

REGULAMIN SZCZEGÓŁOWY WSMP 2011

1. PRZEPISY OGÓLNE

1.1. Wyścigowe Samochodowe Mistrzostwa Polski są zawodami otwartymi.

1.1.1. Zawodnicy zagraniczni aby zostali sklasyfikowani w rundach WSMP rozgrywanych na torach poza terenem Polski muszą przysłać zgłoszenia do Biura Sportu ZG PZM (autosport@pzm.pl) w terminie do 7 dni przed rozpoczęciem zawodów.

1.2. Rozgrywki odbywają się wg zasad określonych poniżej w oparciu o przepisy zawarte w Regulaminie Ramowym Wyścigowych Samochodowych Mistrzostw Polski 2011, w komunikatach GKSS i zgodnie z oficjalnym kalendarzem sportowym PZM na 2011 rok.

1.3. W związku z rozgrywaniem w sezonie 2011 rund WSMP na torach zagranicznych oraz konieczności unifikacji regulaminów, utrzymuje się termin „Dywizja 4” zwana dalej w skrócie DIV 4 lub D4

1.4. Kalendarz Zawodów

W roku 2011 zostaną rozegrane następujące zawody:

Data	Tor	Kraj	WSMP	Endurance	WPP	FIA CEZ Circuit Trophy
29 kwietnia-1 maja	Hungaroring	H	1 i 2 runda	1 runda	—	1 i 2 runda + 1 runda E
27-29 maja	Poznań	PL	3 i 4 runda	2 runda	1 i 2 runda	4 i 5 runda + 2 runda E
1-3 lipca	Poznań	PL	5 i 6 runda	3 runda	3 i 4 runda	—
19-21 sierpnia	Slovakiaring	SK	7 i 8 runda	4 runda	—	12 i 13 runda + 5 runda E
26-28 sierpnia	Panoniaring	H	9 i 10 runda	5 runda	—	14 i 15 runda + 6 runda E
16-18 września	Poznań	PL	11 i 12 runda	6 runda	5 i 6 runda	18 i 19 runda + 7 runda E
23-25 września	Brno	CZ	13 i 14 runda	7 runda	—	20 i 21 runda + 8 runda E
7-8 października	Poznań	PL	—	—	7 i 8 runda	—

1.5. Podczas każdej rundy odbędzie się jeden trening (30 min) i wyścig na dystansie 50 do 75 km. (nie dotyczy Endurance).

1.6. Rozgrywki toczyć się będą o:

1.6.1. Tytuły Mistrzów i Wicemistrzów Polski w klasyfikacji indywidualnej:

- w klasyfikacji generalnej (Grand Prix Polski)—tylko dla pojazdów kategorii I (Grupa E1)
- w klasach

1.6.2. Tytuły Mistrzów i Wicemistrzów Polski w klasyfikacji Zespołów Sponsorskich (tylko w Endurance)

1.6.3. Wyścigowy Puchar Polski (zwany dalej WPP)

1.6.4. W ramach WSMP rozgrywany będzie wyścig długodystansowy na zasadach odrębnego regulaminu.

1.7. Klasyfikacja indywidualna

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

sklasyfikowano w sezonie minimum:

- 5 kierowców dla tytułu MP
- 7 kierowców dla tytułu I Wicemistrza Polski
- 9 kierowców dla tytułu II Wicemistrza Polski

1.7.2. Kierowca jest sklasyfikowany w sezonie, jeżeli został sklasyfikowany w minimum 1 rundzie.

1.7.3. Do uzyskania tytułów mistrzowskich i v-ce mistrzowskich wymagane jest ukończenie i sklasyfikowanie w minimum 50% rund i tak:

- przy 14 rundach min. 7 rund
- przy 13 i 12 rundach - min. 6 rund
- przy 11 i 10 rundach - min. 5 rund
- przy 9 i 8 rundach min. 4 rund
- przy 7 i 6 rundach min. 3 rundy
- przy 5 i 4 rundach min. 2 rundy

1.7.4. Do klasyfikacji indywidualnej będą zaliczone punkty zdobyte w „n-2” rozegranych rundach, gdzie „n” oznacza liczbę rund rozegranych w sezonie i zaliczanych do WSMP - (nie dotyczy Endurance).

1.7.5. W przypadku zdobycia w klasyfikacji indywidualnej sezonu jednakowej ilości punktów przez kilku kierowców - wyższe miejsce zajmie ten, który uzyskał większą ilość lepszych miejsc w poszczególnych rundach.

W przypadku braku rozstrzygnięcia brane pod uwagę będą drugie miejsca,

Przy kolejnym braku rozstrzygnięcia będą przyznane miejsca ex-equo.

1.8. Klasyfikacja Zespołów Sponsorskich (dotyczy Endurance).

1.8.1. Klasyfikacja zespołowa będzie prowadzona podczas każdej rundy Endurance.

1.8.2. Aby zostać sklasyfikowanym w klasyfikacji zespołowej należy posiadać licencję zawodnika/sponsora i być zgłoszonym w Endurance.

1.8.3. Warunkiem uzyskania licencji zawodnika/zespołu sponsorskiego jest zgłoszenie i wpłata do ZG PZM kwoty 700 PLN (za jednego zawodnika/sponsora na okres jednego sezonu).

Upoważnia ona do:

- umieszczenia nazwy zespołu obok nazwiska kierowcy (zespół/klub) we wszystkich oficjalnych wydawnictwach zawodów;
- zgłaszania zespołu do klasyfikacji Zespołów Sponsorskich.

1.8.4. W skład zespołu wchodzi dowolna ilość samochodów tego samego zgłaszającego,

ale do wyników klasyfikacji w danej rundzie liczyć się będzie suma punktów (z klas. generalnej) tylko dwóch najlepszych.

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

1.8.6. Zwycięzcą w klasyfikacji rocznej zostanie zespół, który w sezonie 2011 zgromadzi największą ilość punktów z „n-1” rozegranych rund **Endurance**.

1.8.8. Tytuły mistrzowskie w kategorii zespołowej/sponsorskiej zostaną przyznane w zależności od ilości sklasyfikowanych zespołów:

- 3 Zespoły - Mistrz Polski
- 4-5 Zespołów - Mistrz i Wicemistrz Polski
- 6 i więcej Zespołów - Mistrz, Wicemistrz i II Wicemistrz Polski

1.9. Wyścigowy Puchar Polski (WPP)

1.9.1. Do udziału w WPP dopuszczeni będą kierowcy posiadający licencję PZM (BC, B1C1, **B2C2**) lub innych krajów sfederowanych w FIA.

1.9.1.1. Samochody zgłoszone do WSMP i Endurance mogą być zgłoszone do Wyścigowego Pucharu Polski (WPP) tylko w kategorii „GOŚĆ” w klasie **OPEN**, po opłaceniu wpisowego do WPP.

Kierowcy biorący udział w WPP zgłoszeni w kategorii „GOŚĆ” (klasa **OPEN**) nie otrzymują punktów w klasyfikacji WPP.

1.9.1.2. Samochody zgłoszone do WPP nie będą dopuszczone do startu w WSMP i Endurance.

1.9.2. Podział na klasy:

- Klasa 1-N - do 1150 cm³ (gr. N)
- Klasa 1-A - do 1150 cm³ (gr. A)
- klasa 2 powyżej 1150 cm³ – do 1400 cm³ (gr. N,A)
- Klasa 3 powyżej 1400 cm³ – do 1600 cm³ (gr. N,A)
- Klasa 4 powyżej 1600 cm³ – do 2000 cm³ (gr. N,A)
- Klasa 5 powyżej 2000 cm³ – klasa OPEN (Reg. Techniczny WPP)
- Klasa 6 - Kia Picanto (Reg. Techniczny klasy Kia Picanto 2011)
- Klasa 7 - Kia cee'd (Reg. Techniczny klasy Kia cee'd 2011)
- Klasa 8 - Youngtimer – do 2000 cm³ (Reg. Techniczny WPP)
- Klasa 9 - Youngtimer – powyżej 2000 cm³ (Reg. Techniczny WPP)

Na tylnych bocznych szybach samochodów klas 1-N i 1-A muszą być pod nazwiskiem kierowcy umieszczone litery N lub A.

1.9.3. Dla WPP przewiduje się dwa wyścigi na dystansie 12 okrążeń w każdej rundzie WSMP rozgrywanej w Polsce - w sumie 8 wyścigów.

Wyścig zostanie rozegrany wspólnie dla wszystkich zgłoszonych kierowców.

W przypadku, gdy ilość zgłoszeń przekroczy pojemność toru, organizator dokona podziału startujących wg odpowiednio łączonych klas.

1.9.4. Do wyścigów w WPP stosuje się odpowiednio wszystkie przepisy zawarte w regulaminach WSMP 2011.

1.9.5. Do klasyfikacji rocznej będą uwzględniane punkty ze wszystkich rozegranych w sezonie rund WPP.

1.9.6. Wpisowe

300 PLN dla samochodów z 1-4 i 6-9 oraz 500 PLN dla samochodów z klasy 5(OPEN) za jeden wyścig płatne wraz ze zgłoszeniem w pierwszym terminie zgłoszeń podanym przez organizatora.

Przy wpłacie za dwa wyścigi w jednej rundzie wpisowe wynosi 2 x 250 PLN (dla klas 1-4 i 6-9) i 2 x 400 PLN (dla klasy OPEN).

Oплата za cały sezon startów (8 wyścigów) w WPP (płatna przed pierwszym wyścigiem) wynosi odpowiednio 1800 PLN (kl.1-4 i 6-9) i 3000 PLN (kl. OPEN).

1.9.7. W przypadku nie dotrzymania terminu zgłoszeń obowiązują postanowienia Art. 5.1 niniejszego regulaminu

2. PODZIAŁ NA KATEGORIE, GRUPY I KLASY (Dywizja 4 -WSMP-Sprint)

2.1. Samochody przypisane do kategorii I (Grupa E-1)

2.1.1. Klasa E1-1400 ponad 1000 cm³ do 1400 cm³

2.1.2. Klasa E1-2000 ponad 1400 cm³ do 2000 cm³

2.1.3. Klasa E1-3500 ponad 2000 cm³ do 3500 cm³

2.1.4. Klasa E1+3500 ponad 3500 cm³

zgodnie z treścią Art. 2.1. Regulaminu Technicznego WSMP 2011

2.2. Samochody przypisane do kategorii II (Grupa E-2)

2.2.1. Klasa E-2-2000 do 2000 cm³

2.2.2. Klasa E-2+2000 ponad 2000 cm³

zgodnie z treścią Art. 2.2. Regulaminu Technicznego WSMP 2011

2.3. Wyścigowe Mistrzostwa Polski rozgrywane będą w biegach:

- E1 i E-2 (do 2000 cm³)
- E1 i E-2 (ponad 2000 cm³)

Dopuszcza się połączony start w jednym biegu obu w/w grup (tj. do 2000 cm³ i ponad 2000 cm³) w przypadku, gdy łączna ilość samochodów nie przekracza dwudziestu.

2.3. Start samochodów klasy E1-1400 WSMP (ponad 1000 cm³ do 1400 cm³) możliwy jest w połączonym biegu z Wyścigowym Pucharem Polski, przy zachowaniu odrębnej klasyfikacji zgodnej z WSMP.

2.4. W ramach wyścigów Dywizji 4 WSMP rozegrane zostaną zawody o Puchar Polski w klasie markowej GT3 Trophy – Puchar Porsche.

Powyższe zawody zostaną rozegrane wg odrębnego regulaminu, na terenie Polski i na torach zagranicznych, odbywając się razem z WSMP lub osobno i pod warunkiem wystartowania nie mniej niż 6 samochodów w min. ośmiu wyścigach w sezonie.

W przypadku braku wymaganej liczby 6 samochodów w danej rundzie, klasyfikacja w

tym Pucharze nie będzie w niej prowadzona.

Do startów w w/w pucharach dopuszcza się zawodników zagranicznych.

2.5. Dopuszcza się (za zgodą GKSS) utworzenie innych klas niż w/w na pisemny wniosek zainteresowanych zawodników, pod warunkiem zebrania się min. 6-ciu samochodów (przy zachowaniu postanowień zawartych w punkcie 1.7).

2.6. Samochody napędzane doładowanymi silnikami Diesla zostaną zaliczone do klas zgodnie z ich nominalną pojemnością skokową silnika (tzn. bez przemnożenia przez współczynnik doładowania 1.5).

3. PUNKTACJA, NUMERY STARTOWE

3.1. Klasę stanowi 1 samochód, którego kierowca został umieszczony na liście Startowej (Art. 6.7 Regulaminu Ramowego WSMP).

3.2. Punkty przyznaje się tylko tym kierowcom, którzy ukończyli bieg i zostali sklasyfikowani.

3.3. Punktacja w klasach, w Grand Prix Polski, w **Endurance** (oprócz klasyfikacji generalnej) oraz WPP:

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

bez względu na ilość startujących w klasie **z następującym zastrzeżeniem: jeżeli ilość kierowców na liście startowej będzie mniejsza niż 6 – wartość w/w punktów będzie zmniejszona o 50%.**

Puchary otrzymają kierowcy, którzy zajmą trzy pierwsze miejsca w klasach.

Klasyfikacja generalna (Grand Prix Polski) będzie honorowana tylko na zakończenie sezonu.

3.4. Punktacja w klasyfikacji generalnej Endurance:

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

3.5. Numery startowe na sezon **2011** nadaje się zgodnie z oficjalną klasyfikacją w **2010** roku wg podanych niżej zasad (nie dotyczy rund rozgrywanych poza granicami kraju). Kierowcom startującym w danej klasie po raz pierwszy kolejne numery nadaje organizator rundy (niedozwolone jest uzupełnianie powstałych luk w przedziale 1-3)

E1 i E-2 ponad 3500 - od 1 do 20 wg klasyfikacji **2010**

E1 i E-2 do 3500 od 21 do 40 jw.

E1 i E-2 do 2000 od 41 do 60 jw.

E1 do 1400 od **101** do **110** jw.

3.6. Numery startowe w Wyścigowym Pucharze Polski nadaje się zgodnie z powyższą zasadą. Kierowcom startującym w danej klasie po raz pierwszy kolejne numery nadaje organizator rundy. Nie uzupełnia się powstałych luk w przedziale 1-3 (w klasach **1-N, 1-A, 4 i 5**) oraz pierwszych miejsc w klasach **2, 3 i 6**.

Klasa 1-N	-	od 1 do 10 wg klasyfikacji 2010
Klasa 1-A	-	od 11 do 20
Klasa 2	-	od 21 do 30
Klasa 3	-	od 31 do 40
Klasa 4	-	od 41 do 50
Klasa 5	-	od 51 do 60
Klasa 6 (Kia Picanto)	-	od 61 do 70
Klasa 7 (Kia cee'd)	-	od 71 do 80
Klasa 8	-	od 81 do 90
Klasa 9	-	od 91 do 100

4. Obowiązuje dla wszystkich klas:

- zakaz używania numerów rejestracyjnych,
- umieszczenie nazwiska kierowcy w dolnej części bocznych tylnych szyb po obu stronach samochodu. Duża litera o wysokości 100 mm będzie użyta w pierwszej literze nazwiska, pozostałe będą napisane małymi. Należy umieścić- tylko nazwisko bez imion. Krój liter – Helvetica Bold, kolor liter wyłącznie biały. Litery będą umieszczone bezpośrednio na szybie bez jakiegokolwiek tła. W grupie E-SS (Formuła) na kokpicie (litery na kontrastowym tle).
- umieszczenie flagi narodowej kierowcy obok jego nazwiska (nie dotyczy WPP)

5. POSTANOWIENIA KOŃCOWE

5.1. Wpisowe w 2011

- 1. termin:

- E1 i E-2 (do 2000 cm³) oraz Formuła 2000 - 1000 PLN za jedną rundę, (1800 PLN za dwie rundy rozgrywane podczas tych samych zawodów)
- E1 i E-2 (ponad 2000 cm³) - 1200 PLN za jedną rundę, (2000 PLN za dwie rundy rozgrywane podczas tych samych zawodów)
- Endurance - 2200 PLN od każdego zgłoszonego samochodu
- WPP (klasy 1-4 i 6-9) - 300 PLN (500 PLN za dwie rundy rozgrywane podczas tych samych zawodów)
- WPP (klasa 5-OPEN) - 500 PLN (800 PLN za dwie rundy rozgrywane podczas tych samych zawodów)
- WPP za cały sezon startów (8 wyścigów) - 1800 PLN (kl.1-4 i 6-9) i 3000 PLN (kl. 5-OPEN)

- 2 termin - w/w kwoty zwiększone o 50%

- po 2 terminie (za zgodą dyrektora) - w/w kwoty zwiększone o 100 %

5.1.1. Wpisowe do rund rozgrywanych w Czechach, Słowacji i Węgrzech - wg stawek obowiązujących w regulaminach tych rund.

5.2. Podczas rund WSMP rozgrywanych za granicą Polski obowiązują przepisy organizatora dotyczące ilości i czasu trwania treningów, dystansu poszczególnych wyścigów, systemu startu oraz innych szczegółów regulaminu rozgrywek.

5.3. W przypadku korzystania na zawodach z transpondera PZM, wprowadza się deponowanie licencji w zamian za wydany transponder. Uszkodzenie lub zagubienie transpondera będzie skutkowało nałożeniem kary finansowej w wysokości 1200 PLN, a w przypadku zwrotu transpondera w terminie późniejszym niż dzień zakończenia zawodów kara finansowa wynosi 500 PLN.

5.4. Ustala się na 2011 r. maksymalne wysokości grzywien:

- a) ZSS 2000 PLN
- b) GKSS 5000 PLN

5.5. Prawo interpretacji niniejszego Regulaminu zastrzega sobie GKSS.

Do kwestii nie ujętych niniejszym Regulaminem mają zastosowanie odpowiednie przepisy MKS FIA.

Zatwierdzono przez GKSS w dniu 28.02.2011

WYŚCIGI DŁUGODYSTANSOWE (ENDURANCE) 2011

1. PRZEPISY OGÓLNE

1.1. Długodystansowe Wyścigi Samochodowe (**Endurance**) w randze Mistrzostw Polski są zawodami otwartymi

1.2. Rozgrywki odbędą się wg zasad określonych poniżej w oparciu o przepisy zawarte w Regulaminie Ramowym WSMP 2011, Regulaminie Szczegółowym WSMP 2011 i Przepisach Ogólnych FIA.

1.3. Rozgrywki toczyć się będą o:

tytuły Mistrzów i Wicemistrzów Polski w klasach

tytuły Mistrzów i Wicemistrzów Polski w indywidualnej klasyfikacji generalnej

tytuły Mistrzów i Wicemistrzów Polski w klasyfikacji sponsorskiej

1.4. Czas trwania wyścigu ustala się na 2 godziny.

1.5. Kalendarz Zawodów - zgodnie z Art. 1.4 Regulaminu Szczegółowego 2011

2. DOPUSZCZONE SAMOCHODY I PODZIAŁ NA KLASY

2.1. Do startu w **Endurance** dopuszczone będą samochody spełniające wymagania Regulaminu Technicznego WSMP 2011.

2.2. Samochody będą podzielone wyłącznie na klasy pojemnościowe:

- **klasa 1** – samochody E-1 ponad 1000 cm³ do 1400 cm³
- **klasa 2** – samochody E-1 ponad 1400 cm³ do 2000 cm³
- **klasa 3** – samochody E-1 ponad 2000 cm³ do 3500 cm³
- **klasa 4** – samochody E-1 ponad 3500 cm³

zgodnie z treścią Art. 2.1. Regulaminu Technicznego WSMP 2011

- **klasa 5** – samochody E-2 do 2000 cm³

- **klasa 6** – samochody E-2 powyżej 2000 cm³

zgodnie z treścią Art. 2.2. Regulaminu Technicznego WSMP 2011

2.3. Samochody napędzane doładowanymi silnikami Diesla zostaną zaliczone do klas zgodnie z ich nominalną pojemnością skokową silnika (tzn. bez przemnożenia przez współczynnik doładowania 1.5).

3. ZGŁOSZENIA

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

3.2. Nazwa zespołu (team`u) nie powinna przekraczać 20 znaków.

W nazwie mogą być użyte:

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

3.3. Dla każdego zespołu (team`u) będzie przydzielony numer startowy na cały sezon.

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

3.5. Zespół może składać się z 2 lub 3 kierowców.

3.6. Kierowca może być zgłoszony do startu nie więcej niż w dwóch zespołach.

4. WPISOWE

4.1. Wpisowe do endurance wynosi 2200 PLN od każdego zgłoszonego samochodu.

4.2. W przypadku przekroczenia regulaminowego terminu zgłoszeń, wysokość wpisowego będzie zwiększona o 50%.

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

5. CZAS JAZDY I ZMIANY KIEROWCÓW

5.1. Maksymalny czas nieprzerwanej jazdy jednego kierowcy (łącznie z postojami spowodowanymi obsługą serwisową samochodu, uzupełnianiem paliwa lub odbywaniem kary STOP-GO) wynosi 70% czasu trwania wyścigu (czyli 84 minuty). Przekroczenie tego czasu karane będzie karą STOP-GO (30 sek).

5.2. W rundach zagranicznych maksymalny czas jazdy jednego kierowcy, jak również wysokość kary za jego przekroczenie określa regulamin Organizatora.

5.3. Zmiany kierowców mogą odbywać się wyłącznie w depot.

6. TRENING KWALIFIKACYJNY

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

6.2. Limitem kwalifikacyjnym jest 145% najlepszego czasu jednego okrążenia uzyskanego przez najszybszego kierowcę w treningach kwalifikacyjnych.

W przypadkach losowych ZSS może wyrazić zgodę na start w wyścigu kierowcy, który nie uzyskał wymaganego limitu.

6.3. Czas trwania treningu: 30 minut dla samochodów do 2000 cm³ oraz 30 minut dla samochodów pow. 2000 cm³. Każdy kierowca musi przejechać w tym czasie minimum jedno okrążenie (pod rygorem nie dopuszczenia do startu). W losowych przypadkach takiej zgody może udzielić ZSS.

6.4. W uzupełnieniu niniejszego artykułu mają zastosowanie odpowiednie przepisy Art. 15 Regulaminu Ramowego WSMP.

7. PRZEBIEG WYŚCIGU

7.1. Start do wyścigu jest startem lotnym i odbywa się zgodnie z Art.16.6 Regulaminu Ramowego WSMP 2011, po odbyciu procedury startowej opisanej w Art. 16.1. (pkt 1 do 4) tego Regulaminu.

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

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

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

7.5. Tankowanie paliwa

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

7.5.2. Podczas tankowania paliwa samochód musi stać na kołach, silnik musi być wyłączony, a oprócz czyszczenia przedniej szyby zabronione są jakiegokolwiek prace przy samochodzie. Kierowca może znajdować się w samochodzie, pasy bezpieczeństwa muszą być rozpięte, dozwolona jest zmiana kierowców, zezwala się na pomoc przy zapięciu (rozpięciu) pasów lub czyszczeniu szyby przez zmieniającego kierowcę bądź jednego z członków ekipy.

7.5.3. Tankowanie z wież paliwowych (Art.252.9.4 Załącznik J), przy których średnica wewnętrzna końcówek węży tankujących wynosi max 50 mm - może odbywać się w boksach.

7.5.4. Każda wieża musi być wyposażona w dwa uziemienia. Cały system tankowania (wieża, zbiornik, przewody, zawory, zbiorniki odpowietrzające) musi być podłączony do jednego z tych uziemień w czasie całego wyścigu. Przed rozpoczęciem i w czasie tankowania paliwa auto musi być połączone z drugim uziemieniem, a końcówka rury wydechowej musi być zakryta metalową osłoną. Przy tankowaniu musi być obecny mechanik z gaśnicą ppoż. (min. 5 kg).

Uzupełnianie paliwa do wież paliwowych w czasie tankowania jest zabronione.

7.5.5. Podczas tankowania z wież paliwowych przed boxami mogą być obecne następujące osoby:

- kierownik ekipy (team-manager),
- max. czterech mechaników, w tym dwóch obsługujących przewody paliwowe i jeden z gaśnicą ppoż (min 5 kg),
- jeden członek ekipy kontrolujący przepływ paliwa i zawór wieży,
- zmieniający się kierowcy.

Kierownik ekipy, jako piąty członek zespołu może przebywać przy samochodzie bez możliwości obsługi, jedynie nadzorując pracę ekipy technicznej

7.5.6. Samochody nie przystosowane do tankowania z wież paliwowych muszą być tankowane z kanistrów maksymalnie przez 2 mechaników wyłącznie w strefie tankowania (w miejscu wskazanym przez organizatora) i w obecności mechanika z gaśnicą ppoż. (min 5 kg).

7.5.7. Paliwo może być uzupełniane ze zbiorników o maksymalnej pojemności 30 litrów z wylotem o średnicy wewnętrznej nie większej niż 25 mm. Te zbiorniki personel tankujący musi trzymać w rękach (maksymalnie na wysokości piersi), stojąc bezpośrednio na podłożu. Zabronione jest stosowanie urządzeń wspomagających wypływ paliwa z tych zbiorników, a paliwo może wypływać z nich tylko wskutek siły grawitacji. Dozwolone jest zastosowanie ręcznej pompy przy tankowaniu ze zbiorników (o maks. pojemności 60 litrów), znajdujących się bezpośrednio na podłożu. Wylot średnicy wewnętrznej – max 25 mm. Kończówka rury wydechowej musi być zakryta metalową osłoną lub niepalną plandeką izolacyjną, a samochód musi być elektrycznie uziemiony.

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

7.5.9. W strefie tankowania zabronione jest składowanie paliwa.

7.5.10. Pod rygorem wykluczenia z wyścigu zabronione jest stosowanie innych niż w/w sposobów tankowania.

7.5.11. Całe wyposażenie (sprzęt do tankowania paliwa) musi być przedstawione podczas badania kontrolnego w czasie, kiedy następuje odbiór kontrolny poszczególnego samochodu.

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

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

7.6. PIT-STOP

7.6.1. Podczas zjazdu do boksów na drodze dojazdowej obowiązuje ograniczenie szybkości do 60 km/h (Załącznik H art.18).

Kary za przekroczenie szybkości:

a) w czasie treningu i warm up – kara finansowa 300 PLN

b) w czasie wyścigu: - za pierwsze przekroczenie – kara „DRIVE THROUGH”

- za drugie przekroczenie - kara „STOP GO” (10 sek)

- za trzecie przekroczenie - do decyzji ZSS

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

7.6.3. Po zatrzymaniu obowiązuje wyłączenie silnika. Jazda do tyłu jest zabroniona, jeżeli kierowca ominie swoje stanowisko serwisowe, powrót jest możliwy tylko poprzez pchanie samochodu przez mechaników (maks. 4-ech) i przy wyłączonym silniku.

7.6.4. Wszelkie prace serwisowe, uzupełnianie płynów (innych niż paliwo), wymiana ogumienia, naprawy i jakiegokolwiek inne prace mogą być prowadzone przed lub po tankowaniu paliwa i maksymalnie przez 4-ech mechaników z zachowaniem przepisów punktu 7.5.5.

7.6.5. Wymiana opon/kół jest dozwolona:

- na polach startowych do sygnału „5 minut”
- przed boksem, maksymalnie przez 4 osoby
- wewnątrz boksu

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

7.6.7. Podczas postoju i tankowania przed boksem kierowca zmieniający lub jeden z czterech mechaników może pomagać kierowcy przy rozpięciu (zapięciu) pasów bezpieczeństwa lub czyszczeniu szyb.

Pozostali członkowie ekipy przebywający w „strefie roboczej” przed boksem, będą uważani jako pracujący przy samochodzie. Wymieniony w pkt.7.5.5. kontroler paliwa nie wchodzi w skład dozwolonej ilości czterech mechaników, o ile nie wykonuje innych czynności obsługi poza kontrolą zaworów przepływu paliwa.

7.6.8. Jeżeli samochód jest w boksie, ilość obsługujących osób jest nieograniczona, a

silnik samochodu nie musi być wyłączony.

Po zakończeniu prac samochód musi być wytoczony z boksu ze zgaszonym silnikiem i „zaparkowany” przed boksem. Silnik musi być włączony przez kierowcę siedzącego w samochodzie bez jakiegokolwiek pomocy z zewnątrz.

7.6.9. Naruszenie przepisów art. 7.6.8 karane będzie karą STOP-GO.

7.6.10. Podczas każdego postoju samochodu w depot (jak również podczas prac prowadzonych wewnątrz boksu) musi być obecny Sędzia Faktu, który powiadamia kierownictwo zawodów o każdej zmianie kierowców i o ew. przekroczeniach przepisów regulaminu. Obowiązek rejestracji zmian kierowców dotyczy zarówno wyścigu, jak i treningu.

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

7.7. Każdy samochód, który w czasie wyścigu miał defekt lub wypadł z trasy i nie może kontynuować jazdy, powinien zostać z niej usunięty przy zachowaniu wszelkich środków ostrożności. (Art.17.3 i 17.4 Regulaminu Ramowego WSMP).Jeżeli sytuacja wymaga użycia służb technicznych organizatora i transportu samochodu do boxów, może on po usunięciu skutków awarii powrócić do wyścigu.

8. SAMOCHÓD ZABEZPIECZAJĄCY – „SAFETY CAR” (Załącznik „H” do MKS FIA rozdział2 art.5)

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

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

8.3. Po wydaniu takiej decyzji wszystkie PO pokazują wymachiwaną żółtą flagę i tablicę SC , które są utrzymywane do końca interwencji.

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

8.5. Wszystkie samochody muszą ustawić się w rzędzie za samochodem S.C. w odległości mniejszej niż 5 długości samochodu. Obowiązuje zakaz wyprzedzania (z wyjątkiem sytuacji opisanej w punkcie 8.6).

8.6. Na polecenie Sędziego Głównego na samochodzie SC zostaną zapalone światła zielone, co będzie sygnałem do wyprzedzenia go przez wszystkie samochody znajdujące się pomiędzy Safety Car a samochodem prowadzącym w wyścigu.

Samochody te kontynuują jazdę ze zmniejszoną szybkością, bez wzajemnego wyprzedzania się, aż do osiągnięcia końca kolumny pojazdów poruszających się za samochodem SC.

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

8.8. Podczas użycia Safety Car samochody startujące mogą zjechać do boksów.

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

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

8.9. Po decyzji Sędziego Głównego odwołującej Safety Car – zgasi on żółte światła pulsujące i po zakończeniu okrążenia powróci do boksów. Żółte flagi i tablice S.C. zostaną usunięte z PO.

8.10. Gdy Safety Car opuści tor, a samochody zbliżą się do linii Start, czerwone światło zmieni się na zielone. Wszystkie PO wystawią na jedno okrążenie zielone flagi. Wyprzedzanie jest zabronione do momentu przejechania linii Start przy zapalonym zielonym świetle.

8.11. Każde okrążenie przejechane w czasie interwencji samochodu SC zalicza się jako okrążenie wyścigu.

9. PRZERWANIE WYŚCIGU

9.1. Przerwanie wyścigu następuje przez wywieszenie czerwonej flagi na linii Start-Meta i równocześnie na każdym PO wokół toru. Na linii Start ponadto zapala się czerwone światło.

9.2. Procedura ponownego startu do wyścigu zależy od ilości pełnych okrążeń przejechanych przez lidera lub czasu trwania wyścigu, zanim został dany sygnał przerwania biegu:

9.2.1. Wariant A – mniej niż dwa pełne okrążenia:

- pierwszy start uważa się za nieważny i niebyły,
- czas trwania nowego wyścigu wynosi ponownie 2 godziny,
- kierowcy startują z tych samych pól startowych,
- dozwolona jest zmiana samochodu,
- zezwala się na prace przy samochodzie i tankowanie paliwa.

9.2.2. Wariant B – dwa lub więcej okrążeń, ale mniej niż 75% czasu wyścigu (czyli 1 godz. 30 min):

- wyścig jest rozgrywany w dwóch częściach: pierwsza jest zakończona, gdy samochód prowadzący przekroczy przedostatnim razem linię mety przed zatrzymaniem wyścigu,
- druga część wyścigu jest krótsza o 20 min od całkowitego czasu (2 godz) pomniejszonego o część pierwszą,
- pola startowe dla drugiej części są zgodne z kolejnością przejazdu przez linię mety pierwszej części,
- dopuszcza się wyłącznie samochody, które wystartowały w pierwszej części,
- niedozwolona jest zmiana samochodu,
- nie zezwala się na tankowanie lub usuwanie paliwa,
- jeśli wyścig jest zatrzymany ze względu na deszcz – tablica „rain”(„deszcz”) musi być pokazana na linii Start.

9.2.3. Wariant C – 75% (czyli 1 godz. 30 min) lub więcej czasu przewidzianego w wyścigu:

– samochody są kierowane bezpośrednio do Parc Ferme, a wyścig uważa się za zakończony, gdy prowadzący przekroczy linię mety przedostatnim razem, zanim wyścig jest zatrzymany.

9.2.4. Dotyczy wariantów A i B:

- 15 min przed godziną nowego startu otwiera się wyjazd na pola startowe
- 10 min przed godziną nowego startu zamyka się wyjazd na pola startowe
- 5 min – rozpoczęcie procedury startowej (art. 16.1. Reg. Ramowego WSMP)

9.2.5. Jeżeli wyścig zostanie przerwany w sytuacji opisanej w wariantach B, a następnie nie zostanie z jakichkolwiek powodów wznowiony, to:

a) Jeżeli jego przerwanie nastąpiło przed upływem 25% czasu trwania wyścigu (czyli 30 minut), to zostaje on uznany za nie odbyty i powtórzony w późniejszym terminie

b) Jeżeli jego przerwanie nastąpiło po upływie 25% a przed upływem 75% czasu trwania wyścigu, to może on zostać uznany za odbyty, a punkty zostaną przyznane wg właściwych skal pomniejszonych o 50%.

c) Jeżeli jego przerwanie nastąpiło po upływie 75% czasu trwania wyścigu (czyli 1 godz 30 min), to jest on uznany za odbyty, a punkty będą przyznane w pełnej wysokości.

10. KARY

10.1. Zgodnie z Art. 18 Regulaminu Ramowego WSMP 2011.

10.2. Kary dodatkowe wymienione w niniejszym regulaminie (Art. 5.1, 7.3, 7.5.13, 7.6.1, 7.6.6, 7.6.9)

10.3. Kary „DRIVE THROUGH” i „STOP GO” będą sygnalizowane kierowcy na linii startu tablicami wraz z numerem startowym przez 3 okrążenia. Jeżeli w czasie tych 3 okrążeń nie zjedzie on do depot na odbycie kary, to zostanie nałożona na niego kara aż do wykluczenia z wyścigu łącznie.

10.4. W wyścigu długodystansowym, w przypadku, gdy do zakończenia biegu pozostało 10 (lub mniej) minut, kierowca ukarany karą „STOP-GO” lub „DRIVE THROUGH” nie jest zobowiązany zjechać do depot w celu odbycia kary. Na tego kierowcę będzie nałożona kara czasowa 25 sekund (przy karze „DRIVE THROUGH”) i 30 sekund + ilość sekund kary dodatkowej (przy karze „STOP-GO”). Kary te mogą zostać nałożone również po zakończeniu wyścigu. Podstawą sklasyfikowania tego kierowcy będzie czas osiągnięty na mecie plus karne sekundy.

10.5. Kierowca nie może odbyć tych kar w czasie interwencji Safety Car, z wyjątkiem przypadku, kiedy wyjazd na tor samochodu SC nastąpił w czasie zjazdu tego kierowcy do depot na odbycie kary. Wszystkie okrążenia przejechane za SC nie dotyczą limitu okrążeń opisanych w punkcie 10.3.

11. KLASYFIKACJA W WYŚCIGU

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

ilości przejechanych okrążeń oraz według porządku, w jakim samochody przejechały linię mety.

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

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

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

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

12. PUNKTACJA

12.1. Każdy zespół zdobywa punkty w swojej klasie pojemnościowej **zgodnie z Art. 3.3 Regulaminu Szczegółowego WSMP 2011**

12.2. Każdy kierowca zdobywa punkty w indywidualnej klasyfikacji generalnej **zgodnie z Art. 3.4 Regulaminu Szczegółowego WSMP 2011 (dotyczy samochodów E1 i E2 łącznie).**

12.3. Każdy zespół zdobywa punkty do klasyfikacji Zespołów Sponsorskich (Art. 1.8 Regulaminu Szczegółowego) – **dotyczy samochodów E1 i E2 łącznie.**

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

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

13. KLASYFIKACJA MISTRZOSTW POLSKI

13.1. Po zakończeniu sezonu ustala się klasyfikację końcową **w klasach, indywidualną klasyfikację generalną** oraz klasyfikację sponsorską. Warunkiem objęcia nią załogi i zespołu sponsorskiego jest sklasyfikowanie minimum w jednej rundzie.

13.2. Do indywidualnej klasyfikacji generalnej zostaną zaliczone punkty zdobyte przez każdego kierowcę w zespole wg punktacji z Art. 3.4 Reg. Szczegółowego WSMP przy zachowaniu przepisu zawartego w Art. 12.4 niniejszego regulaminu.

13.3. Do klasyfikacji końcowej **zaliczone będą punkty zdobyte w „n-1” rundach, gdzie „n” oznacza ilość rozegranych rund Endurance w sezonie.**

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

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

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

W klasach:

- 5 zespołów - Mistrz Polski w wyścigach długodystansowych
- 7 zespołów - Mistrz i I Wicemistrz Polski w wyścigach długodystansowych
- 9 zespołów - Mistrz, I i II Wicemistrz Polski w wyścigach długodystansowych

W indywidualnej klasyfikacji generalnej:

- 12 kierowców - Mistrz Polski
- 16 kierowców - Mistrz i I Wicemistrz Polski
- 20 kierowców - Mistrz, I i II Wicemistrz Polski

W klasyfikacji zespołów sponsorskich:

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

13.7. Do uzyskania tytułu Mistrza i Wicemistrzów Polski dla poszczególnych kierowców z mistrzowskiego zespołu wymagane jest ukończenie i **sklasyfikowanie** przez każdego z nich w min. 50% rund w sezonie. (Art.1.7.3 Regulaminu Szczegółowego WSMP **2011**)

14. POSTANOWIENIA KOŃCOWE

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

14.2. Prawo interpretacji i zmian niniejszego regulaminu przysługuje GKSS.

14.3. Do kwestii nie ujętych w niniejszym Regulaminie mają zastosowanie odpowiednie przepisy Regulaminu Ramowego WSMP **2011**, Regulaminu Szczegółowego WSMP **2011** oraz MKS FIA.

Zatwierdzono przez GKSS w dniu 28.01.2011

REGULAMIN TECHNICZNY WYŚCIGOWYCH SAMOCHODOWYCH MISTRZOSTW POLSKI 2011

1. POSTANOWIENIA OGÓLNE

1.1. Do zawodów będą dopuszczone samochody, które spełniają warunki dotyczące bezpieczeństwa załącznika „J” FIA Art. 277 porównywalne z pojazdami kategorii I lub II (Art.251.1.)

1.2. Zawodnik, którego pojazd, zgodnie z MKS, musi posiadać kartę homologacyjną FIA lub ASN - jest zobowiązany okazać ją (na żądanie) sędziom technicznym w każdym momencie trwania zawodów.

1.3. Każda część karty homologacyjnej FIA musi znajdować się na oryginalnym papierze (zabezpieczonych drukach), który jest opatrzony oryginalną pieczętą PZM. Karty homologacyjne wydane do 01.07.2001 roku na papierze bez elementów zabezpieczających muszą być opatrzone perforacją FIA lub oryginalną pieczętą ASN kraju, który wystąpił o wydanie homologacji pojazdu. Kopie kart homologacyjnych bez jakiegokolwiek z wymienionych elementów identyfikacyjnych nie będą w ogóle uznawane.

2. PODZIAŁ NA KATEGORIE I GRUPY (DYWIZJA 4 (D4))

2.1. GRUPA E-1 - pojazdy grup porównywalnych z pojazdami kategorii I – Art. 251 pkt.1.1. załącznika „J” 2011:

- samochody przygotowane według regulaminów technicznych, przepisów pucharów markowych i krajowych mistrzostw krajów Unii Europejskiej, które spełniają warunki regulaminu technicznego E-1 oraz Art. 277 załącznika „J” 2011 dotyczącego samochodów porównywalnych z kategorią I: grup N, R, A, B, SP, ST, SUPER 2000, DIESEL 2000, WRC,

- samochody GT, które spełniają warunki regulaminu technicznego E-1 oraz posiadają homologację FIA (z listy FIA)

2.2. GRUPA E-2 - pojazdy porównywalne z kategorią II – Art. 277 załącznika „J” 2011 zakwalifikowane w następujący sposób:

- **SH** - samochody typu sylwetkowego (samochody turystyczne mające wygląd samochodu 4-miejscowego wielkiej produkcji) zgodne z przepisami Art. 277 załącznika „J” do MKS obowiązującego na dany rok kalendarzowy.

- **SC** - samochody sportowe (2-miejscowe samochody wyczynowe, otwarte lub zamknięte, zbudowane specjalnie do współzawodnictwa wyczynowego) zgodne z przepisami Art. 277 załącznika „J” do MKS obowiązującego na dany rok kalendarzowy

2.3. Podział na klasy – w Regulaminie Szczegółowym WSMP i Endurance.

3. FORMUŁA E-2000

3.1. Regulamin Techniczny Formuły Wolnej (GRUPA E) zał. „J” FIA, Art. 277 – pojazdy porównywalne z kategorią II – SS.

3.2. Konstrukcja samochodu: **stopy** kierowcy normalnie zajmującego pozycję gotową do jazdy z nogami na pedałach, w stanie spoczynku nie mogą znajdować się przed

płaszczyzną pionową przechodzącą przez oś kół przednich.

3.3. Silniki wolno-ssące o maksymalnej poj. skok. 2000 cm³, bez zmiennych faz rozrządu.

3.4. Minimalna masa pojazdu bez kierowcy: w trakcie zawodów pojazd nie może ważyć mniej niż masa minimalna wg Art. 277 art. 3 kat. II – SS.

4. ENDURANCE

4.1. Dopuszcza się samochody przygotowane wg Art. 1 i 2 niniejszego Regulaminu.

4.2. Podział na klasy pojemnościowe: zgodnie z Art. 2.2 Regulaminu Endurance

5. KATALIZATORY, POZIOM HAŁASU

5.1. Samochody muszą być wyposażone w **katalizator** układu wydechowego.

5.2. Poziom hałasu maksymalnie 98 dB(A) + 2 dB(A) w granicach błędu pomiarowego przy 3500 obr./min. W przypadku silników benzynowych oraz przy 2500 obr./min. w przypadku silników diesla.

6. WYPOSAŻENIE BEZPIECZEŃSTWA SAMOCHODU ORAZ KIEROWCY

6.1. Musi być zgodne z przepisami załącznika „J” Art.253 lub Art,277 oraz listami FIA na rok 2011.

6.2. Obowiązuje używanie kombinezonów, długiej bielizny, balaklawy, skarpet, rękawic i butów zgodnych z homologacją FIA: **(FIA STANDARD 8856-2000)**

6.3. Stosowanie urządzenia podtrzymującego głowę Hans (od 2010 roku nowa terminologia: FHR - FRONTAL HEAD RESTRAINT) – system ograniczający ruch głowy do przodu) w WSMP oraz w ENDURANCE – obowiązkowe.

7. W rundach WSMP rozgrywanych na terenie innych krajów obowiązują aktualne przepisy FIA i regulaminy techniczne ASN kraju, w którym rozgrywane są zawody, oprócz zawodów CENTRALNEJ STREFY EUROPEJSKIEJ FIA (CEZ) w których obowiązują przepisy ASN-ów.

8. BADANIA SAMOCHODÓW GRUPY E-1

wg. procedury homologacyjnej PZM.

8.1. Dla samochodów zbudowanych wg regulaminu technicznego dla grupy E-1 obowiązkowe jest posiadanie:

- Karty Technicznej Samochodu - dla samochodów homologowanych przez FIA-zał. nr 1
- Karty Homologacyjnej ASN -dla samochodów nie homologowanych przez FIA-zał. nr 2

8.2. Kartę Techniczną lub Kartę Homologacyjną wypełnia zawodnik w dwóch egzemplarzach i przekazuje Delegatowi Technicznemu przed BK 1 na pierwszych zawodach, do których zostanie zgłoszony samochód.

8.3. Kontrola samochodów i weryfikacji **Kart Technicznych i Homologacyjnych:**

8.3.1. Komisja Techniczna dokona kontroli samochodów oraz weryfikacji w/w dokumentów podczas BK 1 na pierwszych lub kolejnych zawodach.

8.3.2. W przypadku samochodów, w których zostaną stwierdzone rozwiązania wymagające sprawdzenia przy pomocy aparatury specjalnej, **kontroli** połączonych z

demontażem części lub konsultacji, zostanie to zgłoszone do GKSS PZM, która wyznaczy miejsce i termin badań takich samochodów.

Samochody te zostaną warunkowo dopuszczone do startu.

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

8.4. Po uzyskaniu pozytywnego wyniku kontroli samochodu, Delegat Techniczny przekaze Karty **Techniczne i Homologacyjne** do Biura Sportu ZG PZM. Jeden egzemplarz jest własnością zawodnika, natomiast drugi pozostanie w Biurze Sportu ZG PZM.

Karta Techniczna lub Karta Homologacyjna musi być przedstawiona na każdym zawodach razem z Książką Samochodu Sportowego.

8.5. W przypadku zaginięcia Karty **Technicznej i Homologacyjnej**, wydany zostanie duplikat, po **wpłaceniu** 500 zł. na konto ZG PZM.

8.6. Na rok 2011 GKSS ustaliła ceny wydania w/w kart:

- wydanie Karty Technicznej ASN dla samochodów, w których wprowadzono tylko modyfikacje np. w silniku, układzie napędowym lub nadwoziu - nie odpłatnie
- wydanie Karty Homologacyjnej dla samochodów – opłata 2500 PLN na rzecz ZG PZM,

8.7. Każda zmiana w konstrukcji samochodu powoduje konieczność aktualizacji karty.

9. KSIĄŻKA SAMOCHODU SPORTOWEGO

Wystawienie „wtórnika” skutkuje opłatą 350 PLN na rzecz ZG PZM wpłaconą u organizatora zawodów (Art. 14.10 Regulaminu Ramowego WSMP 2011).

10. Prawo interpretacji i zmian niniejszego regulaminu przysługuje GKSS PZM.

Zatwierdzono przez GKSS w dniu 28.01.2011

REGULAMIN TECHNICZNY WYŚCIGOWEGO PUCHARU POLSKI 2011

1. Postanowienia ogólne

1.1. Podział na klasy zgodnie z Regulaminem Szczegółowym 2011 Art.1.9.2.

1.2. Do zawodów w klasach 1-4 i 8 będą dopuszczone tylko samochody przygotowane w grupie N, A zgodnie z aktualną lub utraconą homologacją FIA. W klasie KIA Picanto i KIA cee'd dopuszczone będą auta przygotowane zgodnie z homologacją PZM oraz Regulaminami Technicznymi tych pucharów.

1.3. Samochody klas 1-4 i 6-8 w których podczas BK-1 zostaną stwierdzone odstępstwa od warunków technicznych homologacji zostaną zakwalifikowane odpowiednio do klasy 5 (OPEN) lub do klasy 9 (Youngtimer+2000).

1.4. W klasie powyżej 2000 cm³ (OPEN) mogą startować również samochody posiadające karty homologacyjne: FIA, PZM, ASN (narodowych związków motorowych zrzeszonych w FIA) oraz samochody przygotowane zgodnie z regulaminami technicznymi, przepisami pucharów, pucharów markowych, mistrzostw krajów Unii Europejskiej, spełniające warunki zawarte w Regulaminie Technicznym grupy E-1 na rok 2011.

1.5. Maksymalna pojemność skokowa silnika w klasie OPEN wynosi 4000 cm³.

W przypadku doładowania nominalna pojemność zostanie pomnożona przez współczynnik 1,7 dla silników benzynowych, a samochody napędzane doładowanymi silnikami Diesla zostaną zaliczone do klasy OPEN zgodnie z ich nominalną pojemnością skokową silnika (tzn. bez przemnożenia przez współczynnik doładowania 1,5)

2. Wyposażenie bezpieczeństwa samochodu zgodnie z Art. 253 załącznika „J” FIA.

2.1. Fotel.

W sezonie 2011 dopuszcza się stosowanie foteli zgodne z homologacją FIA 8855-1999 (lista tech. FIA nr.12), które mogą być używane max. 7 lat od daty produkcji, bez dodatkowych przeglądów producenta.

2.2. Otuliny ochronne klatki bezpieczeństwa - lista tech. FIA nr. 23

2.3. Pasy bezpieczeństwa - lista tech. FIA nr. 24

2.4. Szyby/siatki ochronne zgodnie z Art.253 załącznika „J” 2011 Art.11.

2.5. Klatka bezpieczeństwa - Art. 253 zał.”J” art. 8

3. Wyposażenie bezpieczeństwa kierowcy zgodnie z załącznikiem „L”

3.1. Kombinezon zgodny z homologacją FIA 8856-2000

3.2. Dopuszcza się w sezonie 2011 kombinezon z utraconą homologacją FIA STANDARD 1986 i ISO 6940.

3.3. Balakława, długa bielizna, buty, rękawice, skarpety - zgodne z homologacją FIA 8856-2000

3.4. Kask - lista tech. FIA nr. 25.

4. Koła i ogumienie

4.1. Dla klas 1-4 i 6-8 - koła i opony są dowolne przy zachowaniu homologowanej średnicy oraz szerokości.

4.2. Klasy 5 (OPEN) i 9 (Youngtimer+2000). - koła i ogumienie są dowolne

5. Poziom hałasu

5.1. Poziom hałasu maksymalnie 98 dB(A) + 2 dB(A) w granicach błędu (Regulamin grupy E-1 pkt. 5).

5.2. Katalizator może być usunięty

6. Karty homologacyjne

6.1. Przedstawienie karty homologacyjnej przy badaniu kontrolnym i/lub na starcie będzie wymagane przez organizatora, który będzie miał prawo nie wyrazić zgody na uczestnictwo zawodnika w przypadku nie przedstawienia karty homologacyjnej.

6.2. Do obowiązków kierowcy/zawodnika należy uzyskanie w PZM karty homologacyjnej wydrukowanej oraz posiadającej pieczęcie FIA lub PZM (dla klas 1-4 i 6-8)

6.3. Klasy 5 i 9 - Regulaminy techniczne (przepisy) zgodne z wymogami pkt 1.4. niniejszego regulaminu plus wypełniona karta techniczna samochodu (załącznik nr.1) w dwóch egzemplarzach dla samochodów przygotowanych wg regulaminu Grupy E-1 (tzn. zakres przeróbek samochodu wykraczający poza homologację)

7. Postanowienia końcowe.

7.1. Samochód, którego konstrukcja uznana zostanie za niebezpieczną może być wykluczony przez Zespół Sędziów Sportowych zawodów (MKS FIA rozdz. IX pkt.127).

7.2. W regulaminie technicznym WYŚCIGOWOWEGO PUCHARU POLSKI (WPP 2011) stosuje się odpowiednio wszystkie przepisy zawarte w regulaminach technicznych WSMP 2011, które nie zostały zawarte w powyższym regulaminie.

8. Prawo interpretacji i zmian niniejszego regulaminu przysługuje GKSS PZM.

Zatwierdzono przez GKSS w dniu 28.01.2011

REGULAMIN TECHNICZNY GRUPY E-1

1. POSTANOWIENIA OGÓLNE

1.1. Regulamin Techniczny grupy E-1 oparty jest na artykule 277 Zał. „J” do MKS FIA w wersji

obowiązującej w danym roku kalendarzowym. W pozostałym zakresie, nie uregulowanym w niniejszym regulaminie, obowiązują art. 251, 252, 253 Zał. „J” FIA .

Wprowadzenie niniejszego regulaminu ma na celu stworzenie podobnych wymagań stawianych samochodom startującym w wyścigach krajowych, w odniesieniu do wymagań obowiązujących w innych krajach europejskich.

1.2. Samochody zbudowane i zaliczone do grupy „E-1” przeznaczone są do udziału w zawodach na torach zamkniętych.

1.3. Podział na klasy podawany będzie w regulaminach ramowych dla konkurencji, która będzie stosować niniejszy regulamin.

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

2. DOPUSZCZONE SAMOCHODY - WYMAGANIA BEZPIECZEŃSTWA

2.1. Samochody grupy E-1 mogą być budowane tylko na bazie:

2.1.1. Samochodów kategorii I, z aktualną lub utraconą ważnością Karty Homologacyjnej przypisanych do jednej z grup Zał. „J” do MKS FIA.

2.1.2. Samochodów kategorii II z aktualną lub utraconą ważnością Karty Homologacyjnej z listy FIA, ograniczonych tylko do Grupy GT Zał. J do MKS FIA.

2.1.3. Samochodów kategorii I, nie posiadających kart homologacyjnych FIA, ale spełniających kryteria homologacyjne dla samochodów Kategorii I, wyprodukowanych przez znanych wytwórców lub producentów, którzy na inne produkowane samochody uzyskali homologacje FIA. Istnieje możliwość wystąpienia do GKSS PZM o wydanie Karty Homologacyjnej zgodnie z pkt. 6.1 Regulaminu Technicznego WSMP, ale tylko w okresie produkcji danego modelu.

2.2. Wymagane jest posiadanie i przedstawienie na BK 1 Kart Homologacyjnych i Kart Technicznych E-1 dla samochodów określonych w pkt. 1.1 i 1.2. Dla samochodów określonych w pkt. 1.3 konieczne jest uzyskanie i przedstawienie Krajowej Karty Homologacyjnej.

2.3. Samochody grupy E-1 określone w punkcie 1.1 i 1.3 muszą być zgodne z przepisami art. 277 Zał. „J” do MKS FIA obowiązującym na dany rok kalendarzowy, w zakresie jak dla samochodów kategorii I.

Samochody grupy E-1 określone w punkcie 1.2 muszą być zgodne z przepisami art. 277 Zał. „J” do MKS FIA obowiązującym na dany rok kalendarzowy, w zakresie jak dla samochodów kategorii II- SH.

2.4. Wyposażenie bezpieczeństwa musi być zgodne z przepisami określonymi w art. 253 Zał. „J” do MKS FIA obowiązującym na dany rok kalendarzowy.

Konstrukcja bezpieczeństwa musi spełniać przynajmniej wymagania art. 253.8 lub art. 277 zał. „J” do MKS FIA zgodnie z okresem budowy samochodu

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

2.6. GKSS lub właściwa Komisja określi warunki dopuszczania samochodów do startu w danej konkurencji

3. PRZEPISY TECHNICZNE

3.1. NADWOZIE

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

3.1.2. Do budowy samochodu można użyć nadwozia **nie starszego niż 20 lat**

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

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

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

Szkielet nadwozia można wzmacniać poprzez dodanie materiału, również w miejscach mocowania elementów zawiesznień kół i zespołu napędowego.

Szczegóły zmian muszą być uzgodnione z Delegatem Technicznym danej konkurencji.

3.1.6. Elementy aerodynamiczne

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

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

3.1.7. Szyby i siatki

Szyba przednia:

- może być wykonana ze szkła warstwowego „klejonego” i być zatwierdzona do użytku zgodnie z przepisami ruchu drogowego i w związku z tym posiadać odpowiednie oznakowania
- może być wykonana z poliwęglanów lub innego materiału zatwierdzonego przez FIA i musi posiadać odpowiednie oznakowanie,
- musi być zastosowany układ zapewniający skuteczne usuwanie pary z wewnętrznej

powierzchni szyby.

Pozostałe szyby: wykonane ze szkła bezpiecznego lub mogą być zastąpione poliwęglanowymi, o minimalnej grubości 3 mm, a drzwi odpowiednio dostosowane do ich zamontowania. Dodatkowe zamocowania szyb mogą być stosowane.

Siatka ochronna od strony kierowcy jest obowiązkowa – art. 253.11 Zał. J do MKS FIA (zawody na torach).

3.1.8. Kabina samochodu i elementy tapicerskie

W kabinie nie można instalować zbiorników i instalacji, wewnątrz których znajdują się płyny posiadające wysoką temperaturę lub będące pod ciśnieniem.

W celu zamontowania tzw. bezpiecznego zbiornika paliwa dopuszcza się możliwość dokonania zmian kształtu lub odjęcia materiału w podłodze kabiny. Szczegóły zmian muszą być uzgodnione z Delegatem Technicznym danej **konkurencji**

W kabinie nie mogą występować jakiegokolwiek elementy z ostrymi krawędziami.

Wszystkie niewykorzystane otwory w przegrodzie i podłodze muszą być trwale i szczelnie zaślepione niepalnym materiałem.

Należy wymontować siedzenia tylne i przednie pasażera oraz zaleca się demontaż wszystkich elementów tapicerskich.

2. PODWOZIE

2.1. Zawieszenie i układ kierowniczy dowolne z zachowaniem n.w. warunków:

- dopuszcza się wzmacnianie elementów zawieszenia oraz podwozia w miejscu ich mocowania.
- obowiązuje **art. 275.10.2** i art. 275.10.3 Zał „J” do MKS FIA,
- w przypadku zastosowania elementów układu kierowniczego oraz zawiesznień kół innych niż oryginalne, to muszą one pochodzić z samochodu posiadającego homologację FIA, **który posiada porównywalną masę, moc silnika i osiągi.**
- **blokada układu kierowniczego musi być zdemontowana**
- **układ regulacji kolumny kierownicy musi być zablokowany**
- **kierownica może mieć mechanizm szybkiego zdejmowania**

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

2.3. Montaż płyt aerodynamicznych do podwozia jest dozwolony.

Montaż płyt osłaniających typu rajdowego do podwozia jest zabroniony.

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

3. HAMULCE

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

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

4. SILNIK I UKŁAD PRZENIESIENIA NAPĘDU

4.1. Dopuszcza się możliwość stosowania tylko jednego silnika, który spełnia warunki określone w art. 252.3.1 do 3.5 Zał. „J” do MKS FIA.

4.2. Maksymalna pojemność skokowa silników jakie można zastosować wynosi:

- 7500 cm³ dla wolnossących,
- 4500 cm³ dla doładowanych

4.3. Obowiązują zasady przeliczania pojemności skokowej określone w art. 252.3.1 do 3.5. Zał. „J” do MKS FIA.

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

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

5. UKŁAD WYDECHOWY

5.1. Układ wydechowy jest dowolny przy zachowaniu poniższych warunków: dopuszcza się maksymalny poziom głośności 98 dB(A) + 2 dB(A) mierzony przy 3500 obr/min. Ponadto głośność nie może przekraczać poziomu podanego w Regulaminie Szczegółowym dla danych zawodów,

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

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

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

6. ZBIORNIKI PALIWA

6.1. W samochodach z silnikami o pojemności skokowej silnika do 2000 cm³ dopuszcza się stosowanie seryjnych zbiorników paliwa, natomiast dla pozostałych użyty może być tylko zbiornik bezpieczny zgodny przynajmniej ze specyfikacją FIA FT3-1999.

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

- do 1400 cm³ - 80 dcm³
- do 1600 cm³ - 90 dcm³
- do 2000 cm³ - 100 dcm³
- do 2500 cm³ - 110 dcm³
- pow. 2500 cm³ 120 dcm³

7. MASA SAMOCHODU.

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

Pojemność silnika (dla silników doładowanych pojemność po przeliczeniu)

	ponad [cm³] do [cm³]	Masa samochodu [kg]
	do 1000 cm ³	620 kg
ponad 1000 cm ³	do 1400 cm ³	700 kg
ponad 1400 cm ³	do 1600 cm ³	780 kg
ponad 1600 cm ³	do 2000 cm ³	900 kg
ponad 2000 cm ³	do 2500 cm ³	940 kg
ponad 2500 cm ³	do 3000 cm ³	1020 kg
ponad 3000 cm ³	do 3500 cm ³	1100 kg
ponad 3500 cm ³		1150 kg

7.2. Stosowanie balastu jest dozwolone z zachowaniem następujących warunków:

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

8. KOŁA/OPONY

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

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

- do 1400 cm³ - 10"
- do 1600 cm³ - 11"
- do 2000 cm³ - 12"
- do 3000 cm³ - 14"
- ponad 3000 cm³ - 16"

9. AKUMULATOR I OŚWIETLENIE

9.1. Ilość akumulatorów i ich pojemność jest dowolna, **miejsce oraz sposób mocowania zgodnie z Art. 255 pkt 5.8.3. Zał „J**

9.2. Obowiązkowe jest minimum następujące oświetlenie:

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

Zatwierdzono przez GKSS w dniu 28.01.2011

