce w klasyfikacji producentów – po 1 pucharze;
- za 1, 2 i 3 miejsce w klasyfikacji zespołów sponsorskich – po 1 pucharze;
- w klasyfikacji klasy N4 nagrody nie będą przyznawane.

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

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

17.4. W rajdach zaliczanych do Mistrzostw Europy organizator może przyznać nagrody tylko w klasyfikacji międzynarodowej rajdu.

18. Warunki klasyfikacji rocznej

18.1. W każdej klasyfikacji rocznej RSMP sklasyfikowani będą kierowcy i piloci, którzy zostaną sklasyfikowani w minimum dwóch rundach.

18.2. We wszystkich klasyfikacjach rocznych RSMP, załogi będą klasyfikowane w całości, tj. kierowca i pilot razem, jeżeli przez cały sezon załoga startowała w tym samym składzie. W innym przypadku tylko kierowca będzie objęty klasyfikacją. Ewentualne przypadki szczególne związane ze stosowaniem niniejszego przepisu rozstrzygać będzie GKSS.

18.3. We wszystkich klasyfikacjach rocznych, indywidualnych i zespołowych zawodnikom i/lub kierowcom punkty będą zaliczone wg klucza :

- Przy 7 rozegranych rundach - minus 1 runda
- Przy 6 i mniej rozegranych rundach - bez odliczenia

18.4. **Odliczeniu podlegają rundy z najmniejszą ilością punktów w każdej klasyfikacji oddzielnie.**

18.5. Zwycięzcą każdej klasyfikacji będzie zawodnik i/lub kierowca, który w ciągu sezonu zdobędzie zgodnie z regulaminem największą ilość punktów. Zawodnik i/lub kierowca, który zdobędzie drugą w kolejności, mniejszą liczbę punktów zajmie drugą pozycję itd. W przypadku zdobycia równej ilości punktów przez dwóch lub więcej zawodników i/lub kierowców w którejkolwiek klasyfikacji, dla ustalenia, który z zawodników i/lub kierowców zostanie sklasyfikowany na wyższym miejscu zostanie zastosowany art. 6 Regulaminów Sportowych.

18.6. Stopień posiadanej licencji nie ma wpływu na klasyfikowanie ani na przyznawanie tytułów.

18.7. Zawodnik wykluczony za odstępstwa techniczne podczas jednej z rund ponosi z tego tytułu konsekwencje w tej rundzie niezależnie od kary którą może nałożyć GKSS.

19. Klasyfikacje roczne RSMP

19.1. W RSMP prowadzone będą następujące klasyfikacje roczne:

- Generalna
- Grupy N
- **Grupy R**
- Poszczególnych klas
- Zespołów sponsorskich
- Zespołów producentów.

19.2. Klasyfikacja generalna.

Bez względu na ilość sklasyfikowanych w sezonie kierowców i pilotów w klasyfikacji generalnej zostaną przyznane następujące tytuły:

- za pierwsze miejsce - Mistrz Polski;
- za drugie miejsce - Wicemistrz Polski;
- za trzecie miejsce - Drugi Wicemistrz Polski.

19.3. Klasyfikacja grupy N.

19.3.1. W klasyfikacji tej sklasyfikowani będą kierowcy i piloci, którzy uczestniczą w rajdzie samochodem zgłoszonym w grupie N.

19.3.2. Bez względu na ilość sklasyfikowanych w sezonie kierowców i pilotów w klasyfikacji grupy N zostaną przyznane następujące tytuły:

- za pierwsze miejsce - Mistrz Polski;
- za drugie miejsce - Wicemistrz Polski;
- za trzecie miejsce - Drugi Wicemistrz Polski.

19.4. Klasyfikacja grupy R.

19.4.1. W klasyfikacji tej sklasyfikowani będą kierowcy i piloci, którzy uczestniczą w rajdzie samochodem zgłoszonym w grupie R (nie dotyczy klasy R4)

19.4.2. Bez względu na ilość sklasyfikowanych w sezonie kierowców i pilotów w klasyfikacji grupy R zostaną przyznane następujące tytuły :

- za pierwsze miejsce - Mistrz Polski;
- za drugie miejsce - Wicemistrz Polski;
- za trzecie miejsce - Drugi Wicemistrz Polski.

19.5. Klasyfikacja klasy S2/R4

19.5.1. W zależności od ilości sklasyfikowanych załóg w klasyfikacji tej przyznane zostaną następujące tytuły:

- przy min 3 sklasyfikowanych - Mistrz Polski;
- przy min 5 sklasyfikowanych - Mistrz Polski i Wicemistrz Polski;
- przy min 7 i więcej sklasyfikowanych - Mistrz Polski, Wicemistrz Polski oraz Drugi Wicemistrz Polski.

19.6. Klasyfikacja w klasach.

19.6.1. W poszczególnych klasach klasyfikowani będą kierowcy i piloci w nich zgłoszeni. Klasyfikacja roczna klasy N4 nie będzie prowadzona.

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

- przy min. 3 sklasyfikowanych - Mistrz Polski;
- przy min. 5 sklasyfikowanych - Mistrz Polski i Wicemistrz Polski;
- przy min. 7 i więcej sklasyfikowanych - Mistrz Polski, Wicemistrz Polski oraz Drugi Wicemistrz Polski.

19.7. Klasyfikacja HR.

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

- przy min. 3 sklasyfikowanych - Mistrz Polski;
- przy min. 4 sklasyfikowanych - Mistrz Polski i Wicemistrz Polski;
- przy min. 5 i więcej - Mistrz Polski, Wicemistrz Polski oraz Drugi Wicemistrz Polski.

19.8. Klasyfikacja grupy „Open”

19.8.1. W zależności od ilości sklasyfikowanych załóg w klasyfikacji tej przyznane zostaną następujące tytuły:

- przy min 3 sklasyfikowanych - Mistrz Polski;
- przy min 4 sklasyfikowanych - Mistrz Polski i Wicemistrz Polski;
- przy min 5 i więcej sklasyfikowanych - Mistrz Polski, Wicemistrz Polski oraz Drugi Wicemistrz Polski.

19.9. Jeżeli w którymkolwiek z rajdów nie zostanie ogłoszona klasyfikacja w którejkolwiek klasie, rundę taką traktuje się jako nierozegraną dla danej klasy.

19.10. Klasyfikacja producentów.

19.10.1. Do klasyfikacji producentów może zgłosić się zawodnik osoba prawna, który będzie legitymował się ważną licencją zawodnika wydaną przez PZM i którego wyłącznym lub jednym z partnerów jest firma będąca producentem lub oficjalnym importerem marki samochodowej na terenie RP.

Każdy z takich zawodników może zgłosić tylko jeden zespół do klasyfikacji producentów. Nazwa marki samochodowej musi występować w nazwie zespołu i nazwie licencji.

19.10.2. Zespół stanowi 1-2 załóg zgłoszonych przez tego zawodnika w pierwszej kolejności do rajdu/rundy. Wyłącznie prawidłowe zgłoszenie wskazanych załóg do rajdu/rundy upoważnia tego zawodnika do dalszego ich zgłoszenia do klasyfikacji dodatkowej – klasyfikacji producentów. Punkty do klasyfikacji producentów zostaną przyznane tylko najwyższej sklasyfikowanej załodze każdego zespołu w każdym rajdzie.

Załoga uczestnicząca w rajdzie może być zgłoszona tylko w jednym zespole w klasyfikacji producentów.

19.10.3. Dodatkowe wpisowe do klasyfikacji producentów wynosi 500 PLN za jedną załogę. Forma zgłoszenia do klasyfikacji producentów znajduje się w punkcie 8.3 niniejszego regulaminu.

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

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

19.10.6. Tytuły mistrzowskie nadane zostaną w zależności od ilości sklasyfikowanych zespołów:

- przy dwóch sklasyfikowanych zespołach - tytuł Mistrza Polski Marek;
- przy trzech sklasyfikowanych zespołach - tytuły Mistrza Polski Marek i Wicemistrza Polski Marek;
- przy czterech i więcej sklasyfikowanych zespołach - tytuły Mistrza Polski Marek, Wicemistrza Polski Marek i II Wicemistrza Polski Marek.

19.11. Klasyfikacja sponsorska.

19.11.1. Do klasyfikacji sponsorskiej może zgłosić się zawodnik osoba prawna, który będzie legitymował się ważną licencją zawodnika wydaną przez PZM.

Każdy z takich zawodników może zgłosić tylko jeden zespół do klasyfikacji sponsorskiej. Nazwa marki sponsora/partnera musi występować w nazwie zespołu i nazwie licencji.

19.11.2. Zespół stanowi 1–3 załóg które uczestniczą w rajdzie/rundzie. Załogi uczestniczące w rajdzie/rundzie mogą być przez tego zawodnika zgłoszone do klasyfikacji dodatkowej – klasyfikacji sponsorskiej. Punkty do klasyfikacji sponsorskiej zostaną przyznane maksymalnie dwóm, najwyżej sklasyfikowanym załogom każdego zespołu w każdym rajdzie.

19.11.3. Załoga uczestnicząca w rajdzie może być zgłoszona tylko w jednym zespole w klasyfikacji sponsorskiej.

19.11.4. Dodatkowe wpisowe do klasyfikacji sponsorskiej wynosi 500 PLN za jedną załogę. Forma zgłoszenia do klasyfikacji sponsorskiej znajduje się w punkcie 8.3 niniejszego regulaminu.

19.11.5. Klasyfikacja sponsorska prowadzona będzie w każdym rajdzie w przypadku zgłoszenia przynajmniej dwóch zespołów.

19.11.6. Pod warunkiem ogłoszenia klasyfikacji w minimum trzech rajdach (niezależnie od ilości rozegranych), tytuły mistrzowskie nadane zostaną w zależności od ilości sklasyfikowanych zespołów:

- 3 zespoły - tytuł Mistrza Polski;
- 4 - 5 zespołów - tytuły Mistrza Polski i Wicemistrza Polski;
- powyżej 5 zespołów - tytuły Mistrza Polski, Wicemistrza Polski i Drugiego Wicemistrza Polski;

19.11.7. Jeżeli w którymkolwiek z rajdów nie zostanie ogłoszona klasyfikacja sponsorska, rundę taką traktuje się, jako nierozgraną.

20. Inne postanowienia

20.1. Na wybranym fragmencie odcinka specjalnego lub na fragmencie drogi o charakterze zbliżonym do trasy odcinków specjalnych rozgrywanych podczas rajdu, każdy Organizator musi zorganizować przed zawodami Odcinek Testowy. Organizator zobowiązany jest zapewnić zabezpieczenie odpowiadające zabezpieczeniu odcinka specjalnego jak podczas rajdu z zachowaniem pomiaru czasu. Kierowcy z list priorytetowych są zobowiązani do udziału w odcinku testowym. **Podczas odcinka testowego samochody muszą być oklejone zgodnie z załącznikiem nr 4.**

Podczas udziału w odcinku testowym każda osoba biorąca w nim udział musi zachować wymogi opisane w punkcie 11.1 niniejszego regulaminu. W samochodzie mogą znajdować się tylko osoby zgłoszone do rajdu lub na miejscu pilota inżynier serwisu.

Inżynier serwisu znajdujący się w samochodzie, musi podpisać zrzeczenie się dotyczące odpowiedzialności organizatora.

Zabroniona jest, pod rygorem nie dopuszczenia zawodnika do startu przez dyrektora rajdu, jazda samochodem na odcinku testowym w kierunku przeciwnym do właściwego.

20.2. Badania kontrolne będą przeprowadzane zgodnie z Regulaminami Sportowymi. Wzór standardowej karty Odbioru Administracyjnego i BK1 podaje Załącznik nr 6 do niniejszego regulaminu.

Począwszy od dnia 1 stycznia 2011 r. przedłużenie ważności systemów gaśniczych będzie możliwe jedynie przez producenta systemu lub jego autoryzowanego przedstawiciela.

20.3. Przed każdą rundą RSMP w trakcie BK 1 plombowane będą silniki (kadłub). Każdy zawodnik jest zobowiązany do wcześniejszego przygotowania miejsc (otwory, przeloty, przeciągnięty drut, zdemontowana płyta pod silnikiem itp.) umożliwiających plombowanie wskazanego elementu. Niezależnie od powyższego w trakcie BK 1 plombowane będą nadwozia i/lub klatki bezpieczeństwa. Plombowanie turbosprężarek i napędów pozostaje bez zmian – wg przepisów FIA. Znakowanie i plombowanie turbosprężarek odbywać się będzie w trakcie badania kontrolnego przed startem do rajdu (BK1).

20.4. Skrzynie biegów i mechanizmy różnicowe mogą być wymienione w czasie rajdu pod warunkiem, że sędziowie techniczni zostali wcześniej poinformowani o intencji dokonania wymiany. W tych przypadkach sędziowie techniczni dokonają oznakowania zdemontowanych skrzyń biegów i mechanizmów różnicowych.

20.5. Odstęp czasu pomiędzy rozpoczęciem końcowego szczegółowego badania kontrolnego a wywieszeniem prowizorycznej klasyfikacji końcowej rajdu nie może być mniejszy niż 2,5 godziny.

Obecność załóg w czasie badań kontrolnych nie jest konieczna. Niemniej, muszą one być reprezentowane przez wskazanego w zgłoszeniu przedstawiciela.

W czasie badań kontrolnych, wszystkie osoby znajdujące się w ich strefie muszą uwidocznic identyfikator rajdu upoważniający ich do przebywania na tym obszarze.

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

20.7. Do kwestii nie ujętych niniejszym regulaminem ma zastosowanie Międzynarodowy Kodeks Sportowy **oraz Regulaminy Sportowe** wraz z załącznikami.

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

20.9. Książka samochodu sportowego.

Wystawienie „wtórnika” książki samochodu sportowego skutkuje dodatkowym szczegółowym badaniem kontrolnym i opłatą 350 PLN wpłaconą u Organizatora zawodów.

20.10. Niezwłocznie po zakończeniu rajdu załoga lub upoważniony w zgłoszeniu przedstawiciel zobowiązany jest do odbioru wszystkich dokumentów zdeponowanych w Biurze Rajdu.

Zwrot dokumentów w innym terminie nastąpi po otrzymaniu przez organizatora, potwierdzonego przelewu w wysokości 100 PLN na jego rzecz.

20.11. Każdy zawodnik jest materialnie odpowiedzialny za zamontowane w jego samochodzie podczas zapoznania z trasą i podczas rajdu urządzenie GPS. W przypadku uszkodzenia urządzenia z winy zawodnika w trakcie zapoznania, jest on zobowiązany do wyrównania szkody przed rozpoczęciem odbioru administracyjnego, natomiast uszkodzenie powstałe z winy zawodnika w trakcie rajdu musi być wyrównane przed odbiorem dokumentów po jego zakończeniu. Niedopełnienie powyższego będzie skutkowało karą nałożoną przez GKSS.

Zatwierdzono na posiedzeniu GKSS **28 grudnia 2010 r.**

Załączniki do Regulaminu RSMP :

- Załącznik nr 1 – Kryteria do listy priorytetowej PZM na sezon 2011
- Załącznik nr 2 – Formularz zgłoszenia
- Załącznik nr 3 – **Karta wyposażenia bezpieczeństwa osobistego**
- Załącznik nr 4 – Rozmieszczenie reklamy dodatkowej organizatora
- Załącznik nr 5 – Schemat szykany
- Załącznik nr 6 – Karta Odbioru Administracyjnego (OA) i BK
- Załącznik nr 7 – Dodatkowa powierzchnia w parku serwisowym
- Załącznik nr 8 – Wspólne stanowisko w parku serwisowym
- Załącznik nr 9 - Protokół punktów PKC
- Załącznik nr 10 – Regulamin Techniczny sam. historycznych RSMP i GSM
- Załącznik nr 11 – **Regulamin Techniczny dla klasy HR P**

Kryteria do listy priorytetowej PZM na sezon 2011 na podstawie wyników osiągniętych w sezonie 2010

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

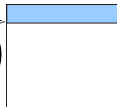
Na liście priorytetowej znajdują się kierowcy, którzy spełnili co najmniej jedno z podanych niżej kryteriów:

1. Kierowca, którego nazwisko znajduje się na liście priorytetowej FIA „A” lub „B” w sezonie 2011.
2. Kierowca, który zajął jedno z trzech pierwszych miejsc w klasyfikacji generalnej PC WRC, Junior WRC, Mistrzostw Europy w sezonie 2010.
3. Kierowca, który zdobył tytuł Mistrza Polski w klasyfikacji generalnej RSMP w sezonie 2009 i 2010 lub tytuł Wicemistrza bądź II Wicemistrza w sezonie 2010.
4. Kierowca, który zdobył tytuł mistrza Polski w grupie N w sezonie 2010.
5. Kierowca, który zajął pierwsze miejsce w klasyfikacji generalnej w rajdzie – rundzie RSMP w sezonie 2010.

Lista priorytetowa **PZM** w sezonie 2011 :

1. *Bouffier Bryan*
2. *Kajetanowicz Kajetan*
3. *Kuchar Tomasz*
4. *Sołowow Michał*

... Runda Rajdowych Samochodowych
Mistrzostw Polski
miejsowość dd-dd miesiąc rrrr
ZGŁOSZENIE / ENTRY FORM


ZGŁOSZENIE INDYWIDUALNE / INDIVIDUAL ENTRY FORM

	ZGŁASZAJĄCY / ENTRANT	KIEROWCA / 1 ST DRIVER	PILOT / CO-DRIVER
Zgłaszający / Entrant			
Osoba do kontaktów / Person to contact			
Nazwisko / Family Name			
Imię / First (given) Name			
Data urodzenia / Date of birth			
Narodowość / Nationality (as passport)			
Numer paszportu / ID – passport number			
Adres do korespondencji: 1 lub 2 lub 3 Address for correspondence: 1 or 2 or 3	1	2	3
Telefon służbowy / Telephone - business			
Telefon komórkowy / Mobile No.			
Fax / Fax No.			
E-mail / E-mail address			
Przynależność klubowa / Club membership			
Nr licencji / Competition Licence No.			
Wydana przez / Issued by ASN			
Nr prawa jazdy / Driving Licence No.			
Kraj wydania / Country of Issue			
Częstotliwość radiowa / Radio frequency			

W razie nieprzewidzianej sytuacji, proszę powiadomić:
In case of unexpected situation please inform:

Nazwisko / Name

Telefon / Phone

SZCZEGÓŁY DOTYCZĄCE SAMOCHODU / DETAILS OF THE CAR

Marka / Make	Nr rejestracyjny / Registration No.	
Typ / Model	Nr podwozia / Chassis No.	
Rok produkcji / Year of Manufacture	Pojemność skokowa / Cubic Capacity	
Grupa – Klasa / Group – Class	Turbo / Turbo	Tak Yes <input type="checkbox"/> Nie No <input type="checkbox"/>
Nr homologacji / FIA Homologation No.	Dominujący kolor / Predominant Colour	
Kraj rejestracji / Country of Registration	Nr książki pojazdu (jeżeli dotyczy) / Technical Passport No. (if it refers)	

Typ zgłoszenia / Type of entry

Osoba prawna
Trade / Legal, etc.

Osoba fizyczna
Private / Amateur

Reklama organizatora /
Organiser's proposed advertising accepted

Tak Yes

Nie No



WPISOWE / ENTRY FEES

Aby zgłoszenie było ważne należy do niego dołączyć potwierdzenie wpłaty właściwej kwoty na konto organizatora, tj. przekaz bankowy, potwierdzenie przelewu bankowego itp. / For this entry form to be valid it must be accompanied by the appropriate entry fees, a receipt for the full amount paid to the entrants ASN, a bankers draft of details.

Z REKLAMĄ DODATKOWĄ ORGANIZATORA / WITH OPTIONAL ADVERTISING

Wysokość wpisowego w terminie: / Sum of entry fees in the time-limit:	1. termin / 1 st time-limit od/from dd.mm do/to dd.mm		2. termin / 2 nd time-limit od/from dd.mm do/to dd.mm	
	Dla zawodników prywatnych z klasy: N3, N2, N1, A7, A6, A5, HR-P oraz Grupy R. <i>For individual competitors with class: N3, N2, N1, A7, A6, A5, HR-P and Group R.</i>	2.200,00 PLN	<input type="checkbox"/>	2.700,00 PLN
Dla zawodników prywatnych z klasy: Super 2000, Super 1600, R4, N4, TD, 'Open', .. <i>For individual competitors with class: Super 2000, Super 1600, R4, N4, TD, 'Open', ..</i>	2.900,00 PLN	<input type="checkbox"/>	3.400,00 PLN	<input type="checkbox"/>
Dla zawodników osób prawnych <i>For team competitors</i>	3.700,00 PLN	<input type="checkbox"/>	4.200,00 PLN	<input type="checkbox"/>
Dla zawodników osób prawnych, gdzie kierowca legitymuje się inną licencją niż wydana przez PZM. <i>For team competitors, where the driver have other licence then given by PZM.</i>	6.000,00 PLN	<input type="checkbox"/>	6.500,00 PLN	<input type="checkbox"/>
Dla zawodników zgłoszonych samochodami grupy HR. <i>For competitors applicants with cars group HR (historical cars).</i>	1.200,00 PLN	<input type="checkbox"/>	1.700,00 PLN	<input type="checkbox"/>

BEZ REKLAMY DODATKOWEJ ORGANIZATORA / WITHOUT OPTIONAL ADVERTISING

Wysokość wpisowego w terminie: / Sum of entry fees in the time-limit:	1. termin / 1 st time-limit od/from dd.mm do/to dd.mm		2. termin / 2 nd time-limit od/from dd.mm do/to dd.mm	
	Dla zawodników prywatnych z klasy: N3, N2, N1, A7, A6, A5, HR-P oraz Grupy R. <i>For individual competitors with class: N3, N2, N1, A7, A6, A5, HR-P and Group R.</i>	4.000,00 PLN	<input type="checkbox"/>	4.500,00 PLN
Dla zawodników prywatnych z klasy: Super 2000, Super 1600, R4, N4, TD, 'Open', .. <i>For individual competitors with class: Super 2000, Super 1600, R4, N4, TD, 'Open', ..</i>	5.400,00 PLN	<input type="checkbox"/>	5.900,00 PLN	<input type="checkbox"/>
Dla zawodników osób prawnych. <i>For team competitors</i>	7.000,00 PLN	<input type="checkbox"/>	7.500,00 PLN	<input type="checkbox"/>
Dla zawodników osób prawnych, gdzie kierowca legitymuje się inną licencją niż wydana przez PZM. <i>For team competitors, where the driver have other licence then given by PZM.</i>	9.000,00 PLN	<input type="checkbox"/>	9.500,00 PLN	<input type="checkbox"/>
Dla zawodników zgłoszonych samochodami grupy HR. <i>For competitors applicants with cars group HR (historical cars).</i>	2.400,00 PLN	<input type="checkbox"/>	2.900,00 PLN	<input type="checkbox"/>

Przelew bankowy (obowiązkowo dowód nadania)
Swift Bank Transfer (receipt compulsory)

NAZWA BANKU
00 0000 0000 0000 0000 0000

Czeki nie są akceptowane.
Cheque is not accepted.

INFORMACJE DO USTALENIA KOLEJNOŚCI STARTU / SEEDING INFORMATION

Kierowca / First Driver Samochód / Car

Grupa / Group Klasa / Class

FIA Priorytet A / FIA Priority A Tak/Yes Nie/No

FIA Priorytet B / FIA Priority B Tak/Yes Nie/No

Priorytet krajowy / National Seed Tak/Yes Nie/No

Poprzedni priorytet FIA / Previous FIA Seed Tak/Yes Nie/No

Jeśli tak, podaj rok / If yes, year: FIA A FIA B

Zwycięzca Mistrzostw Krajowych
National Championship winner Tak/Yes Nie/No

Jeśli tak, podaj nazwę
If yes, championship: Rok / Year:

	Rok / Year	Rajd / Event	Samochód / Car	Grupa / Group	Miejsce w kl. generalnej / O/A Position	Miejsce w klasie / Class Position	Ilość załóg na mecie / No. Finishers
Miejszarcodowe, krajowe, line / International, national, other							

WAŻNE INFORMACJE / VERY IMPORTANT

Deklaruję, że nie mam żadnych wątpliwości dotyczących ryzyka i niebezpieczeństwa związanego z imprezami rajdowymi i w razie wypadku lub innych temu podobnych okoliczności wynikających z mojego udziału w tym rajdzie akceptuję pełną i absolutną odpowiedzialność, a także zobowiązuję się nie podągać Organizatora do odpowiedzialności. Deklaruję także pełną znajomość przepisów FIA i krajowych przepisów sportowych odnoszących się do rajdów samochodowych oraz gwarantuję podporządkowanie się wszystkim tym przepisom bez wyjątku. Wyrażam zgodę na gromadzenie i przetwarzanie moich danych osobowych przez Organizatora na potrzeby rajdu, zgodnie z Ustawą z dnia 29.08.1997r. o ochronie danych osobowych (Dz.U. 2002r. Nr 101 poz. 926 z późn.zm.).

I declare to have no doubts about the risks and dangers of Racing Events, and for such contingences and any others resulting from my participation in this event, I accept full and absolute responsibility and announce to ask any posterior responsibility to the Organisation. I also declare to have full knowledge of the Rules and Regulations issued by the FIA and the National Sporting Regulations covering and governing Motor racing in all aspects, and I guarantee to respect all such Rules and Regulations without exception. I agree to collection and processing of my personal data by Organizer of the rally.

POTWIERDZENIE / ACKNOWLEDGMENT AND AGREEMENT

Moim podpisem poświadczam, że informacje zawarte w zgłoszeniu są prawdziwe i akceptuję powyższe gwarancje oraz wszystkie warunki związane z moim udziałem w rajdzie. Podpisane zgłoszenia stanowią zawarcie umowy z organizatorem, zgodnie z art. 68 MKS.

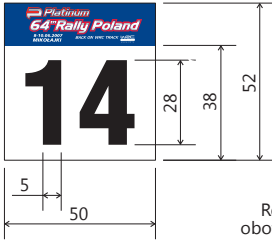
By my signature I declare that all the information contained on the entry form is correct and that I acknowledge and agree in full to the terms and conditions of the above indemnity and that I accept all the terms and conditions relating to my participation in this event. The signature of the notification is a contract in compliance with an article 68 International Sporting Code.

Pieczątka(*) PZM lub Klubu Zawodnika ASN Stamp(*)	Podpis Zgłaszającego Signature of Entrant	Podpis Kierowcy Signature of 1 st Driver	Podpis Piloty Signature of Co-driver
--	--	--	---

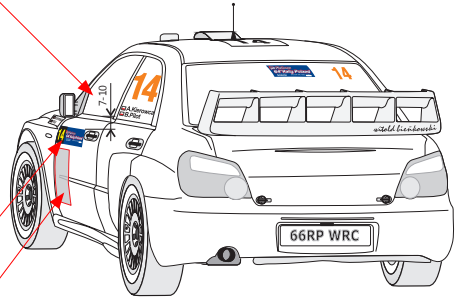
(*) Lub pisemnie/elektronicznie potwierdzenie zgody Automobilkłubu / Or letter/email from the entrant's ASN authorising and approving the entry



Opcjonalne pole numerowe z reklamą obowiązkową



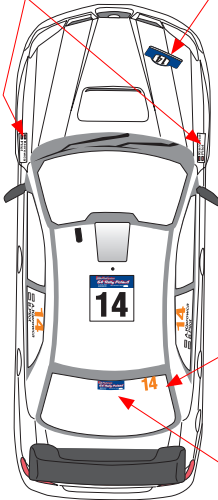
7 - 10 cm
Odległość od dolnej krawędzi szyby



Reklama obowiązkowa

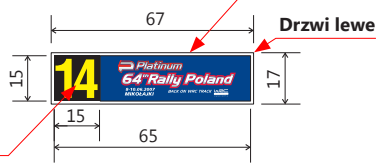
Reklama dodatkowa
23 X 35 cm

Flagi i nazwiska kierowcy i pilota, wysokość 2 - 4 cm



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

biała obwódka 1 cm



Drzwi lewe

14 wysokość cyfry - 14 cm
barwa - pomarańczowa PMS 804

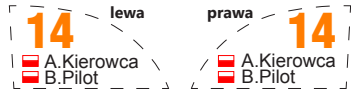


Drzwi prawe



Reklama obowiązkowa

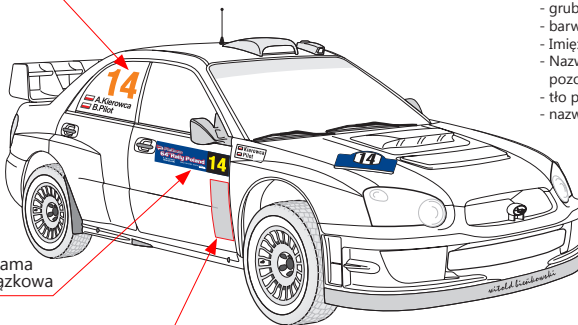
Szyby boczne, tylne



Kierowca i Pilot:

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

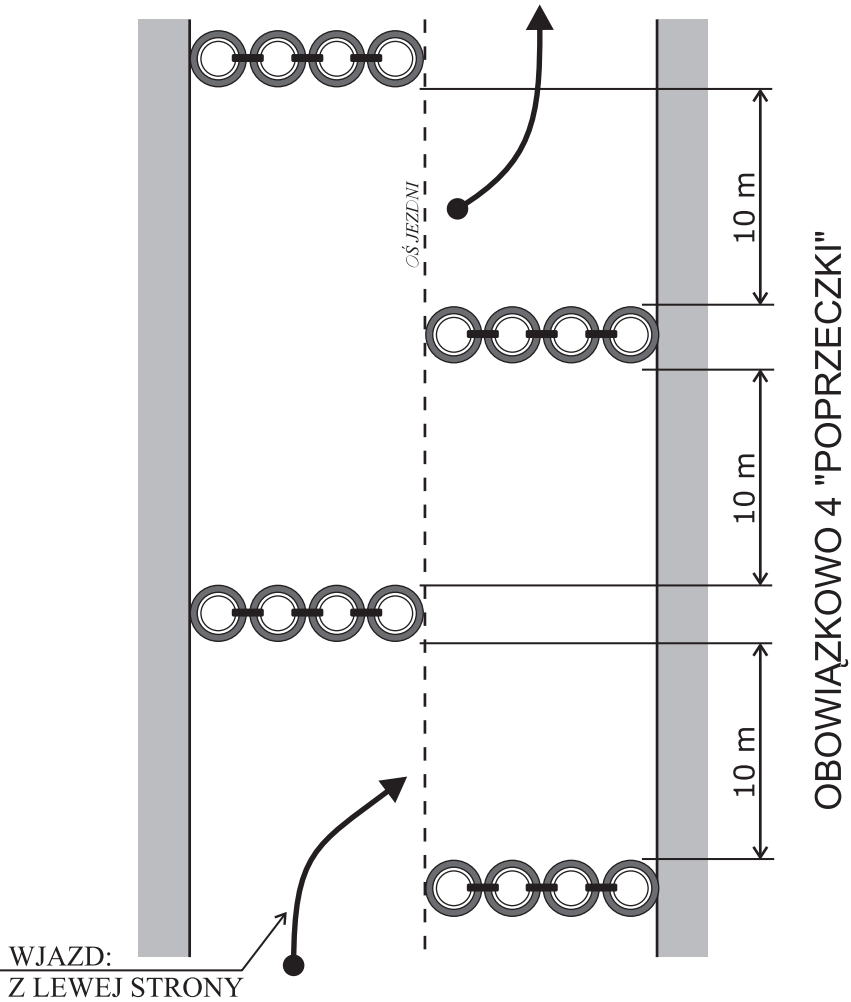
14 wysokość cyfry - min. 18 cm
grubość kreski - min. 2,2 cm
barwa - pomarańczowa PMS 804



Reklama obowiązkowa

Reklama dodatkowa
23 X 35 cm





Każdy element (poprzeczka) szykiany musi być zbudowany z ustawionych obok siebie słupków opon połączonych ze sobą w sposób trwały i solidny. Wysokość tak ustawionej „ściany” opon powinna wynosić, co najmniej 60 cm. Wszystkie elementy szykiany muszą być w kolorze jaskrawo pomarańczowym, aby były doskonale widoczne nawet z dużej odległości.

2011

KARTA ODBIORU ADMINISTRACYJNEGO
 THE CARD OF THE ADMINISTRATIVE RECEPTION


Numer startowy <i>Competition No.</i>	Grupa / Klasa <i>Group / Class</i>	Czas odbioru administracyjnego <i>Time of reception</i>	Wyznaczony czas BK <i>Appointed scrutineering time</i>
			Rzeczywisty czas BK <i>Real scrutineering time</i>

Zgłaszający / Entrant

	Zespół <i>Team</i>	Nr licencji <i>Licence No.</i>	Osoba do kontaktów <i>Person to contact</i>	ASN <i>ASN</i>
Zawodnik <i>Entrant</i>				

Załoga / Crew

	Imię <i>First name</i>	Nazwisko <i>Family name</i>	Nr licencji <i>Licence No.</i>	Narodowość <i>Nationality</i>	ASN <i>ASN</i>
Kierowca <i>First Driver</i>					
Pilot <i>Co-Driver</i>					

Samochód / Car

Marka <i>Make</i>		Nr rejestracyjny <i>Registration No.</i>	
Typ <i>Model</i>		Nr podwozia <i>Chassis No.</i>	
Rok produkcji <i>Year of manufacture</i>		Pojemność skokowa <i>Nominal capacity</i>	
Grupa – Klasa <i>Group – Class</i>		Turbo <i>Turbo</i>	Tak Yes <input type="checkbox"/> Nie No <input type="checkbox"/>
Nr homologacji <i>Homologation No.</i>		Dominujący kolor <i>Predominant Colour</i>	
Kraj rejestracji <i>Country of Registration</i>		Nr książki pojazdu ** <i>Technical Passport No. **</i>	

* Powyższe wypełnia zawodnik / Above is filled by the entrant

** Jeżeli dotyczy / If it refers

ODBIÓR ADMINISTRACYJNY
 ADMINISTRATIVE CHECK

Dokumenty / Papers		P N X *	Uwagi / Annotations
Zawodnik / Entrant	Licencja / Licence		
Kierowca / First Driver	Licencja / Licence		
	Prawo jazdy / Driving licence		
	Książeczka sportowo-lekarska / Health sports-card		
Pilot / Co-Driver	Licencja / Licence		
	Prawo jazdy / Driving licence		
	Książeczka sportowo-lekarska / Health sports-card		
Karta zapoznania z trasą / Reconnaissance card			
Karta wyroczeń zapoznania z trasą / Reconnaissance penalty card			
Kara / Penalty			

* P – Pozytywny / Positive; N – Negatywny / Negative; X – Nie dotyczy / Does not apply

Podpis zawodnika
Entrant signature

Podpis przyjmującego dokumenty
Signature of accepting documents





KARTA BADANIA KONTROLNEGO BK 1

SCRUTINEERING BEFORE THE RALLY

2011

	P N X *		P N X *
Poziom hałas: max. 98 db(A) pomiędzy 2500 a 3500 obr/min <i>Noise level: max 98 db(A) between 2500 & 3500 rpm</i>		Sygnal dźwiękowy: min. 97 db(A) <i>Horn: min. 97 db(A)</i>	

Podpis kontrolera / Scrutineer signature

Dowód rejestracyjny <i>Documents of the car</i>	Numery startowe <i>Competition numbers</i>
Tablice rejestracyjne <i>Registration plates</i>	Tablice rajdowe <i>Rally plates</i>
Polisa ubezpieczeniowa OC <i>Insurance cover of the car</i>	Reklama (szyba przednia) <i>Advertising on the windscreen</i>
Homologacja (FIA) <i>FIA homologation form</i>	Szyby i folie przeciwdryskowe bezbarwne lub przyciemniane <i>Windows & safety films colourless or tinted</i>
Książka pojazdu (jeżeli dotyczy) <i>Technical Passport (if it refers)</i>	Nazwiska i flagi (szyby boczne i błotniki przednie) <i>Technical Passport (if it refers)</i>

Podpis kontrolera / Scrutineer signature

Uszy holownicze <i>Towing eyes</i>	Bezpieczny zbiornik paliwa (FIA) <i>Safety fuel tank (FIA technical list No 01)</i>
Dodatkowe zamocowania (pokrywa silnika i bagażnika) <i>Additional fasteners (bonnet & boot lids)</i>	Zawór zwrotny (FIA) zbiornika paliwa w kabynie i odpowietrzenie <i>Non-return valve (FIA technical list No 18) & fuel cell ventilation</i>
Klatka bezpieczeństwa (homologacja FIA lub certyfikat ASN) <i>Safety rollcage (homologated by FIA or certified by ASN)</i>	Zabezpieczenie przewodów i pomp paliwa <i>Pipes & fuel pumps protection</i>
Otulina ochronna (FIA 8857-2001) klatki bezpieczeństwa <i>Protective padding (FIA technical list No 23) on safety rollcage</i>	Akumulator <i>Battery</i>
Fotele (FIA 8855-1999 lub 8862-2009), punkty zamoc. i wsporniki <i>Seats (FIA technical list No 12 or 40), anchorage points & supports</i>	Katalizator: max 1,0% CO pomiędzy 3000 a 6000 obr/min <i>Catalytic converter: max 1,0% CO between 3000 & 6000 rpm</i>
Hamulec ręczny (blokownie) <i>Handbrake (fly-off)</i>	Światła i wycieraczki <i>Lights & wipers</i>
Pasy bezpieczeństwa (FIA 8853-98 lub 8854-98) i noże <i>Safety harness (FIA technical list No 24) & belt cutters</i>	Trójkąt i apteczka <i>Warning triangle & first aid set</i>
Przegroda ogniochronna (kabina) <i>Protection against fire (cockpit)</i>	Fartuchy przeciwblotne <i>Mudguard flaps</i>
Gaśnice ręczne <i>Manual extinguishers</i>	Zawór do pobierania paliwa (lista techniczna FIA nr 05) <i>Fuel sample couplings (FIA technical list No 05)</i>
System gaśniczy (lista techniczna FIA nr 16) <i>Extinguishing system (FIA technical list No 16)</i>	Pojemniki na kaski (kabina) <i>Helmets compartment (cockpit)</i>
Widoczność do tyłu (lusterka zewnętrzne) <i>Rear visibility (two external rear-view mirrors)</i>	

Podpis kontrolera / Scrutineer signature

Minimalna dopuszczalna masa samochodu (kg) <i>min. vehicle weight (kg)</i>	Rzeczywista masa samochodu (kg) <i>True vehicle weight (kg)</i>
---	--

Podpis kontrolera / Scrutineer signature

Karta kontroli wyposażenie bezpieczeństwa osobistego załogi – znajduje się na oddzielnym załączniku
Driver / Co-driver equipment is in another appendix

Wynik badania / Scrutineering result

Zgodny z przepisami technicznymi i / lub bezpieczeństwa <i>Complied with technical and/or safety regulations</i>	Nie zgodny z przepisami technicznymi i / lub bezpieczeństwa <i>Not complied with technical and/or safety regulations</i>
godz. / time:	godz. / time:
Podpis kontrolera <i>Scrutineer signature</i>	Podpis Delegata Technicznego <i>Technical Delegate signature</i>

LEGENDA:

Wynik pozytywny / Positive result - P (v)
Wynik negatywny / Negative result - N (o)
Nie dotyczy / Does not apply - (X)

Decyzję BK przyjęłem do wiadomości
Scrutineer's decision accepted

.....
Podpis kierowcy lub osoby upoważnionej
Driver or representative of the competitor



Zamówienie dodatkowej powierzchni
w Parku Serwisowym
Additional Service Park Space Order Form



W ramach wpisowego, każdej załodze zostanie przyznana powierzchnia w Parku Serwisowym wynosząca 45m² lub 55m² dla zawodników prywatnych oraz 65m² dla zawodników – osób prawnych.

Na prośbę zawodnika, w miarę dostępności miejsca, organizator przyzna dodatkową powierzchnię.

Pierwszeństwo będą mieli zawodnicy – osoby prawne.

Opłata za dodatkową powierzchnię w Parku Serwisowym wynosi:

- 20,00 PLN/m² – dla zawodników prywatnych,
- 30,00 PLN/m² – dla zawodników – osób prawnych.

Wypełniony formularz musi dotrzeć do organizatora najpóźniej w **dzień_tygodnia dd miesiąc rrrr, do godziny hh:mm.**
(E-mail: adres@mailowy)

The entry fee includes the assignment of Service Park space which is 45m² or 55m² for private entrant and 65m² for legal entrant. Every competitor will be able to receive additional space (if available) with priority for legal entrants.

The fee for additional Service Park space is as follows:

- 20.00 PLN/m² – for private entrant
- 30.00 PLN/m² – for legal entrant

This form must be filled and delivered to the organizers of the rally the latest by **dzień_tygodnia dd miesiąc rrrr, do godziny hh:mm.**
(E-mail: mail@address)

m	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	
1																																				
2																																				
3																																				
4																																				
5																																				
6																																				
7																																				
8																																				
9																																				
10																																				
11																																				
12																																				
13																																				
14																																				
15																																				
16																																				
17																																				
18																																				
19																																				
20																																				
21																																				
22																																				
23																																				
24																																				
25																																				

Na powyższym schemacie proszę zaznaczyć zarys stanowiska z uwzględnieniem powierzchni dodatkowej.
Please mark the lay out of the vans including the additional space.

Zamawiam m² dodatkowej powierzchni w Parku Serwisowym.
I hereby, order of additional Service Park space.

Zawodnik / Kierowca Competitor / Driver	
Samochód serwisowy – nr rej. Service van – number plates	
Osoba do kontaktów Contact person	Tel. GSM Mobile
Imię i nazwisko zamawiającego Name of the person ordering	Podpis Signature



**Wniosek o wspólne/sąsiadujące stanowisko
w Parku Serwisowym**
The Same/Neighbouring Service Park Space
Order Form



W celu ułatwienia obsługi w Parku Serwisowym, zawodnikom / kierowcom korzystającym z tego samego pojazdu serwisowego, zaleca się wypełnienie niniejszego wniosku.

Wypełniony formularz musi dotrzeć do organizatora najpóźniej w **dzień tygodnia dd miesiąc rrrr, do godziny hh:mm**.
(e-mail: adres@mailowy)

It is recommended to fill in this form in order to enable the teams using the same service van and/or staff to have the same / neighboring Service Park space.

*This form must be filled and delivered to the organizers of the rally the latest by **day_of_week, dddd mmmm, year, till hh:mm**.
(E-mail: mail@address)*

Zawodnik / Kierowca Competitor / Driver	- _____	Nr załogi* / Competitor No*
Zawodnik / Kierowca Competitor / Driver	- _____	Nr załogi* / Competitor No*
Zawodnik / Kierowca Competitor / Driver	- _____	Nr załogi* / Competitor No*
Zawodnik / Kierowca Competitor / Driver	- _____	Nr załogi* / Competitor No*
Zawodnik / Kierowca Competitor / Driver	- _____	Nr załogi* / Competitor No*

Osoba do kontaktów Contact person	Telefon GSM Mobile	
Imię i nazwisko wnioskującego Name of the person ordering	Podpis Signature	

* wypełnia organizator po nadaniu numerów startowych

* to be filled by the organizer after starting numbers have been given

REGULAMIN TECHNICZNY SAMOCHODÓW HISTORYCZNYCH RSMP I GSMP

1. Ustalenia ogólne

1.1 Niniejszy regulamin został stworzony w celu promowania w Polsce startów samochodami, które są oryginalnymi samochodami historycznymi lub zbudowane są w takiej samej specyfikacji jak oryginalne samochody historyczne.

1.2 Do rozgrywek w sezonie 2011 dopuszczone zostają następujące samochody historyczne :

1.2.1 Samochody historyczne tzw. „**oryginały**” przygotowane wg Załącznika „K” FIA (bez konieczności posiadania certyfikatu FIA, certyfikat jest wymagany, jeżeli zawodnik/kierowca chce zdobywać punkty w CEZ).

1.2.2 Samochody historyczne tzw. „**repliki**” opisane szczegółowo w punkcie 4 niniejszego regulaminu.

1.2.3 Samochody historyczne tzw. „**hobby replika**” przygotowane według przepisów technicznych opublikowanych w 2006 roku w regulaminie GSMP -mogą startować tylko w GSMP.

1.3 W sezonie 2010 dopuszczone zostaną samochody produkcji krajowej lub zagranicznej, których homologacja FIA wygasła ponad 4 lata temu oraz wszystkie samochody z utraconą homologacją PZM.

2. Podział na grupy i klasy

2.1 W sezonie 2011 samochody historyczne zostaną podzielone na grupę „HR” w RSMP i grupę „HS” w GSMP oraz na klasy wg pojemności skokowej silnika :

„HR 9” lub „HS 50”	do 750 cm ³
„HR 10” lub „HS 1300”	powyżej 750 do 1300 cm ³
„HR 11” lub „HS 1600”	powyżej 1300 do 1600 cm ³
„HR 12” lub „HS 2000”	powyżej 1600 do 2000 cm ³
„HR 13” lub „HS +2000”	powyżej 2000 cm ³

2.1.2. GSMP.

W GSMP mogą startować wszystkie grupy wiekowe wg Zał. K/MKS.

Samochody historyczne zostaną podzielone na grupy wiekowe oraz na klasy wg pojemności skokowej silnika w oparciu o pkt. 3 oraz zał. I do Zał. K/MKS.

O przynależności do danej grupy wiekowej decyduje data wydania karty homologacyjnej FIA dla danego modelu samochodu.

Podział na klasy dla grup wiekowych od „E” do „J” :

	do 750 cm ³
powyżej 750 cm ³	do 1150 cm ³
powyżej 1150 cm ³	do 1300 cm ³
powyżej 1300 cm ³	do 1600 cm ³
powyżej 1600 cm ³	do 2500 cm ³
powyżej 2500 cm ³	

Dla grupy wiekowej „Z” (young timer) ma zastosowanie podział na klasy wg pojemności skokowej silnika wg aktualnego Zał J/MKS.

3. Przepisy bezpieczeństwa

3.1 Klatki bezpieczeństwa muszą być wykonane z rur stalowych zgodnie z wymaganiami Załącznika „K” lub Załącznika „J” obowiązującego w okresie późniejszym od daty wygaśnięcia homologacji sportowej samochodu.

Obicia ochronne (otuliny) są obowiązkowe (wg pkt 8.3.5 aktualnego Zał. „J” FIA).

3.2 Pasy bezpieczeństwa muszą być stosowane wg aktualnie obowiązujących przepisów (Zał. „J” FIA art. 253, art. 6 oraz lista techniczna FIA nr 24)

3.2.1 Dla samochodów HS o pojemności skokowej do 1300 cm³ dopuszcza się stosowanie pasów bezpieczeństwa, homologowanych przez FIA i odpowiadającym normom 8853/98 lub 8854/98, przez dodatkowy okres maksymalnie 2 lat, od wygaśnięcia terminu homologacji.

3.3 W samochodach grupy HS -2000 dopuszcza się stosowanie foteli z homologacją FIA 8855-1999 (lista techn. FIA Nr 12), które mogą być użytkowane maksymalnie przez okres 7 lat od daty produkcji, bez dodatkowych przeglądów fabrycznych.

3.3.1 W samochodach HR i HS+2000 obowiązkowe jest stosowanie foteli wg aktualnie obowiązujących przepisów (Zał. „J” FIA art. 253, art. 16).

3.4 Kierowcy i/lub piloci muszą używać odzieży ochronnej i kasków wg aktualnie obowiązujących przepisów i wymagań Zał. „L” FIA

3.5 Gaśnice i/lub systemy gaśnicze muszą być stosowane wg pkt 7 art. 253 aktualnego Załącznika „J” FIA.

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

4. Szczegółowe postanowienia – samochody „Repliki”

4.1 Do grupy samochodów historycznych tzw. „replik” zaliczane będą samochody, które utraciły możliwość startu w zawodach RSMP lub GSMP z powodu upływu ważności kart homologacyjnych N/A oraz zakończenia się dodatkowego okresu 4 lat, określonego w MKS.

4.2 Samochody posiadające silniki z doładowaniem, muszą posiadać zamontowany na sprzężarce ogranicznik (zwężkę). Wymiary ogranicznika oraz sposób jego plombowania, muszą być zgodne z przepisami określonymi w Załączniku „J”, jaki obowiązywał w okresie daty ważności karty homologacyjnej samochodu.

4.3 Maksymalny dozwolony zakres przeróbek i zmian musi być zgodny z przepisami zawartymi w Załączniku K lub Załączniku J, wydanym w roku produkcji samochodu.

4.4 Dla samochodów nie posiadających certyfikatu FIA wymagane jest minimum 75% zgodności nadwozia, w porównaniu do samochodu oryginalnego.

4.5 Szyba przednia musi być wykonana ze szkła warstwowego „klejonego”. Pozostałe szyby muszą być wykonane ze szkła bezpiecznego (o czym świadczą ich oznakowanie).

4.6 Uszy holownicze są obowiązkowe.

4.7 Zewnętrzny wyłącznik prądu jest obowiązkowy w GSMP natomiast w RSMP jest zalecany (pkt 5.1-3, Zał. K).

5. Badania kontrolne - BK

5.1 W czasie BK1 zawodnik i/lub kierowca musi przedstawić kartę homologacyjną zgłoszonego samochodu na drukach FIA (oryginał) oraz Książeczkę Samochodu Sportowego (pod rygorem niedopuszczenia do zawodów). Wskazane jest posiadanie również innych dokumentów umożliwiających identyfikację samochodu lub części oraz opisujących jego historię.

5.2 Każdy samochód musi być przygotowany wg posiadanej homologacji.

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

5.4 Dopuszcza się stosowanie rozwiązań wariantów jakie były dopuszczone w czasie trwania homologacji.

5.5 Zabronione jest jakiegokolwiek przystosowanie wersji samochodu, która nie była homologowana na wersję homologowaną.

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

6. Postanowienia końcowe

6.1 Wszystkie samochody grupy HR muszą być wyposażone w tłumik układu wydechowego a poziom hałasu nie może przekraczać 98 dB(A).

6.2 Samochody mogą startować na oponach zwykłych lub sportowych, których rozmiary będą zbliżone do opon oryginalnych z tolerancją $\pm 10\%$.

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

Ponadto w samochodach HR opony muszą odpowiadać przepisom regulaminu ogumienia RSMP.

6.2.1 W GSMP zabrania się grzania opon.

6.3 Masa samochodów grupy HS i HR powinna odpowiadać przepisom technicznym FIA, z okresu pochodzenia samochodu lub podanej w karcie homologacyjnej.

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

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

6.6 W sezonie 2011 wszyscy zawodnicy zobowiązani są do wypełnienia i złożenia u Delegata Technicznego, Karty Zgodności Historycznej i Technicznej, zwanej dalej KZHIT (**dotyczy to również klas HR**). **Karty te należy pobrać ze strony PZM.**

6.7 W przypadku zebrania się w danej klasie pojemnościowej minimum 5 samochodów z jednej kategorii wiekowej lub jednej marki, istnieje możliwość utworzenia oddzielnej klasy wiekowej lub markowej. W takim przypadku punktacja prowadzona będzie osobno dla tej klasy i w klasyfikacji generalnej.

Decyzję podejmie GKSS po złożeniu pisemnego wniosku przez zainteresowanych.

Zatwierdzono na posiedzeniu GKSS **28 grudnia 2010 r.**

REGULAMIN TECHNICZNY dla samochodów klasy **HR-P**

1. Ustalenia ogólne

1.1 Do startu w klasie HR-P będą dopuszczone samochody, które aktualnie znajdują się w okresie dodatkowych 4 lat od daty wygaśnięcia homologacji FIA. Wykaz tych samochodów jest opublikowany na stronie FIA w zakładce homologacje.

1.2 W sezonie 2011 w klasie HR-P nie będzie stosowany podział na grupę A i N oraz nie będzie podziału zależnego od pojemności silnika.

1.3 Wpisowe dla zawodników prywatnych w klasie HR-P wynosi 2 200,00 zł

2. Przepisy bezpieczeństwa

2.1 Klatka bezpieczeństwa musi być wykonana zgodnie z wymogami Załącznika J 2011. Otuliny ochronne są obowiązkowe wg punktu 8.3.5 Art. 253 Załącznika J 2011.

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

2.3 Fotele muszą posiadać aktualną homologację FIA i znajdować się na liście technicznej FIA nr 12.

2.4 Gaśnice i systemy gaśnicze muszą być stosowane wg punktu 7 Art. 253 Załącznika J 2011.

2.5 W pozostałym zakresie warunków bezpieczeństwa obowiązują wymagania określone w Art. 253 Załącznika J 2011.

3. Badania kontrolne – BK

3.1 W czasie BK1 zawodnik i/lub kierowca musi przedstawić kartę homologacyjną zgłoszonego samochodu na drukach FIA (oryginał) oraz Książeczkę Samochodu Sportowego pod rygorem niedopuszczenia do startu.

3.2 Nadwozie samochodu będzie identyfikowane na podstawie homologacji a nie na podstawie numeru identyfikacyjnego nadwozia.

3.3 Podczas BK 1 będzie odbywać się plombowanie sprzężarek oraz innych wytypowanych części/zespołów.

3.4 Każdy samochód, w którym fabrycznie zamontowany katalizator został wymontowany musi być wyposażony w katalizator homologowany przez FIA (w sezonie 2011 dopuszcza się katalizatory „handlowe” które posiadają znak homologacji E). Katalizator nie może być modyfikowany.

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

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

3.6 Zderzak przedni i tylny, spojler tylny oraz nakładki boczne progów mogą być wykonane z dowolnych laminatów.

Link do wykazu samochodów dopuszczonych do startu w klasie HR P:

[http://argent.fia.com/web/fia-public.nsf/D07C1CE9D5D13CD5C12577F40049E611/\\$FILE/V%C3%A9hiculesPlusHomologu%C3%A9s2011-4ans_17-11-2010.pdf](http://argent.fia.com/web/fia-public.nsf/D07C1CE9D5D13CD5C12577F40049E611/$FILE/V%C3%A9hiculesPlusHomologu%C3%A9s2011-4ans_17-11-2010.pdf)

