

**REGULAMIN RAMOWY
GÓRSKICH SAMOCHODOWYCH
MISTRZOSTW POLSKI**

2012



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

Spis treści:

1. Ustalenia ogólne	3
2. Kalendarz imprez	3
3. Ogólne warunki dotyczące trasy i przebiegu GSMP	3
4. Dopuszczone samochody	5
5. Dopuszczeni zawodnicy	6
6. Regulamin Uzupełniający	6
7. Osoby oficjalne – Władze i Kierownictwo Wyścigu.....	7
8. Zgłoszenia, Wpisowe, Reklama i Numery Startowe	8
9. Ubezpieczenia.....	10
10. Przebieg Zawodów, Sygnalizacja, Wyposażenie PO	11
11. Park Maszyn	15
12. Park zamknięty	16
13. Protesty i odwołania	16
14. Ceremonia zakończenia zawodów – puchary, nagrody.....	17
15. Warunki klasyfikacji, punktacja podczas zawodów	17
16. Klasyfikacje GSMP	18
17. Inne postanowienia	19

Załączniki:

Załącznik	1 Regulamin Techniczny GSMP
Załącznik	2 Regulamin Techniczny Grupy E1
Załącznik	2a Zasady dopuszczenia samochodów grupy E1 oraz E2-SH
Załącznik	2b Karta Techniczna samochodu grupy E 1
Załącznik	2c Homologacja samochodu grupy E 1
Załącznik	3 Regulamin Techniczny Grupy H
Załącznik	4 Standardowy Regulamin Uzupełniający;
Załącznik	5 Regulamin Techniczny Sam. Hist. RSMP i GSMP
Załącznik	5a Karta zgodności historycznej i technicznej sam. gr. HS
Załącznik	6 Numery startowe ,Reklama
Załącznik	7 Formularz karty OA/BK
Załącznik	7a Zielona Karta BK-1
Załącznik	8 Formularz zgłoszenia
Załącznik	9 Wniosek wspólnego/sąsiadującego stanowiska serwisowego
Załącznik	10 Wniosek o dodatkową powierzchnie na stanowisko serwisowe w Parku Maszyn
Załącznik	11 Protokół z Odbioru Administracyjnego

1. USTALENIA OGÓLNE

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

1.2. Górskie Samochodowe Mistrzostwa Polski są mistrzostwami otwartym. Warunkiem, udziału zawodnika zagranicznego w GSMP jest przesłanie druku obowiązującego zgłoszenia, oraz spełnienie wymogów niniejszego regulaminu ramowego.

1.3. Nadzór nad przebiegiem GSMP 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 GSMP, oraz do podejmowania decyzji.

1.4. GSMP rozgrywane są w oparciu o następujące przepisy:

- Międzynarodowy Kodeks Sportowy FIA wraz z załącznikami,
- Regulamin Ramowy GSMP wraz z załącznikami i komunikatami GKSS, obowiązujący we wszystkich rundach GSMP w roku 2012,
- Regulamin Uzupełniający Wyścigu zatwierdzony przez GKSS.
- „Postanowienie.....” ZTiT/GKSS- PZM wraz z załącznikami.

1.5. Rundy GSMP rozgrywane są na zamkniętej trasie wyścigu, wyłączonej z ruchu drogowego w oparciu o obowiązującą homologację PZM i przepisy określające wykorzystanie dróg w sposób szczególny art. 65 Prawo o Ruchu Drogowym. Podczas zawodów w czasie podjazdów zapoznawczych, treningowych i wyścigowych nie obowiązują pozostałe przepisy „Prawa o ruchu drogowym”.

1.6. Projektantów i organizatorów zawodów budujących oraz eksploatujących trasę i infrastrukturę technologiczną wyścigu obowiązuje stosowanie wymagań technicznych i bezpieczeństwa oraz procedur zawartych w dokumencie „POSTANOWIENIE W SPRAWIE WDROŻENIA I OBOWIĄZYWANIA WYMAGAŃ TECHNICZNYCH I BEZPIECZEŃSTWA, DOTYCZĄCE PROJEKTOWANIA, BUDOWY I EKSPLOATACJI ORAZ PROCEDURY HOMOLOGACJI OKAZJONALNYCH TRAS SAMOCHODOWYCH WYŚCIGÓW GÓRSKICH” ZAŁĄCZNIKI NR.1 do 5. Ich egzekwowanie odbywa się w toku homologacji tras, przeprowadzanych inspekcji kontrolnych w czasie zawodów, przez Inspektorów **Zespołu** ds. Torów i Tras PZM oraz Władze zawodów.

2. KALENDARZ IMPREZ

2.1. Do GSMP będą zaliczane zawody umieszczone w oficjalnym kalendarzu sportowym PZM na rok 2012, zwane dalej rundami.

2.4. Rundy GSMP mogą być rozgrywane poza granicami Polski,

2.5. W cyklu GSMP w roku 2012 rozegrane zostaną następujące zawody:

18-20 maja	Korczyzna	- 1 i 2 runda
08-10 czerwca	Jahodna/SK	- 3 i 4 runda + FIA Hill-Climb Challenge
22-24 czerwca	Limanowa	- 5 i 6 runda + FIA-CEZ Hill-Climb Trophy + MSR
06-08 lipca	Sopot	- 7 i 8 runda
20-22 lipca	Sienna	- 9 i 10 runda
03-05 sierpnia	J.Vrsok/SK	- 11 i 12 runda + FIA-CEZ Hill-Climb Trophy
14-16 września	Załuż	- 13 i 14 runda + MSR

3. OGÓLNE WARUNKI DOTYCZĄCE TRASY I PRZEBIEGU GSMP

3.1. Wyścigi mogą się odbywać wyłącznie na trasach posiadających aktualną homologację PZM - tzw. Licencję Krajową. Warunkiem wydania zezwolenia na organizację rundy GSMP, jest homologowanie trasy wyścigu przez **Zespół ds. Torów i Tras** PZM oraz wydanie Licencji Krajowej PZM, stanowiącej potwierdzenie, spełnienia wymagań z pkt. 1,6.

3.2. GSMP to wyścigi samochodowe rozgrywane na trasie, która prowadzi pod górę. Są to zawody, w których każdy pojazd startuje indywidualnie a **wynik rywalizacji ustalany jest na podstawie uzyskanych czasów przejazdów.**

3.3. Trasa musi odpowiadać następującym warunkom:

- długość trasy - łączna długość podjazdów wyścigowych w rundzie min. 5 km;

- szerokość trasy - minimum 5 m; zwężenia do minimalnej szerokości 4 m są dopuszczalne dla odcinków o ograniczonej długości pod warunkiem, że widoczność na każdym z tych odcinków odpowiada drodze hamowania, a suma ich długości nie przekracza 10% całkowitej długości trasy;

- szczegółowy sposób zabezpieczenia trasy, wraz z wykazem stosowanych zabezpieczeń określają warunki Licencji Krajowej wydanej przez PZM.

3.4. Warunkiem umieszczenia wyścigu w oficjalnym Kalendarzu Sportów Samochodowych PZM w ramach GSMP na kolejny sezon sportowy jest otrzymanie z **Zespołu ds. Torów i Tras PZM** ważnej Licencji Krajowej PZM trasy wyścigu w terminie do dnia 15 listopada aktualnego sezonu sportowego.

W szczególnych przypadkach GKSS może odstąpić od tej zasady:

- na wniosek organizatora.

- w terminie nie krótszym jak 90 dni przed zawodami, dla tras nowych.

3.4.1. W przypadku wystąpienia zmian w: przebiegu trasy, długości trasy, pogorszenia jakości nawierzchni lub pogorszenia jakości zabezpieczeń i dokonania modyfikacji okazjonalnej trasy w przynależnej infrastrukturze technologicznej naruszające dotychczasowe szczegółowe wymagania technicznej bezpieczeństwa wyścigu w stosunku do warunków otrzymanej homologacji trasy. Organizator pomimo posiadanej ważnej aktualnie Licencji Krajowej PZM trasy wyścigu, zobowiązany jest taki fakt zgłosić do **Zespołu ds. Torów i Tras PZM** w celu dokonania specjalnej inspekcji kontrolnej i przeprowadzenie ponownej procedury homologacyjnej. Zgłoszenie takie powinno nastąpić z dostatecznym wyprzedzeniem przed planowanym terminem zawodów (za wyjątkiem działania siły wyższej), tak, aby w dniu opublikowania Regulaminu Uzupełniającego tj. na 30 dni przed datą zawodów z powyższego tytułu nie nastąpiły żadne komplikacje z terminowym odbyciem się zawodów zgodnie z uzgodnioną i poprawioną dokumentacją homologacyjną przez Komisję Torów i Tras PZM. Za zrealizowanie i przestrzeganie warunków homologacji odpowiedzialny jest organizator wyścigu.

3.5. W dniu odbioru administracyjnego odbędzie się odbiór trasy przez delegowanego Inspektora **Zespołu ds. Torów i Tras PZM** na podstawie Raportu Inspekcji Trasy w oparciu o dokumentację homologacji trasy i jej załączników. Czas odbioru trasy organizator określi w programie Regulaminu Uzupełniającego zawodów.

3.5.1. Do odbioru trasy wyścigu pod względem sportowym przez Zespół Sędziów Sportowych (zwany dalej ZSS) w dniu zawodów niezbędne jest przedstawienie aktualnej Licencji Krajowej PZM trasy wraz z załącznikami, protokołu odbioru trasy sporządzonego przez delegowanego na zawody Inspektora **Zespołu ds. Torów i Tras PZM** i Planu Bezpieczeństwa Wyścigu.

3.6. Organizator powinien zadbać o odpowiednią oprawę, godną imprezy o randze Mistrzostw Polski i maksymalne rozpropagowanie zawodów w regionie.

3.7. Organizator powinien wydać i szeroko kolportować program zawodów – informator dla widzów, w którym będą także zawarte zalecenia dotyczące właściwego zachowania się i zasady bezpiecznego oglądania wyścigu.

Zaleca się wyznaczenie stref dla widzów w najbardziej atrakcyjnych miejscach na trasie wyścigu oraz zapewnienie infrastruktury w takich miejscach (mała gastronomia, sanitariaty, punkty sprzedaży programów, pamiatki, nagłośnienie, itp.).

4. DOPUSZCZONE SAMOCHODY – PODZIAŁ NA GRUPY I KLASY

4.1. Do startu w rundach GSMP dopuszczone będą samochody spełniające wymogi Regulaminu Technicznego GSMP określone w załączniku Nr 1.

4.2. Samochody startujące w ramach Pucharów Markowych (byłych oraz aktualnych) zostaną włączone do jednej z grup/klas:

a. samochody: Alfa Romeo 156, Daewoo Lanos, KIA Picanto, KIA cee'd

- do grupy N lub A (dopuszcza się stosowanie kół/opon zgodnie z Zał. J),

b. samochody: VW Golf grupa „OPEN”.

4.2.1 Utworzenie osobnej klasy pucharowej jest możliwe po spełnieniu jednego z n.w. warunków:

- złożeniu deklaracji przez gestora Pucharu, że jest zainteresowany objęciem sponsoringiem utworzonej klasy,

- złożeniu deklaracji przez grupę zawodników, że w sezonie 2012 będzie startowało min. 5 zawodników w każdej rundzie w 50% + 1 runda GSMP.
- **obowiązek złożenia w/w deklaracji nowo utworzonej klasy musi nastąpić w regulaminowym terminie zgłoszenia się zawodników do wyścigu I rundy GSMP w sezonie 2012.**
- ustanowienia koniecznych regulaminów określających np. zasady punktacji i przyznawania pucharów lub nagród, wymagania techniczne i dopuszczone samochody np. puchar markowy lub samochody napędzane na jedną oś.

4.3. Podział na grupy i klasy .

4.3.1. Samochody przypisane do kategorii I :

- grupa N, + R1
- grupa A, + R2, R3, Kit-Car, WRC, S2000 i SP
- grupa OPEN (H, E-1,CNG, ST, B, RWD)

Podział na klasy:

do 1150 cm³
 powyżej 1150 do 1400 cm³
 powyżej 1400 do 1600 cm³
 powyżej 1600 do 2000 cm³
 powyżej 2000 cm³

Dla samochodów E-1 w grupie Open obowiązuje posiadanie homologacji/karty technicznej zgodnie z Zał. 2a – zasady dopuszczenia samochodów E-1.

Dopuszcza się samochody zasilane CNG (Compressed Natural Gas) na podstawie aktualnego wpisu w ważnym dowodzie rejestracyjnym, oraz pod warunkiem spełnienia wymagań określonych w pkt V Regulaminu Technicznego.

Dopuszcza się w grupie OPEN samochody klasy RWD, zgłoszone oraz spełniające warunki wymagań Regulaminu Technicznego obowiązującego dla klas w sezonie 2012.

4.3.2. Samochody przypisane do kategorii II:

Grupa D/E2 – SS (jednomiejscowe)
 Grupa CN, E2 – SC + CN – 2003 i C3)

Podział na klasy:

do 1400 cm³
 powyżej 1400 do 1600 cm³
 powyżej 1600 do 2000 cm³

Dla samochodów E1, E2-SH, E2-SC oraz E2-SS obowiązuje minimalna masa według FIA Zał.- J, Art. 277.

4.3.3. Samochody historyczne – zgodnie z Regulaminem Technicznym wspólnym dla GSMP i RSMP, na 2012r.

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

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

do 750 cm³
 powyżej 750 cm³ do 1150 cm³
 powyżej 1150 cm³ do 1300 cm³
 powyżej 1300 cm³ do 1600 cm³
 powyżej 1600 cm³ do 2000 cm³
 powyżej 2000 cm³ do 2500 cm³
 powyżej 2500 cm³

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

- dla grupy wiekowej „Z” (youngtimer) ma zastosowanie podział na klasy wg pojemności skokowej silnika wg aktualnego Zał. J/MKS.

Dla samochodów grupy HS – obowiązuje posiadanie karty zgodności historycznej PZM (KZTH) zgodnie z zał. 5a lub karty FIA (HTP).

ZSS na wniosek zawodnika i pozytywnej opinii Delegata Technicznego PZM, w ramach grup wiekowych od „E” do „J” może dokonać przeniesienia samochodu z grupy wiekowej samochodów „starszych” do następnej grupy wiekowej samochodów „młodszych”, w tej samej klasie pojemnościowej silnika.

4.4. Wyposażenie bezpieczeństwa wszystkich samochodów musi odpowiadać przepisom podanym w aktualnym Załączniku „J” FIA dla rajdów lub wyścigów (nie dotyczy samochodów

historycznych). Samochody startujące w ramach wyścigów tj. GSMP, WSMP, Rallycross muszą posiadać zamontowane siatki ochronne od strony kierowcy, zgodne z Zał. „J”, natomiast dla pozostałych np. z RSMP powyższe jest zalecane a szyby boczne muszą być oklejone folią zgodnie z Zał. J MKS.

4.5. Podczas zawodów może być używane tylko paliwo zgodne z przepisami podanymi w Załączniku „J” FIA (nie dotyczy samochodów historycznych).

4.6. Każdy samochód nie spełniający wymagań w zakresie wyposażenia lub nie spełniający innych obowiązujących przepisów nie zostanie dopuszczony do zawodów lub zostanie wykluczony podczas ich trwania.

4.7. Wystawienie „wtórnika” książki samochodu sportowego skutkuje opłatą 350 zł na rzecz ZG PZM wpłaconą u organizatora zawodów.

4.8. W przypadku startu w rundach GSMP organizowanych w ramach zawodów zagranicznych obowiązują przepisy podane w regulaminach tych zawodów. Jeżeli będą respektowane odstępstwa krajowe, wydany zostanie odpowiedni komunikat.

5. DOPUSZCZENI ZAWODNICY

5.1. Do udziału w rundach GSMP dopuszczona będzie każda osoba fizyczna lub prawna, która posiada:

- ważną licencję zawodnika i kierowcy stopnia: R, R1, B,C oraz B1,C1.
- aktualne prawo jazdy (z wyjątkiem zawodników/kierowców z licencją stopnia B1,C1),
- Książkę Samochodu Sportowego,
- Kartę Zdrowia z aktualnymi badaniami lekarskimi. Badania muszą być potwierdzone wpisem przez uprawnionego lekarza posiadającego specjalizację medycyny sportowej.
- Aktualna polisa ubezpieczenia OC samochodu sportowego.

Na czas trwania zawodów zdeponowane zostaną następujące dokumenty:

- Karta Zdrowia zawodnika/kierowcy po odbiorze administracyjnym,
- Książka Samochodu Sportowego
- i kserokopia polisy OC samochodu sportowego po badaniu kontrolnym BK-1.

5.2. W rundach GSMP, które są jednocześnie zawodami międzynarodowymi umieszczonymi w kalendarzu FIA, zawodników/kierowców obowiązuje posiadanie licencji stopnia R, B,C lub innych międzynarodowych odpowiedniej kategorii. Zawodnicy posiadający licencje stopnia R1, B1,C1 **mogą wziąć udział w zawodach i będą klasyfikowani tylko w klasach narodowych GSMP w przypadku umieszczenia takiej klasyfikacji w Regulaminie Uzupełniającym danych zawodów.**

5.3. Podczas podjazdów zapoznawczych, treningowych i wyścigowych, kierowcy zobowiązani są do używania homologowanych kasków ochronnych (z listy technicznej nr 25 lub 29 dla systemów Hans) pasów bezpieczeństwa, i kompletnego ubioru ognioodpornego (zgodnie z homologacją FIA standard 8856-2000). W sezonie **2012** w samochodach o pojemności powyżej 2000 cm³ w grupie N, A, OPEN obowiązuje system Hans. Dla pozostałych za wyjątkiem samochodów historycznych zdecydowanie zalecane.

5.4. Kierowców obowiązuje umieszczenie swojego nazwiska w dolnej części tylnych bocznych szyb, po obu stronach samochodu, przy zachowaniu poniższych wymagań:

- krój liter - Helvetica Bold
- wysokość liter 100 mm
- umieszczone będzie tylko nazwisko.
- duża litera będzie użyta tylko w pierwszej literze nazwiska, reszta będzie napisana małymi literami (tekstem)
- kolor liter – biały
- litery będą umieszczone bezpośrednio na szybie, bez jakiegokolwiek tła.

5.5. Wprowadza się również obowiązek stosowania oznaczeń grup, na obu tylnych szybach samochodu (duże litery N, A, E1, HS). Wysokość liter 120 mm.

Zawodników/kierowców startujących samochodami grup/klas E, C, HR i FH obowiązują przepisy regulaminu WSMP na rok **2012**.

6. REGULAMIN UZUPEŁNIAJĄCY ZAWODÓW I INNE DOKUMENTY OFICJALNE

6.1. Wszyscy organizatorzy rund GSMP zobowiązani są do opracowania Regulaminu Uzupełniającego zawodów, zgodnie ze schematem określonym w załączniku nr 4 –

Standardowy Regulamin Uzupełniający.

6.2. Regulamin Uzupełniający musi być zatwierdzony przez GKSS, co najmniej na jeden miesiąc przed ogłoszeniem listy zgłoszeń, niezwłocznie opublikowany i rozesłany do klubów.

6.3. Wszystkie szczególne warunki i postanowienia dotyczące zawodów, muszą być wyraźnie określone w Regulaminie Uzupełniającym wyścigu.

6.4. Regulamin Uzupełniający musi być datowany i podpisany w imieniu Komitetu Organizacyjnego, a także zawierać numer wizy nadanej przez Biuro Sportu i Turystyki ZG PZM.

6.5. Dokumentami oficjalnymi zawodów są również:

- Licencja Krajowa trasy (wraz z załącznikami)
- Protokół odbioru trasy Inspektora ZTiT PZM.
- Plan Bezpieczeństwa Wyścigu.
- Polisy ubezpieczenia wyścigu (OC i NNW).
- Lista zgłoszeń.
- Protokoły badań kontrolnych.
- Lista dopuszczonych do zawodów (treningów).
- Wyniki treningów.
- Lista startowa.
- Wyniki wyścigów.
- Protokoły z posiedzeń ZSS.
- Ewentualne komunikaty i decyzje

6.6. Wszystkie komunikaty zmieniające zapisy zatwierdzonego Regulaminu Uzupełniającego wchodzące w życie przed zawodami, podlegają zatwierdzeniu przez GKSS. Uczestnicy będą informowani o wszelkich zmianach tak szybko, jak to będzie możliwe, za pomocą numerowanych Komunikatów informacyjnych drukowanych na papierze koloru żółtego, wywieszanych na oficjalnej tablicy ogłoszeń.

6.7. Organizator ma prawo do:

- wydawania Komunikatów tylko w zakresie spraw porządkowych w okresie przed zawodami, jako nieodłącznej części Regulaminu Uzupełniającego,
- odwołania wyścigu w przypadku niewystarczającej liczby uczestników (min. 30 zawodników) bez zwrotu wpisowego,
- przerwania zawodów z powodu siły wyższej lub nieprzewidzianych zdarzeń, bez zwrotu wpisowego i wypłaty jakichkolwiek odszkodowań.

7. OSOBY OFICJALNE – WŁADZE I KIEROWNICTWO WYŚCIGU

7.1. Władzę wyścigu stanowi Zespół Sędziów Sportowych, składający się z 3 osób (Przewodniczący i dwaj Członkowie) wyznaczony przez GKSS do sędziowania na zawodach, zgodnie z przepisami Międzynarodowego Kodeksu Sportowego i niniejszego Regulaminu oraz Regulaminu Uzupełniającego Wyścigu.

Do kompetencji ZSS w szczególności należy:

- a) odbiór trasy wyścigu przed zawodami pod względem sportowym;
- b) przerwanie wyścigu;
- c) zatwierdzenie listy startowej i wyników;
- d) nakładanie kar na kierowców, do wykluczenia włącznie;
- e) rozpatrywanie protestów i odwołań od decyzji Kierownictwa Wyścigu;
- f) podejmowanie innych decyzji mających wpływ na wyniki wyścigu.

7.2. ZSS urzęduje kolegialnie pod kierownictwem Przewodniczącego. Jest on szczególnie odpowiedzialny za ustalenie i przestrzeganie planu zebrań, porządku obrad i redakcji protokołów z posiedzeń. W przypadku równowagi głosów podczas głosowania, jego głos jest decydujący. Prawa i obowiązki Przewodniczącego ZSS:

- prowadzi posiedzenia ZSS wg przyjętego i zatwierdzonego porządku;
- zwołuje nadzwyczajne posiedzenia ZSS;
- prowadzi odprawy ze służbami organizatora i może żądać zmian personalnych.

7.3. GKSS powołuje Delegata Technicznego na wszystkie rundy GSMP. Zadaniem Delegata Technicznego jest kontrola, pomoc i nadzór nad zespołem sędziów i kontrolerów technicznych zawodów. W sprawach technicznych i bezpieczeństwa samochodów sportowych jego zdanie jest wiążące. Za organizację badania kontrolnego odpowiedzialny jest organizator zawodów, który wyznacza Kierownika badania kontrolnego.

7.4. GKSS powołuje na każdą rundę Inspektora trasy, spośród rekomendowanych członków **Zespołu** ds. Torów i Tras ZG PZM. **Inspektor dokonuje** odbioru trasy zgodnie z przyznaną Licencją Krajową i jej załącznikami. **Z** odbioru sporządza protokół trasy pod względem bezpieczeństwa zawodów. Bierze udział w posiedzeniach ZSS na prawach opiniującego prace organizatora w zakresie wymogów bezpieczeństwa trasy zawodów a stanowisko jego dla Władz i Kierownictwa wyścigu jest wiążące.

7.5. GKSS powołuje na wszystkie rundy GSMP Obserwatora PZM.

Zadaniem obserwatora jest dokonanie oceny pracy poszczególnych służb, kompetencji osób funkcyjnych oraz poprawności przebiegu zawodów w oparciu o obowiązujące przepisy i regulaminy w tym zakresie. Obserwator bierze udział w posiedzeniach ZSS.

Nazwiska w/w wraz z Sekretarzem ZSS muszą być ujęte w Regulaminie Uzupełniającym zawodów.

7.6. Kierownictwo zawodów stanowią:

- a) Dyrektor wyścigu
- b) Vice Dyrektor ds. sportowych
- c) Vice Dyrektor ds. sędziów
- d) Vice Dyrektor ds. organizacyjnych
- e) Vice Dyrektor ds. trasy i jej zabezpieczenia
- f) Odpowiedzialny za kontakty z zawodnikami
- g) Naczelnny Lekarz zawodów
- h) Kierownik BK
- i) Kierownik komisji obliczeń

Wszystkie osoby wymienione w pkt. 7.6 za wyjątkiem „d”, „g” oraz „i” muszą posiadać licencję sędziego sportowego stosownego stopnia.

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

7.8. Władze i Kierownictwo wyścigu ściśle współpracują podczas trwania zawodów, a Dyrektor jest szczególnie odpowiedzialny za ich przebieg, zgodny z obowiązującymi przepisami, regulaminami i harmonogramem czasowym.

8. ZGŁOSZENIA, WPISOWE, REKLAMA I NUMERY STARTOWE

8.1. Obowiązek prawidłowego wypełnienia zgłoszenia oraz umieszczenia w serwisie Inside PZM kompletu wymaganych, aktualnych dokumentów (określonych w pkt. 8.1.3.) spoczywa na zawodniku/kierowcy.

8.1.2. W terminie, nie później niż 4 dni przed opublikowaną datą BK-1, zawodnik/kierowca wypełnia formularz zgłoszenia wyłącznie poprzez stronę internetową **zgłoszenia.pzm.pl**, dostępną poprzez stronę internetową PZM lub Organizatora zawodów PZM.

Zgłoszenie po prawidłowym wypełnieniu, dołączeniu potwierdzenia wpłaty wpisowego i zatwierdzeniu zostanie automatycznie wysłane pocztą elektroniczną do danego Organizatora oraz do zawodnika/kierowcy na wskazany przez niego w formularzu zgłoszenia adres e-mail. Zgłoszenie będzie przyjęte tylko i wyłącznie po opłaceniu wpisowego.

8.1.3. Równocześnie zawodnik/kierowca zobowiązany jest umieścić na serwisie Inside PZM następujące, zeskanowane obustronnie w kolorze, aktualne dokumenty:

- licencję zawodnika i licencję kierowcy;
- prawo jazdy kierowcy (za wyjątkiem zawodników/kierowców z licencją B1,C1)
- międzynarodową kartę zdrowia
- pisemną (stałą na cały sezon) zgodę macierzystego klubu na start w zawodach (dopuszcza się wysłanie skanu jednorazowej zgody bezpośrednio do organizatora, podczas wysyłania zgłoszenia)
- (o ile pojazd jest zarejestrowany) dowód rejestracyjny pojazdu, (dopuszcza się wysłanie skanu bezpośrednio do organizatora zawodów)
- polisę ubezpieczeniową pojazdu, (dopuszcza się wysłanie skanu bezpośrednio do organizatora zawodów)

8.1.4. Wypełniając poprzez stronę internetową formularz zgłoszenia wraz z załącznikami dodatkowo automatycznie generowane są:

- karta odbioru administracyjnego i karta BK1 (karta OA i BK)

- druk zamówienia dodatkowej powierzchni w Parku Maszyn (opcjonalnie)
 - wniosek o wspólne/sąsiadujące stanowisko w Parku Maszyn (opcjonalnie)
- 8.1.5.** Każdy zawodnik, który chce otrzymać Fakturę VAT z tytułu opłaty wpisowego oraz opłaty za dodatkową powierzchnię w Parku Serwisowym musi poprzez stronę internetową **zgloszenia.pzm.pl** podać dane do faktury. Po spełnieniu tego warunku, zawodnik otrzyma FV podczas Odbioru Administracyjnego.

Obowiązujący wzór formularza zgłoszenia podany jest jako załącznik nr 8 do niniejszego regulaminu.

8.1.6. Przystępując do zawodów, uczestnicy zobowiązują się do przestrzegania niniejszych przepisów i mają możliwość odwoływania się tylko do sędziów lub arbitrów uwzględnionych w Międzynarodowym Kodeksie Sportowym FIA.

8.1.7. Zawodnik może dokonać zmiany samochodu po zamknięciu listy zgłoszeń, lecz nie później jak przed opublikowaniem listy startowej do podjazdów **treningowych**. Zmieniony samochód musi należeć do tej samej grupy i klasy (pojemności skokowej silnika) jak w zgłoszeniu i spełniać wymogi regulaminowe.

8.1.8. Po zamknięciu list zgłoszeń nie można dokonywać żadnych zmian zawodników. Zmiany kierowców dozwolone są zgodnie z MKS. Nowy kierowca musi posiadać ważną licencję oraz zgodę swojego ASN/Klubu i musi być zgłoszony przed przeprowadzeniem odbioru administracyjnego.

8.1.9. Niedopuszczalne są podwójne zgłoszenia (1 kierowca na 2 samochody lub 1 samochód na 2 kierowców).

8.1.10. Organizator może określić w Regulaminie Uzupełniającym zawodów maksymalną dopuszczalną liczbę zawodników/**kierowców** wraz z kryteriami przyjmowania zgłoszeń. Organizator zastrzega sobie prawo odmowy przyjęcia zgłoszenia bez podania przyczyn swojej decyzji zgodnie z MKS.

8.1.11. Każdy organizator jest zobowiązany do opublikowania listy zgłoszeń i przesłania jej pocztą elektroniczną lub faksem do Biura Sportu ZG PZM, nie później niż 48 godz. przed BK-1. Lista zgłoszeń powinna spełniać warunki listy startowej patrz pkt.10.4.3 i 10.4.4 niniejszego regulaminu.

8.2. Dla każdego zawodów GSMP na 2012 r. ustanawia się dwa terminy wpisowego, których dokładne daty określał będzie Regulamin Uzupełniający zawodów:

- **I termin** biegnie od opublikowania Regulaminu Uzupełniającego zawodów do 8 dnia przed BK-1 włącznie, wpisowe dla tego terminu wynosi:

Zawodnik osoba fizyczna	Zawodnik osoba prawna	
700 PLN	950 PLN	z reklamą dodatkową organizatora, za jedną rundę
1000 PLN	1400 PLN	z reklamą dodatkową organizatora, za podwójną rundę
1200 PLN	1700 PLN	bez reklamy dodatkowej organizatora za jedną rundę
1800 PLN	2600 PLN	bez reklamy dodatkowej organizatora za podwójną rundę

Wpisowe dla zawodników startujących samochodem historycznym wynosi:

Zawodnik osoba fizyczna	Zawodnik osoba prawna	
550 PLN	720 PLN	z reklamą dodatkową organizatora, za jedną rundę
700 PLN	950 PLN	z reklamą dodatkową organizatora, za podwójną rundę
900 PLN	1250 PLN	bez reklamy dodatkowej organizatora za jedną rundę
1200 PLN	1700 PLN	bez reklamy dodatkowej organizatora za podwójną rundę

Wpisowe dla zawodników startujących samochodami historycznymi produkcji Polskiej wynosi:

Zawodnik osoba fizyczna	Zawodnik osoba prawna	
500 PLN	650 PLN	z reklamą dodatkową organizatora, za jedną rundę
600 PLN	800 PLN	z reklamą dodatkową organizatora, za podwójną rundę
800 PLN	1100 PLN	bez reklamy dodatkowej organizatora za jedną rundę
1000 PLN	1300 PLN	bez reklamy dodatkowej organizatora za podwójną rundę

- **II termin** rozpoczyna się w czasie pomiędzy - od 7 dnia do 4 dnia włącznie przed BK-1, wpisowe wynosi 150% wpisowego określonego dla I terminu.

- Wpisowe zespołu – 200 PLN za jednego kierowcę, za jedną rundę.

8.2.1. Wpisowe zostanie zwrócone w całości w przypadku nie przyjęcia zgłoszenia. Organizator ma prawo obniżenia wpisowego lub zwolnienia z wpisowego wg własnego uznania.

8.3. Dozwolone jest umieszczenie na samochodzie reklamy o dowolnej treści pod warunkiem, że:

- jest dozwolona przez prawo danego kraju oraz przepisy FIA;
- nie ma charakteru obraźliwego;
- nie ma charakteru politycznego lub religijnego;
- nie koliduje z powierzchnią przeznaczoną na numery startowe;
- nie ogranicza widoczności przez okna samochodu.
- Podczas zawodów zabroniona jest na samochodzie jakakolwiek inna reklama z poprzednich zawodów za wyjątkiem reklam sponsorów zawodnika.

8.3.1. Organizator decyduje o następujących reklamach:

- **obowiązkowej** (numer startowy). Zawodnik nie może zrezygnować z tej reklamy pod żadnym pretekstem, a jej tekst musi być podany w „Regulaminie Uzupełniającym” na 30 dni przed zamknięciem listy zgłoszeń. Powierzchnie znajdujące się bezpośrednio nad i bezpośrednio pod numerami startowymi, są zarezerwowane na reklamę obowiązkową organizatora. Na polach numerów startowych reklama musi mieścić się na powierzchni o szerokości 50 cm i wysokości 14 cm (lub 2 x 7 cm) znajdującej się nad i / lub pod numerem.
- **dodatkowej** - Każda inna reklama zaproponowana przez organizatora może być wyłącznie reklamą dodatkową. Zawodnicy, którzy zaakceptują dodatkową reklamę organizatora muszą zarezerwować na nią miejsce przewidziane w „Regulaminie Uzupełniającym” lub „Komunikacie zawodów” zgodnie z załącznikiem.

8.3.2. Niedozwolone jest nakładanie dodatkowej opłaty na zawodnika z tytułu odmowy przyjęcia reklamy dodatkowej dotyczącej marki samochodowej, opon, paliwa lub środków smarnych.

8.4. Organizatorzy zawodów odpowiedzialni są za nadanie i dostarczenie (nieodpłatnie) wszystkim startującym zawodnikom zestawu zgodnych z MKS numerów startowych oraz reklam. Zawodnik/kierowca jest zobowiązany do umieszczenia numerów startowych i reklam zgodnie z załącznikiem nr 6 oraz jest odpowiedzialny za ich właściwy stan przez cały czas trwania zawodów. Samochody bez prawidłowych numerów startowych i reklam nie będą dopuszczone do startu w zawodach.

8.4.1. Stałe numery startowe obowiązujące przez cały sezon zostaną nadane podczas I rundy GSMP tylko pierwszym dziesięciu zawodnikom sklasyfikowanym w klasyfikacji generalnej samochodów turystycznych kategorii I **ubiegłego sezonu** (nie dotyczy to rund zagranicznych).

9. UBEZPIECZENIE

9.1. Każdy zawodnik / kierowca bierze udział w wyścigu oraz treningu GSMP na własną odpowiedzialność.

9.2. Każdy zawodnik jest zobowiązany do posiadania polisy OC samochodu, zgłoszonego do udziału w zawodach, jako warunku dopuszczenia do zawodów. (Ustawa z dnia 22 maja 2003r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych DU 124 poz. 1152 z 2003r. z **późniejszymi zmianami**). Zaleca się zawodnikom posiadanie ubezpieczenia samochodu w zakresie AC z rozszerzeniem o ryzyko udziału w jazdach sportowych.

9.3. Organizator każdej rundy GSMP obowiązany jest wykupić polisę ubezpieczeniową OC oraz polisę NNW obejmującą osoby organizatora nieobjęte innym ubezpieczeniem. Obie te polisy muszą obejmować cały czas trwania zawodów tj. podjazdy wyścigowe i treningowe oraz przejazdy z miejsca zakwaterowania na trasę i z powrotem. W „Regulaminie Uzupełniającym” zawodów muszą być podane informacje dotyczące zakresu i wysokości sum gwarancyjnych ubezpieczenia OC i NNW. Ubezpieczenie OC organizatora na 2012 rok to – suma gwarancyjna 300 000 PLN ubezpieczenie NNW osób organizatora – suma ubezpieczenia na wypadek trwałego uszczerbku na zdrowiu 15 000 PLN.

9.4. Przez fakt podpisania zgłoszenia zawodnik zrzeka się wszelkich praw do odszkodowań w związku z wypadkami, które mogą się zdarzyć podczas wyścigu i treningu GSMP. Zrzeczenie to dotyczy FIA, PZM, organizatora, osób oficjalnych oraz innych zawodników.

9.5. Szkody spowodowane przez zidentyfikowanych uczestników wyścigu pokrywane są z ich polis ubezpieczeniowych.

10. PRZEBIEG ZAWODÓW, SYGNALIZACJA, WYPOSAŻENIE PO

10.1. Każda z rund GSMP musi przebiegać zgodnie z „Harmonogramem czasowym zawodów” opublikowanym w „Regulaminie Uzupełniającym”. Każde odstępstwo w tym zakresie będzie rozpatrywane przez GKSS na podstawie dokonanej oceny przez delegowanego Obserwatora GKSS.

10.2 ODBIÓR ADMINISTRACYJNY I KONTROLA BADAŃ LEKARSKICH

10.2.1. Czas i miejsce Odbioru Administracyjnego organizator określi w Regulaminie Uzupełniającym zawodów. Celem odbioru administracyjnego jest weryfikacja przez biuro zawodów dokumentów uprawniających zawodników/kierowców, zgłoszonych do udziału w zawodach.

10.2.2 Podczas zawodów organizowanych jako runda podwójna odbiór administracyjny i BK-1 dla zawodników/kierowców uprawnionych tylko do startu w drugiej rundzie muszą odbyć się w terminie drugiej rundy i zakończyć minimum na 2 godziny przed terminem startu do podjazdu zapoznawczego/treningowego.

10.2.3 Dla zawodników/kierowców którzy nie odbyli odbioru administracyjnego i BK-1 w terminie określonym w Regulaminie Uzupełniającym, w szczególnych uzasadnionych przypadkach dopuszcza się możliwość wyznaczenia przez organizatora dodatkowego terminu po wniesieniu opłaty 300 złotych.

10.2.4. Zawodnicy/kierowcy muszą zgłosić się osobiście do odbioru administracyjnego i przedstawić następujące dokumenty: **oryginał zgłoszenia z podpisami zawodnika/kierowcy potwierdzony pieczęcią macierzystego klubu lub opcjonalnie przedstawić pisemną zgodę klubu na start w zawodach.** Podczas odbioru zostaną zweryfikowane obowiązujące dokumenty wymienione w punkcie 8.1.2., 8.1.3 i 8.1.4 niniejszego regulaminu, jako warunek udziału w zawodach.

10.2.5 Obowiązującym dokumentem w zakresie aktualnych badań lekarskich jest Międzynarodowa Karta Zdrowia (MKZ) „International Medical Form” (żółta książka).

Ustala się, że ważność badań lekarskich wynosi 6 miesięcy dla zawodników do ukończenia 23 roku życia, natomiast 12 miesięcy dla pozostałych zawodników o ile lekarz nie określi krótszego terminu.

10.2.6. Obowiązkiem kierowcy jest poddanie się badaniom lekarskim, jeżeli takie zarządzenie zostało wydane przez organizatora w regulaminie zawodów lub komunikacie. Dotyczy to także badań na zawartość alkoholu, środków odurzających i testów antydopingowych. Odmowa poddania się badaniom spowoduje nie dopuszczenie do zawodów oraz nałożenie kary dodatkowe według uznania GKSS.

10.2.7. Możliwe jest niedopuszczenie kierowcy do zawodów z uwagi na aktualny stan zdrowia w oparciu o opinię Lekarza Zawodów. Obecność środków odurzających lub alkoholu we krwi zawodnika, musi być jednoznacznie stwierdzona i udokumentowana. Decyzję o niedopuszczeniu zawodnika podejmuje ZSS.

10.2.8 Każdy wypadek kierowcy wymagający leczenia szpitalnego musi być odnotowany

przez Naczelnego Lekarza zawodów w międzynarodowej karcie zdrowia. Warunkiem dopuszczenia do następnych zawodów jest odbycie ponownych badań lekarskich potwierdzonych wpisem w MKZ.

10.3. BADANIE KONTROLNE

10.3.1. Tylko zawodnicy/kierowcy spełniający wymagania odbioru administracyjnego mogą dokonać badania kontrolnego BK-1 zgłoszonego samochodu sportowego.

Czas i miejsce Badania Kontrolnego organizator określi w Regulaminie Uzupełniającym zawodów. Badanie kontrolne jest prowadzone przez Zespół Sędziów Technicznych.

10.3.2. Zawodnik/kierowca nie musi brać udziału w badaniu kontrolnym swojego samochodu. Każde spóźnienie na BK względem czasu wyznaczonego przez organizatora podlega karze, jednak nie może ono wykraczać poza regulaminowy czas pracy BK (nie dotyczy udokumentowanych przypadków zadziałania tzw. „siły wyższej”).

10.3.3. Podczas badania kontrolnego zawodnik lub osoba przez niego upoważniona tj. kierowca, mechanik, posiadająca pisemne upoważnienie ma obowiązek przedstawienia: Karty OA/BK, Książkę Samochodu sportowego, aktualną polisę OC samochodu sportowego oraz wymagane wyposażenie bezpieczeństwa. Należy również przedstawić oryginalną kartę homologacyjną FIA (uzyskaną w Biurze Sportu PZM) pojazdu w celu jego identyfikacji. W przeciwnym razie Delegat Techniczny może odmówić dokonania badania kontrolnego.

10.3.4. Jeżeli podczas badania kontrolnego okaże się, że samochód nie odpowiada grupie i/ lub klasie, w której został zgłoszony, może on zostać na wniosek Delegata Technicznego decyzją ZSS przeniesiony do właściwej grupy i/ lub klasy.

10.3.5. Po zakończeniu odbioru administracyjnego i badań kontrolnych organizator opublikuje na tablicy ogłoszeń, zaakceptowaną przez ZSS listę startową zawodników upoważnionych do udziału w treningu, z podziałem na grupy i klasy.

10.3.6. Każdy samochód może być kontrolowany przez sędziów technicznych w trakcie zawodów. Na wniosek ZSS, spontanicznie albo na skutek protestu, samochód może być zatrzymany i poddany szczegółowym badaniom wymagającym demontażu pojazdu.

10.3.7. Zawodnik/kierowca, w którego samochodzie stwierdzono odstępstwa regulaminowe, będzie ukarany decyzją ZSS, do wykluczenia z klasyfikacji danej rundy GSMP łącznie.

10.4. START

10.4.1. Przed rozpoczęciem zawodów organizator może zarządzić obowiązkową odprawę dla wszystkich zawodników. Termin i miejsce odprawy muszą być podane w Regulaminie Uzupełniającym lub w Komunikacie zawodów.

10.4.2. Uczestnicy muszą stawić się w strefie startu, na co najmniej 5 minut przed startem. Każdy kierowca, który nie zgłosi się w swoim terminie startu może zostać ukarany decyzją ZSS.

10.4.3. Dopuszczeni do zawodów będą zawodnicy umieszczeni na liście startowej, zaakceptowanej przez ZSS. Lista startowa musi być ułożona z uwzględnieniem klasyfikacji zawodników w klasach począwszy od najniższego do najwyższego miejsca, przy czym na pierwszą rundę według klasyfikacji na koniec poprzedniego sezonu a na każdą następną według klasyfikacji po ostatniej rundzie.

10.4.4. Start do wszystkich podjazdów odbywać się będzie z tzw. Startu zatrzymanego.

Dla samochodów kategorii I start odbywać się będzie według poniższej kolejności klas, z uwzględnieniem pojemności skokowej silnika:

- HS-750, OPEN-750,
- HS-1150, N-1150, A-1150, OPEN-1150,
- HS-1300,
- N-1400, A-1400, OPEN-1400,
- HS-1600, N-1600, A-1600, OPEN-1600,
- HS-2000, N-2000, A-2000, OPEN RWD-2000, OPEN -2000
- HS+2000, HS+2500, N+2000, A+2000, OPEN RWD+2000, OPEN+2000.

W przypadku występowania zawodników w samochodach przypisanych do kategorii II należy podzielić je na klasy według pojemności skokowej i ich start odbywać się będzie po klasie OPEN +2000.

ZSS na wniosek Dyrektora wyścigu może zmienić porządek startowy w zależności od okoliczności.

10.4.5. Żaden z samochodów nie może startować poza swoją klasą pojemnościową bez zgody Dyrektora Wyścigu. Natomiast podczas zawodów rozgrywanych na mokrej nawierzchni zmiana kolejności startu wynikająca z listy startowej, jest niemożliwa. Dyrektor zawodów może wprowadzić obowiązek startu na oponach deszczowych.

10.4.6. Każdy samochód włączający aparaturę do pomiaru czasu będzie uważany za pojazd, który wystartował, bez możliwości powtórzenia startu. Każda odmowa lub celowe spóźnienie startu spowoduje wykluczenie z podjazdu.

10.4.7. Na starcie muszą być wymalowane dwie linie w odległości 1 m - pierwsza linia startu, na której należy ustawić pojazd, najbardziej wystającą częścią jego karoserii. Druga linia, jest linią ustawienia fotokomórki.

10.4.8. Każdy samochód, poczawszy od 5 pola powinien oczekiwać na start z uruchomionym silnikiem, w gotowości do startu. Samochód stojący na pierwszym polu startowym nie może korzystać z jakiegokolwiek pomocy zewnętrznej, pod rygorem wykluczenia z danego podjazdu. Start następuje w stałych cyklach czasowych, wg sygnalizacji świetlnej lub flagowej.

10.4.9. Na oznakowanych polach przedstartowych zabrania się stosowania chłodzenia intercoolerów powodującego wyrzucanie cieczy na powierzchnie pól startowych. Każdy stwierdzony taki przypadek decyzją Dyrektora wyścigu spowoduje wycofanie samochodu z danego podjazdu treningowego, wyścigowego

10.4.10. Sygnalizacja świetlna - światła startu - zalecenia.

Znaczenie:

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

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

Rozmieszczenie:

- wszystkie światła używane do sygnalizacji startu powinny być umieszczone tak, aby były dobrze widoczne dla kierowców znajdujących się w swych samochodach na polach startowych i linii startu. Światła czerwone muszą być zamontowane bezpośrednio nad światłami zielonymi, natomiast żółte nad czerwonymi, lub obok zielonych.

Sterowanie:

- światła muszą posiadać możliwie największe wymiary i zapewniać ich widoczność w każdych warunkach atmosferycznych, Punkty świetlne muszą być podwójne w celu wykluczenia awarii spowodowanej przepaleniem się żarówki, za wyjątkiem diodowych punktów świetlnych, których lampy mogą być pojedyncze.

Sterowanie musi umożliwiać zrealizowanie następujących sekwencji pracy sygnalizacji:

- wszystkie światła sygnalizacyjne wyłączone;
- światło czerwone wyłączone, światło zielone włączone (tylko jedna czynność przełącznikiem);
- włączone tylko żółte światło migające;
- światło czerwone i żółte migające włączone razem (dwa przełączniki).

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

10.5. META I POMIAR CZASU

10.5.1. Meta jest lotna. Zabrania się zatrzymywania samochodu bezpośrednio za linią mety. Linia mety niezależnie od flagi (tablicy) musi być zaznaczona białą linią namalowaną na jezdni.

10.5.2. Podjazd treningowy lub wyścigowy kończy się z chwilą przekroczenia linii mety. Po

jej przekroczeniu pojazd musi zdecydowanie zmniejszyć szybkość.

Pomiar czasu będzie dokonywany za pomocą urządzeń pomiarowych (np. fotokomórka) z dokładnością pomiaru minimum do 1/100 sekundy oraz rejestracją wyników pomiarów.

10.6. TRENING, WYŚCIG

10.6.1. Każdy organizator GSMP ma obowiązek określenia w „Regulaminie Uzupełniającym” zawodów ilości podjazdów treningowych i wyścigowych w rundzie.

10.6.2. Do udziału w podjazdach treningowych dopuszczeni będą tylko zawodnicy i samochody znajdujące się na oficjalnej liście startowej do podjazdów treningowych. Surowo zakazane jest odbywanie treningu poza terminem przewidzianym w harmonogramie zawodów, pod groźbą nie dopuszczenia do zawodów wyłącznie, na podstawie decyzji ZSS.

10.6.3. Oficjalny trening i podjazdy wyścigowe odbędą się zgodnie ze szczegółowym harmonogramem ustalonym przez organizatora. Przy rundach podwójnych, w drugiej rundzie dopuszcza się tylko jeden podjazd treningowy. Jest on obowiązkowy dla zawodników startujących wyłącznie w tej rundzie. Organizator zawodów może wprowadzić do harmonogramu każdej rundy, dodatkowo, nieobowiązkowy podjazd treningowy, bez pomiaru czasu.

10.6.4. Wyniki podjazdów treningowych muszą być opublikowane, mają one charakter oficjalny. Do udziału w podjazdach wyścigowych dopuszczeni będą tylko zawodnicy i samochody, znajdujący się na liście startowej do podjazdów wyścigowych.

10.6.5. W wyjątkowych wypadkach zawodnik, który nie ukończył żadnego podjazdu treningowego może zostać dopuszczony do podjazdów wyścigowych, pod warunkiem, że w ostatnich trzech latach brał on udział w wyścigu na tej samej trasie. Podstawą wydania zgody przez ZSS jest złożenie przez zawodnika pisemnego wniosku do Dyrektora Wyścigu.

10.6.6. W przypadku wystąpienia na trasie utrudnień niezawinionych przez kierowcę – pokazanie flag: pojedynczej żółtej, podwójnej żółtej lub żółtej z czerwonymi pasami, daje zawodnikowi prawo do powtórzenia podjazdu pod warunkiem, że zatrzyma się on w bliskim sąsiedztwie PO, który sygnalizował przeszkodę na trasie, a następnie zostanie sprowadzony na start przez samochód Safety Car, przysłany na polecenie Dyrektora Wyścigu. Jeżeli zawodnik nie zatrzyma się po sygnale żółtą flagą (flagami) i dojedzie do mety, wówczas traci prawo do powtórzenia podjazdu i zalicza mu się faktycznie uzyskany rezultat.

10.6.7. Bezwzględnie zakazana jest jazda w poprzek lub w kierunku przeciwnym do kierunku wyścigu, jeśli nie zarządził tak kierownictwo wyścigu (nie dotyczy powrotu na trasę). Przekraczanie linii krawędziowych podczas podjazdów treningowych i wyścigowych, będzie traktowane jako nie sportowe zachowanie i zagrożone jest karą wg uznania ZSS.

10.6.8. Jeśli kierowca zmuszony jest do zatrzymania się z powodu awarii mechanicznej lub innych problemów, musi natychmiast zaparkować swój pojazd po za trasą, wysiąść z niego i postępować zgodnie z poleceniami sędziów wyścigu.

10.6.9 W przypadku kolizji, która spowodowała niedokończenie danego podjazdu, kierowca może uczestniczyć w dalszej części zawodów wyłącznie po:

- zbadaniu go przez Lekarza zawodów i udzieleniu zgody na dalszy start,
- sprawdzeniu stanu technicznego samochodu.

Decyzję o dopuszczeniu samochodu do dalszego udziału w zawodach podejmuje ZSS na wniosek Delegata Technicznego. Obowiązek zgłoszenia się do badań lekarskich oraz przedstawienia samochodu do kontroli spoczywa na zawodniku.

10.6.10. Jakakolwiek pomoc zewnętrzna podczas podjazdu treningowego lub wyścigowego powoduje wykluczenie z danego podjazdu.

10.6.11. Pojazdy uszkodzone podczas treningów i wyścigów mogą być odholowane tylko na polecenie Dyrektora Wyścigu.

10.6.12. Na wynik zawodów składa się suma czasów, wszystkich podjazdów wyścigowych danej rundy (ilość musi być określona w Regulaminie Uzupełniającym). W przypadku remisu o lepszym miejscu w klasyfikacji decydują następujące kryteria: najlepszy wynik jednego z podjazdów wyścigu, w przypadku takich samych rezultatów przyznaje się ex aequo.

10.7. SYGNALIZACJA NA TRASIE

10.7.1. Podczas treningu i wyścigu będzie używana następująca sygnalizacja flagami:

Flaga czerwona - wstrzymanie wyścigu: nakazuje kierowcom natychmiastowe zatrzymanie się.

Flaga żółta - sygnalizuje niebezpieczeństwo jakiegokolwiek natury.

Przyczyna sygnalizacji może być przejściowa lub trwała. Kierowca widząc żółtą flagę musi być przygotowany na konieczność zatrzymania się:

- pojedyncza flaga ruchoma (wymachiwana): - zwolnić, nie wyprzedzać, być gotowym do zmiany kierunku lub przejazdu innym torem jazdy niż zwykle, jest przeszkoda na poboczu lub trasie wyścigu,

- dwie flagi ruchome (wymachiwane): - zwolnić, nie wyprzedzać, zatrzymać się w najbliższym miejscu na poboczu trasy, oczekiwać poleceń organizatora, trasa jest całkowicie lub częściowo zablokowana.

Sygnalizacja żółtą flagą lub dwoma flagami dokonuje tylko PO bezpośrednio przed miejscem przeszkody i natychmiast powiadamia o tym fakcie Dyrektora wyścigu. Sygnał ten może być powtórzony przez wcześniejszy PO tylko w przypadku, gdy dystans od PO sygnalizującego do przeszkody na trasie jest tak krótki, że nie możliwe jest skuteczne wyhamowanie samochodu.

Flaga żółta z czerwonymi pasami - uwaga możliwość poślizgu - informuje kierowcę o zmniejszeniu przyczepności drogi (plama oleju, kałuża wody), na odcinku używania flagi,

Flaga jasnoniebieska - sygnalizuje wyprzedzanie. Informuje kierowcę, że jadący za nim samochód porusza się wyraźnie szybciej i ma zamiar go wyprzedzić. Flaga jest używana każdorazowo, jeżeli dystans między samochodami wyraźnie się zmniejsza a sędzia Punktu Obserwacyjnego uzna, że doganiający samochód potrzebuje miejsca do wyprzedzania.

Flaga mety – biało - czarna szachownica.

Flaga startu – flaga narodowa lub klubowa.

10.8 WYPOSAŻENIE PO

10.8.1 Wykaz standardowego wyposażenia punktów obserwacyjnych (PO) samochodowego wyścigu górskiego:

- komplet flag kodu międzynarodowego obowiązujących na trasach samochodowych wyścigów górskich, zgodnie z zapisami i ich znaczeniem sygnalizacji wymienionymi w niniejszym Regulaminie Ramowym w pkt. 10.7
- urządzenie łączności głosem (beprzewodowej) z Centrum Kierowania Wyścigiem (CKW) i pozostałymi punktami obserwacyjnymi (PO),
- dwie gaśnice BCE, każda o wadze środka gaśniczego nie mniejszej niż 4,0[kg],
- drążek o długości 1,0[m] z hakiem, służący do uruchamiania autonomicznej instalacji gaśniczej Samochodu - (zalecany),
- koc z tkaniny ognioodpornej do tłumienia ognia - (zalecany),
- rękawice z materiału trudnopalnego,
- nóż do cięcia pasów bezpieczeństwa,
- 15,0[kg] węgla wapnia ew. innego środka absorbującego rozlany olej lub 100,0[kg] absorbera w samochodzie technicznym parkującym w rejonie linii START,
- twarda miotła,
- apteczka pomocy przedlekarskiej,
- kamizelki dla obsady PO w kolorach jaskrawych (nie mogą być w kolorach flag sygnalizacyjnych),
- gwizdek,
- standardowe formularze "protokołu zdarzeń" sędziego faktów.

11. PARK MASZYN

11.1. Organizator podczas zawodów ma obowiązek w rejonie przed oznakowanymi polami startowymi wyznaczenia miejsca Parku Maszyn niezbędnego do serwisowania samochodów uczestniczących w zawodach. Jego nadzorowania oraz zabezpieczenia pod względem medycznym (oznaczony punkt medyczny pierwszej pomocy), stanowisko p.poż, sanitariaty WC. Każda inna lokalizacja wymagać będzie dodatkowej akceptacji GKSS. Organizator w Regulaminie Uzupełniającym określi szczegóły, co do miejsca lokalizacji i obowiązujących zasad funkcjonowania Parku Maszyn.

11.2. W trakcie zawodów, na terenie Parku Maszyn obowiązuje bezwzględne ograniczenie

prędkości do 10 km/godz. Ponadto każdy stwierdzony lub potwierdzony przypadek naruszenia przez zawodnika/kierowcę jego zespół, obowiązujących określonych w Regulaminie Uzupełniającym zasad funkcjonowania Parku Maszyn, zostanie potraktowany jako wykroczenie i nałożona zostanie kara wg uznania ZSS.

11.3. Każdy zawodnik/kierowca chcąc skorzystać ze wspólnego lub sąsiadującego stanowiska serwisowego w Parku Maszyn zobowiązany jest fakt taki zgłosić do organizatora na druku „wniosku wspólnego/sąsiadującego stanowiska serwisowego” stanowiącego załącznik nr 9. Organizator ma obowiązek w Regulaminie Uzupełniającym określić termin i czas składania w/w druków.

11.4. W przypadku zorganizowanego Parku Maszyn polegającego na wyznaczeniu, przydzieleniu zawodnikom/kierowcom stanowisk serwisowych organizator będzie kierował się zasadą obowiązkowego przyznania niemiejszej powierzchni serwisowej, jak:

- dla zawodników/kierowców występujących jako osoby fizyczne – 45 m² ;

- dla zawodników występujących jako osoby prawne – 65 m² .

11.5. W przypadku możliwości wykupienia dodatkowej powierzchni serwisowej w Parku Maszyn organizator ma obowiązek określić to w Regulaminie Uzupełniającym przyjmując zasadę:

- dla zawodników/kierowców występujących jako osoby fizyczne – 10 PLN/1 m² ;

- dla zawodników występujących jako osoby prawne – 15 PLN/1 m²

11.6. Każdy zawodnik/kierowca chcąc skorzystać z dodatkowej powierzchni serwisowej w Parku Maszyn ma obowiązek zgłosić fakt taki do organizatora poprzez wypełnienie druku „wniosku o dodatkową powierzchnię serwisową” stanowiącego załącznik nr 10. Organizator ma obowiązek w Regulaminie Uzupełniającym określić termin i czas składania w/w wniosków.

12. PARK ZAMKNIĘTY

12.1. Park zamknięty jest to obszar, w którym niedozwolone są naprawy, czynności serwisowe, ani jakakolwiek zewnętrzna pomoc.

12.2. Zasady parku zamkniętego obowiązują:

- po zakończeniu każdego podjazdu wyścigowego, od momentu przekroczenia linii META, do chwili powrotu na linię START

- po zakończeniu zawodów, od momentu przekroczenia linii META, (także podczas dojazdu do wyznaczonego przez organizatora miejsca parku zamkniętego), do chwili rozwiązania parku decyzją ZSS.

12.3. Organizator ma obowiązek określenia w regulaminie uzupełniającym, lokalizacji parku/-ów zamkniętego/-tych.

Niezwłocznie po zaparkowaniu samochodu, kierowca musi wyłączyć silnik i opuścić teren parku zamkniętego.

Wszelkie ewentualne czynności w parku zamkniętym mogą być dokonywane po uzyskaniu zgody Delegata Technicznego PZM i pod nadzorem Kontrolera Technicznego.

13. PROTESTY I ODWOŁANIA

13.1. Składanie protestów i przestrzeganie terminu ich przyjmowania powinno odbywać się zgodnie z przepisami MKS FIA.

13.2. Prawo do składania protestów przysługuje wyłącznie zawodnikom.

13.3. Wszystkie protesty muszą być sporządzone w formie pisemnej i wręczone osobiście Dyrektorowi wyścigu lub na ręce członka ZSS, wraz z kaucją w wysokości dwukrotnego właściwego wpisowego.

13.4. Jeżeli protest wymaga demontażu i ponownego montażu różnych części samochodu, wnoszący protest musi złożyć dodatkową kaucję w wysokości:

a) trzykrotnego właściwego wpisowego - jeżeli protest dotyczy ściśle określonego zespołu samochodu (silnik, układ hamulcowy, napędowy, kierowniczy, instalacja elektryczna, nadwozie, itd.);

b) pięciokrotnego właściwego wpisowego - jeżeli protest dotyczy całego samochodu.

W przypadku, gdy koszty związane z rozpatrzeniem protestu są wyższe od złożonej kaucji,

różnica ta musi być uiszczona przez składającego protest.

13.5. Jeżeli protest zostanie uznany, kaucja zostanie zwrócona zawodnikowi, który go złożył. Jeżeli protest nie zostanie uznany wszystkie koszty obciążają składającego protest.

13.6. Protesty dotyczące przebiegu zawodów i ich klasyfikacji muszą być wniesione w ciągu 30 min. od ogłoszenia wyników końcowych prowizorycznych.

13.7. Protesty dotyczące decyzji Sędziów Technicznych muszą być wniesione natychmiast po tej decyzji.

13.8. Protesty zbiorowe oraz protesty dotyczące pomiaru czasu lub decyzji Sędziów Faktu, nie będą przyjmowane.

13.9. Od nałożonych kar i innych decyzji ZSS, zawodnikowi przysługuje prawo do pisemnego odwołania się do GKSS PZM w terminie dwóch dni od powiadomienia o decyzji ZSS.

13.10. Każde odwołanie do GKSS PZM musi być poprzedzone pisemną zapowiedzią odwołania wniesioną do ZSS, w ciągu 60 min. od ogłoszenia decyzji.

13.11. Kaucja za krajowe odwołania ustalona jest w wysokości 2500 PLN i musi być wpłacona bezpośrednio u organizatora w momencie składania zapowiedzi odwołania.

14. CEREMONIA ZAKOŃCZENIA ZAWODÓW – PUCHARY, NAGRODY

14.1. Każdy organizator zawodów ma obowiązek zorganizowania ceremonie zakończenia zawodów w celu wręczenia dla zwycięzców w obowiązujących klasyfikacjach, regulaminowych pucharów i ewentualnych innych przewidzianych nagród, po każdej rundzie GSMP (lub zorganizowanie wspólnego zakończenia dla obu rund, przy organizacji podwójnych rund GSMP) nie później niż 1,5 godziny po ostatnim podjeździe wyścigowym rundy. Dobór miejsca ceremonii oraz oprawa winna być godna zawodów rangi Mistrzostw Polski.

14.2. Miejsce i czas ceremonii zakończenia zawodów organizator poda w harmonogramie zawodów w Regulaminie Uzupelniającym Wyścigu.

14.3 W każdej rundzie GSMP wręczane będą następujące puchary:

a) **indywidualne**

- za I, II, III miejsce w klasyfikacji generalnej .

b) **indywidualne w klasyfikacji generalnej w grupach i klasach (za wyjątkiem samochodów historycznych):**

- przy sklasyfikowanych 3-ech zawodnikach za I m-ce;

- przy sklasyfikowanych od 4-ech do 5-ciu zawodników ,za I i II m-ce;

- przy sklasyfikowanych 6-ciu i więcej zawodnikach , za I, II i III m-ce;

14.3.1 Przyznawane będą następujące puchary w klasyfikacji samochodów historycznych:

a) **indywidualne**

- za I, II, III miejsce w klasyfikacji generalnej w grupach wiekowych

b) **indywidualne w klasyfikacji w klasach pojemnościowych**

- przy sklasyfikowanych 3-ech zawodnikach za I m-ce;

- przy sklasyfikowanych od 4-ech do 5-ciu zawodników ,za I i II m-ce;

- przy sklasyfikowanych 6-ciu i więcej zawodnikach , za I, II i III m-ce;

14.3.2 w klasyfikacji sponsorskiej za I, II i III m-ce.

14.4. Nagrody rzeczowe zależne są od możliwości organizatora. Lista tych nagród z ich przeznaczeniem musi być opublikowana na tablicy ogłoszeń przed startem do podjazdów wyścigowych.

14.5. Obowiązkiem każdego uczestnika zawodów jest udział w ceremonii wręczenia nagród, a w szczególności zawodników/kierowców nagradzanych, których obowiązuje strój sportowy. Każdy stwierdzony nieusprawiedliwiony przypadek nieobecności podczas ceremonii wręczenia nagród nagradzanego zawodnika/kierowcy, skutkować będzie na wniosek Dyrektora wyścigu nałożeniem kary finansowej w wysokości 500 PLN decyzją ZSS. Wymieniona kara jest karą porządkową nie mającą wpływu na osiągnięty wynik sportowy. Wymieniona kwota powinna być wpłacona na konto organizatora zawodów przez zawodnika/kierowcę, na którego nałożono karę w przeciągu 7 dni od dnia zakończenia zawodów. Nie dopełnienie tego obowiązku każdorazowo rozpatrywane będzie indywidualnie przez GKSS PZM, co wiązać się będzie z możliwością nałożenia kary dodatkowej, do zawieszenia licencji zawodnika/kierowcy

włącznie.

14.6. Nagrody nieodebrane podczas ceremonii wręczenia po zakończeniu wyścigu przechodzą na własność organizatora.

14.7. Jeżeli organizator przewiduje nagrody pieniężne, muszą być one odbierane osobiście podczas ceremonii wręczenia nagród, w przeciwnym razie przechodzą na własność organizatora.

15. WARUNKI KLASYFIKACJI – PUNKTACJA PODCZAS ZAWODÓW

15.1. Do klasyfikacji sezonu 2012 liczone będą wszystkie odbyte rundy - minus dwie, w tym te, w których zawodnik nie startuje.

15.2. Do klasyfikacji w sezonie liczy się kierowca który był sklasyfikowany w co najmniej w dwóch rundach. Zwycięzcą klasyfikacji indywidualnej jest kierowca, który uzyskał największą ilość punktów. W przypadku jednakowej ilości punktów w klasyfikacji końcowej o lepszym miejscu decydują następujące kryteria:

- a) większa ilość lepszych miejsc w rundach;
- b) w przypadku dalszej równości pozostaje ex-quo.

15.3. W każdej z rund GSMP punkty przyznaje się:

- w klasyfikacji generalnej i generalnej w grupach, w kolejności za miejsca od 1 - 10; 20, 15, 12, 10, 8, 6, 4, 3, 2, 1, miejsce 11 i następne niezależnie od ilości startujących otrzymują 1 pkt.
- w klasyfikacji w klasach za zajęte miejsca od 1 - 6 wg zasady:
 - 6 – ciu i więcej startujących (dopuszczonych do treningów) - punkty 10, 6, 4, 3, 2, 1.
 - 5 – ciu startujących - punkty 6, 4, 3, 2, 1.
 - 4 – ech startujących - punkty 4, 3, 2, 1.
 - 3 – ech startujących - punkty 3, 2, 1.
 - 2 – ch startujących - punkty 2, 1.
 - 1 – en startujący - punkt 1.

16. KLASYFIKACJE GSMP

16.1. W GSMP prowadzone będą następujące klasyfikacje roczne:

- klasyfikacja generalna samochodów turystycznych (kategoria I)
- klasyfikacja generalna samochodów wyścigowych (kategoria II)
- klasyfikacja generalna dla każdej z grup;
- klasyfikacja indywidualna w poszczególnych klasach;
- klasyfikacja sponsorska.

16.2. Na zakończenie sezonu zostaną przyznane tytuły Mistrza Polski według poniższych zasad:

- a) w klasyfikacji generalnej samochodów turystycznych (kategoria I) - Mistrz Polski, V-ce Mistrz Polski, II V-ce Mistrz Polski;
- b) w klasyfikacji generalnej samochodów wyścigowych (kategoria II) - Mistrz Polski, V-ce Mistrz Polski, II V-ce Mistrz Polski;
- c) w klasyfikacji generalnej, w grupach N, A, OPEN, E, C, oraz w klasach pojemnościowych (z wyłączeniem klas N+2000, A+2000, OPEN+2000, w zależności od ilości sklasyfikowanych zawodników:
 - od 6 do 8 zawodników - Mistrz Polski;
 - od 9 do 11 zawodników - Mistrz i Vice Mistrz Polski;
 - powyżej 12 zawodników - Mistrz, I i II Vice Mistrz Polski.

W klasach RWD w sezonie 2012 obowiązuje zasada jak w klasyfikacji samochodów historycznych ;

d) W klasyfikacji samochodów historycznych, w grupach wiekowych oraz w klasach pojemnościowych (z wyłączeniem klas HS+2500 - dla grup wiekowych „E” do „J” oraz HS+2000 - dla grupy wiekowej „Z”), w zależności od ilości sklasyfikowanych zawodników:

- od 5 do 7 zawodników – Mistrz Polski
- od 8 do 10 zawodników – Mistrz i V-ce Mistrz Polski
- powyżej 10 zawodników – Mistrz, I i II V-ce Mistrz Polski

16.3. Tytuły Mistrzowskie zostaną przyznane zawodnikom którzy wzięli udział w minimum połowie odbytych rund GSMP plus jedna tj. :

- przy 18 min 10 rund
- przy 16 min. 9 rund
- przy 15 min. 9 rund
- przy 14 min. 8 rund
- przy 13 min. 8 rund
- przy 12 min. 7 rund
- przy 11 min. 7 rund
- przy 10 min. 6 rund

i zostali sklasyfikowani w danej grupie lub klasie, w co najmniej 50% odbytych rund.

16.4. Tytuły Mistrzowskie zostaną przyznane za I, II, III miejsce w klasyfikacji sponsorskiej. Klasyfikacja sponsorska w GSMP prowadzona jest we wszystkich rundach. Do klasyfikacji sponsorskiej dopuszczony będzie zespół stanowiący od 1 do 3 zawodników. Do wyniku liczą się punkty zdobyte w klasach, przez maksymalnie trzech zawodników zespołu. Roczna klasyfikacja sponsorska prowadzona będzie na podstawie punktów zdobytych przez zespół we wszystkich rundach, wg zasady dotyczącej punktacji w klasach, podanej w punkcie 14.3 (w zależności od ilości sklasyfikowanych zespołów).

Warunkiem zgłoszenia się do klasyfikacji sponsorskiej jest uzyskanie licencji zawodnika/sponsora wydawanej przez ZG PZM po złożeniu pisemnego wniosku i wpłacie kwoty 700 PLN.

Licencja zawodnika/sponsora upoważnia do:

- umieszczania nazwy zespołu (jako zawodnika) obok macierzystego klubu kierowcy (zespół/klub) w oficjalnych wydawnictwach wyścigu;
- zgłaszania zespołu do klasyfikacji sponsorskiej.

17. INNE POSTANOWIENIA

17.1. Dla wszystkich uczestników zawodów wprowadza się obowiązek stosowania nieprzepuszczalnych płacht w miejscach serwisowania samochodów. W przypadku niedostosowania się do powyższego, może być nałożona kara pieniężna 500 PLN.

17.2 Podczas powrotu z Parku Maszyn Meta do Parku Maszyn Start zawodnicy zobowiązani są do przejazdu w zapiętych pasach bezpieczeństwa. Każdy stwierdzony przez organizatora przypadek na wniosek Dyrektora Zawodów będzie rozpatrywany przez ZSS zgodnie z pkt. 152 i 153 MKS.

17.3. Po każdej rundzie zawodnik lub upoważniony pisemnie przedstawiciel, zobowiązany jest do odbioru wszystkich zdeponowanych dokumentów u organizatora podczas zawodów. Zwrot dokumentów w innym terminie nastąpi po otrzymaniu przez organizatora potwierdzonego przelewu w wysokości 100 złotych na jego rzecz.

17.4 Organizatorzy imprez sportu samochodowego są zobowiązani do zdecydowanego działania zwalczającego wnoszenie przez kibiców okrzyków o treści rasistowskiej, faszystowskiej, antysemitowskiej, nacjonalistycznej, satanistycznej, rażąco nieetycznej, pochwalającej terroryzm, nawołującej do waśni i nienawiści a także za eksponowanie napisów i znaków o tej treści.

17.5. Prawo do interpretacji niniejszego regulaminu zastrzega sobie Główna Komisja Sportu Samochodowego. Do kwestii nieujętych w niniejszym regulaminie mają zastosowanie odpowiednie przepisy Międzynarodowego Kodeksu Sportowego wraz z jego załącznikami.

Zatwierdzono wraz z załącznikami przez GKSS w dniu 20 grudnia 2011 r.

REGULAMIN TECHNICZNY GSMP**I. DOPUSZCZONE SAMOCHODY KATEGORII I****1. GRUPA N** (włączając samochody R1).

1.1. Samochody przygotowane zgodnie z odpowiadającymi dla danej grupy artykułami Załącznika J do MKS FIA 2012.

1.2. Samochody homologowane w grupie N z silnikami wysokoprężnymi z turbo doładowaniem, będą zaliczane do klas wg nominalnej pojemności skokowej silnika bez stosowania współczynnika określonego w art. 252 pkt. 3.1 Zał. J do MKS FIA, przy zachowaniu pozostałych wymagań art. 254 Zał. J do MKS FIA w tym spełnienie wymagań masy minimalnej samochodu określonej w homologacji.

1.3. W roku 2012 zezwala się na stosowanie pkt. 7.4, art. 254 Zał. J do MKS FIA 2012 – (dotyczy kół i ogumienia w samochodach o przeliczeniowej poj. skokowej silnika powyżej 2 litrów). Zawodnicy/kierowcy korzystający z tego zezwolenia mogą zgłaszać się tylko do klasyfikacji w GSMP.

1.4. Dopuszcza się samochody zasilane CNG (Compressed Natural Gas) na podstawie aktualnego wpisu w ważnym dowodzie rejestracyjnym, oraz pod warunkiem spełnienia wymagań określonych w pkt. V Regulaminu Technicznego.

2. GRUPA A (włączając samochody: R2, R3, Kit-Car, WRC, S2000 i SP).

2.1. Samochody przygotowane zgodnie z odpowiednimi dla danej grupy artykułami Załącznika J do MKS FIA 2012.

2.2. Samochody homologowane w grupie A z silnikami wysokoprężnymi z turbodoładowaniem, będą zaliczane do klas wg pojemności skokowej silnika bez stosowania współczynnika określonego w art. 252 pkt. 3.1 Zał. J do MKS FIA, przy zachowaniu pozostałych wymagań art. 255 Zał. J do MKS FIA oraz warunku, że masa samochodu będzie odpowiednia do pojemności skokowej silnika pomnożonej przez współczynnik art. 252 pkt. 3.1 Zał. J do MKS FIA 2012.

2.3. Dopuszcza się samochody zasilane CNG (Compressed Natural Gas) na podstawie aktualnego wpisu w ważnym dowodzie rejestracyjnym, oraz pod warunkiem spełnienia wymagań określonych w pkt V Regulaminu Technicznego.

3. GRUPA HS - samochody historyczne przygotowane wg załącznika K do MKS FIA 2012 lub regulaminu technicznego PZM dla samochodów historycznych na dany rok kalendarzowy.

3.1. W roku 2012 obowiązuje podział na grupy i klasy dla samochodów historycznych wg grup wiekowych wg pkt. 3 Zał. K do MKS FIA. W sezonie 2012 nie zostaje wprowadzony podział na grupy wiekowe J1 i J2, pozostaje dotychczasowy podział na jedną grupę J.

Przykład dokonania wpisu na druku zgłoszenia.

- samochód turystyczny z roku 1980 o poj. skokowej silnika 2000 cm³
wpisać, jako – grupa HS/I 2000,
- samochód turystyczny z roku 1989 o poj. skokowej silnika 1600 cm³
wpisać, jako – grupa HS/J 1600
- samochód turystyczny z roku 1992 o poj. skokowej silnika do 1150 cm³
wpisać, jako - grupa HS/Z 1150,

Sposób oznaczenia grupy na bocznych szybach (HS) pozostaje bez zmian (zgodnie z pkt. 5.6 Regulaminu Ramowego).

3.2. Samochody typu Hobby Replika mają możliwość startów w GSMP po spełnieniu warunku określonego w pkt 4.2.1 Regulaminu Ramowego GSMP.

4. GRUPA OPEN – dopuszczone samochody:

4.1. Przygotowane zgodnie z technicznymi regulaminami krajowymi dla samochodów H, E-1 i RWD.

Dla samochodów, które nie posiadają homologacji FIA lub ASN jest obowiązkowe uzyskanie Karty Homologacyjnej wg zasady dopuszczania samochodów grupy E-1, załącznik 2a Regulaminu Ramowego.

Dla samochodów E-1, które posiadają homologację FIA jest zalecane stosowanie Karty Technicznej.

4.2. Samochody kategorii I, przypisane do jednej z grup załącznika J, do MKS FIA np.: B, ST.

4.3. Samochody kategorii II, tylko GT1- GT4 i E2-SH (Art 277 Załącznik J).

Jeżeli w samochodach podanych w pkt 4.2 i 4.3 dokonano zmian wykraczających poza określone we właściwych przepisach lub/i w karcie homologacyjnej będą one zaliczone również do grupy E-1. W tych przypadkach obowiązkowe będzie uzyskanie i posiadanie Karty Zgodności Technicznej jak dla samochodów E-1 oraz dokonanie procedury dopuszczenia samochodu do startu w sezonie 2012.

4.4. Samochody E-2/SH (samochody sylwetkowe) - art. 277 Załącznik J.

Zasady dopuszczenia do startu:

4.4.1. Samochody zbudowane do 31.12.2011

Należy złożyć do Biura Sportu i Turystyki PZM wniosek zawierający następujące dokumenty:

- koncepcję techniczną pojazdu,
- rysunki techniczne,
- obliczenia dotyczące konstrukcji lub nazwę i adres jednostki, która wykonała właściwe obliczenia,
- podanie danych producenta lub firmy, która wykonała samochód,
- Kartę Techniczną samochodu E-2/SH.

PZM wyznaczy właściwego Delegata Technicznego do przeprowadzenia weryfikacji dokumentów i oceny samochodu. Delegat Techniczny może zażądać np. dostarczenia opinii rzeczoznawcy lub wykonania obowiązkowych testów na torze zamkniętym.

4.4.2. Samochody, których budowa zostanie rozpoczęta w 2012 roku. Przed rozpoczęciem budowy samochodu SH wg art. 277 Załącznik J do MKS należy złożyć do PZM (Biuro Sportu) wniosek zawierający następujące dane:

- koncepcję techniczną pojazdu,
- rysunki techniczne,
- obliczenia dotyczące konstrukcji lub nazwę i adres jednostki, która wykona właściwe obliczenia,
- wskazanie producenta lub firmy wykonawczej.

PZM po przeprowadzeniu analizy wyznaczy specjalistę lub Delegata Technicznego do nadzoru nad budową samochodu oraz nad wykonaniem obowiązkowych testów na torze zamkniętym. Po zakończeniu budowy należy sporządzić Kartę Techniczną samochodu E-2/SH.

5. GRUPA OPEN RWD

5.1. INFORMACJE OGÓLNE I DEFINICJE

Niniejszy regulamin powstał (z inicjatywy zawodników), w celu stworzenia możliwości rywalizowania samochodami, które posiadają napęd tylko na oś tylną.

Założeniem regulaminu jest również:

- określenie zasad technicznych, które umożliwią przygotowanie i starty samochodów, które posiadają karty homologacyjne FIA, utraciły ważność tych kart oraz samochodom nie posiadającym kart homologacyjnych,
- utworzenie wydzielonych klas narodowych w ramach grupy OPEN (samochody E1) z ograniczeniami zapewniającymi zbliżone parametry techniczne samochodów oraz ograniczenie kosztów ich przygotowania.
- określenie przepisów technicznych oraz zasad dopuszczenia samochodów do startu.

5.2. Definicje:

- RWD, napęd na oś tylną samochodu (rear wheel drive),
- samochód RWD, samochód posiadający napęd na tylną oś niezależnie od miejsca zabudowania silnika np. BMW, Ferrari, Porsche.

5.3. Regulamin Techniczny samochodów RWD oparty jest na artykule 277 Załącznik J do MKS FIA oraz Regulaminie Technicznym dla samochodów E-1, w wersji obowiązującej w danym roku kalendarzowym. W pozostałym zakresie nieuregulowanym w niniejszym regulaminie obowiązują art. 251, 252, 253 Załącznik J FIA.

5.4. Samochody zbudowane i zaliczone do klasy RWD przeznaczone są tylko do udziału w zawodach na torach zamkniętych.

5.5. GKSS lub właściwa Komisja określa podział na klasy oraz zasady punktacji, które podawane będą w regulaminach szczegółowych dla konkurencji stosującej niniejszy regulamin. W sezonie 2012 w GSMP, zostają utworzone dwie klasy:

- klasa OPEN/RWD – 2000 (silniki o poj. skokowej maks. 2000cm³)
- klasa OPEN/RWD + 2000 (silniki o poj. skokowej ponad 2000 cm³ do maks. 3500cm³)

5.6. Wszystko co w niniejszym regulaminie nie jest wyraźnie dozwolone jest zabronione.

5.7. DOPUSZCZONE SAMOCHODY - WYMAGANIA BEZPIECZEŃSTWA

5.7.1. Samochody klasy RWD mogą być budowane tylko na bazie:

- Samochodów Kategorii I, z aktualną lub utraconą ważnością karty homologacyjnej FIA, przypisanych do jednej z Grup Załącznik J do MKS FIA.

W przypadku występowania modelu samochodu zbliżonego do samochodu posiadającego homologację FIA np. wersja 2 lub 4 drzwiowa, dopuszcza się stosowanie karty homologacyjnej wydanej na samochód posiadający identyczną wersję silnika i płytę podwoziową (wymiary podwozia).

- Samochodów Kategorii I nie posiadających kart homologacyjnych FIA, które spełniają kryteria homologacyjne dla samochodów Kategorii I i zostały wyprodukowane jako samochody seryjne przez znanych wytwórców lub producentów. W takim przypadku należy wystąpić do GKSS PZM o opracowanie oraz wydanie Krajowej Karty Homologacyjnej.

5.7.2. Dla każdego samochodu obowiązkowe jest opracowanie Karty Technicznej z opisem modelu samochodu i zastosowanych zmian.

5.7.3. Podczas BK-1 wymagane jest posiadanie i przedstawienie Kart Homologacyjnych i Kart Technicznych.

5.7.4. Wyposażenie bezpieczeństwa musi być zgodne z przepisami określonymi w art. 253 Załącznik J do MKS FIA oraz regulaminami technicznymi obowiązującymi dla danej konkurencji na dany rok kalendarzowy.

5.7.5. Konstrukcja bezpieczeństwa musi spełniać przynajmniej wymagania art. 253.8 lub art. 253 Załącznik „J” do MKS FIA obowiązującym w roku kalendarzowym, w którym samochód rozpoczyna starty w GSMP.

5.7.6. W samochodach z silnikami o pojemności skokowej silnika do 2000 cm³ dopuszcza się stosowanie seryjnych zbiorników paliwa natomiast dla klasy +2000 zaleca się stosowanie zbiornika bezpiecznego zgodnego przynajmniej ze specyfikacją FIA FT3-1999.

Począwszy od sezonu 2013 zbiornik bezpieczny dla tej klasy będzie obowiązkowy.

5.8. WYMAGANIA TECHNICZNE DLA SAMOCHODÓW OPEN-RWD

W zakresie wymagań technicznych obowiązujący jest regulamin techniczny PZM dla grupy E-1 zatwierdzony na dany rok kalendarzowy.

5.8.1. Nadwozie.

5.8.1.2. Klasa OPEN/RWD – 2000. Zabronione jest dokonywanie zmian lub modyfikacji elementów nadwozia oraz zastępowanie części oryginalnych na wykonane z tworzyw sztucznych.

Minimalna masa samochodów w GSMP – 1050 kg.

5.8.1.3. Klasa OPEN/RWD + 2000. Zmiany i modyfikacje nadwozia zgodnie z wymaganiami Regulaminu Technicznego dla samochodów E-1. Minimalna masa samochodów w GSMP - 1100 kg.

5.8.2. Silniki, układ napędowy.

5.8.2.1. Można stosować tylko silniki montowane w danym nadwoziu przez producenta samochodu.

W sezonie 2012 w GSMP dopuszczalny zakres modyfikacji silników dla klasy OPEN/RWD – 2000 zostaje ograniczony do określonego w art. 255 Załącznik J do MKS tj. samochody gr. A. Powyższe ma na celu ujednoczenie wymagań określonych dla samochodów RWD – 3 określonych w Regulaminie Rajdowego Pucharu Polski pkt. 7.3.

5.8.2.2. Można stosować tylko silniki wolnossące przystosowane do zasilania paliwami, które spełniają wymagania Zał. J do MKS art. 252.9.

5.8.2.3. Można stosować silniki z doładowaniem jeżeli są zasilane olejem napędowym. W takim przypadku samochody te zostaną zaliczone do klasy wg nominalnej pojemności skokowej silnika.

5.8.2.4. Maksymalne pojemności skokowe silników jakie można zastosować w GSMP:

- klasa OPEN/RWD – 2000 - maks. 2000 cm³
- klasa OPEN/RWD + 2000 - maks. 3500 cm³

5.8.2.5. W układzie przeniesienia napędu musi zostać zachowana oryginalna koncepcja rozmieszczenia zespołów (np. zabrania się dokonywania zmiany punktów mocowania silnika, skrzyni biegów lub tylnego mostu).

5.8.3. Hamulce.

5.8.3.1. Klasa OPEN/RWD – 2000, wszystkie zmiany lub modyfikacje dotyczące układu hamulcowego mogą zostać wykonywane tylko w oparciu o rozwiązania i elementy zawarte w kartach homologacyjnych samochodu.

5.8.3.2. Klasa OPEN/RWD + 2000, zaleca się aby wszystkie zmiany lub modyfikacje dotyczące układu hamulcowego były wykonywane w oparciu o rozwiązania i elementy zawarte w kartach homologacyjnych samochodu.

5.9. W GSMP w sezonie 2012, klasy RWD – 2000 oraz RWD + 2000 będą funkcjonować równolegle z klasami OPEN – 2000 oraz OPEN + 2000.

II. DOPUSZCZONE SAMOCHODY KATEGORII II

1. Grupa CN (włączając CN-2003 i C3) samochody przygotowane wg art. 259 załącznika J do MKS FIA '12
2. Grupa D/E 2 – SS, E 2 – SC - samochody przygotowane wg art. 277 załącznika J do MKS FIA 2012.
3. GRUPA E - samochody przygotowane wg art. 275 załącznika J do MKS FIA 2012.

III. BEZPIECZEŃSTWO.

System HANS jest zalecany do stosowania dla wszystkich zawodników.

Od 2012 roku system HANS jest obowiązkowy dla kierowców samochodów w grupie N, A, OPEN, dla klas o pojemności skokowej powyżej 2000 cm³. Dla pozostałych klas stanie się obowiązkowy od 31.12.2013 tj. od momentu utraty ważności homologacji kasków BS 6658-85 (z czerwoną naklejką). Zalecenie nie dotyczy samochodów historycznych.

IV. ORGANIZACJA BK

1. W roku 2012 istnieje możliwość przeprowadzenia BK-1 wg zasady „zielonej karty BK-1”, która obejmuje tylko zawodników, którzy:

- zadeklarują starty w całym cyklu GSMP w roku 2012,
- startowali wcześniej w GSMP minimum 1 pełny sezon.

Szczegóły zostały zamieszczone w formularzu Załącznik nr 7a.

2. Podziały na klasy pojemnościowe podano w pkt 4 Regulaminu Ramowego.

V. WYMAGANIA TECHNICZNE DLA SAMOCHODÓW ZASILANYCH PALIWEM C N G

1. Samochody muszą posiadać ważny dowód rejestracyjny z dokonany wpisanym o zamontowaniu systemu zasilania CNG.

2. Podczas zawodów samochody muszą być tankowane tylko z dopuszczonych do stosowania stacji napełniania CNG. Zabrania się dokonywania demontażu jakichkolwiek części systemu zasilania CNG.

3. Samochody muszą posiadać tzw. bezpieczny zbiornik paliwa spełniający wymagania art. 253 Zał. J do MKS FIA, art. 14.

4. Zbiornik / zbiorniki z paliwem CNG oraz zawór do napełniania muszą być zamontowane w bezpiecznej strefie nadwozia tj. minimum 350 mm od obrysu zewnętrznego nadwozia. W przypadku braku możliwości spełnienia tego warunku konieczne jest wykonanie dodatkowej konstrukcji ochronnej z rur stalowych zamontowanych do głównych elementów konstrukcyjnych nadwozia o wymiarach 38x2,5 lub 40x2,0 (pozostałe dane w tabeli pkt. 8.3.3 art. 253 Zał. J do MKS FIA (koncepcja uzgodniona z Delegatem Technicznym PZM).

5. Obowiązkowe jest zastosowanie osłon ogniowych:

- oddzielających strefę zamontowania zbiornika od przestrzeni pasażerskiej,

REGULAMIN TECHNICZNY Grupy „E-1”

I. POSTANOWIENIA OGÓLNE

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 nieuregulowanym w niniejszym regulaminie obowiązują art. 251, 252, 253 Zał. J FIA .

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

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

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

4. Wszystko co w niniejszym regulaminie nie jest wyraźnie dozwolone jest zabronione.

II. DOPUSZCZONE SAMOCHODY - WYMAGANIA BEZPIECZEŃSTWA

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

1.1. Samochodów kategorii I, z aktualną lub utraconą ważnością karty homologacyjnej, przypisanych do jednej z grup Zał. J do MKS FIA.

1.2. Samochodów kategorii II z aktualną lub utraconą ważnością karty homologacyjnej, ograniczonych tylko do następujących grup Zał. J do MKS FIA: GT1, GT2, GT3,

1.3. Samochodów kategorii I, nie posiadających kart homologacyjnych FIA ale wyprodukowanych przez znanych wytwórców lub producentów, którzy na inne produkowane samochody uzyskali karty homologacyjne FIA.

2. Wymagane jest posiadanie i przedstawienie na BK 1 kart homologacyjnych dla samochodów określonych w pkt 1.1 i 1.2. . Dla samochodów określonych w pkt 1.3 konieczne jest uzyskanie Krajowej Karty Homologacyjnej.

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

4. Wyposażenie bezpieczeństwa musi być zgodne z przepisami określonymi w Zał. J do MKS FIA obowiązującym na dany rok kalendarzowy. Konstrukcja bezpieczeństwa musi spełniać przynajmniej wymagania art. 253.8.4.1.

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.

6. GKSS lub właściwa Komisja określi warunki dopuszczania samochodów do startu w danej dyscyplinie.

III. PRZEPISY TECHNICZNE

1. NADWOZIE

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

1.2. Do budowy samochodu można użyć:

- nadwozia pochodzącego z produkowanego seryjnie samochodu, wyprodukowanego nie później jak 20 lat temu.

- nadwozia jednego z producentów homologowanych samochodów, podanych w wykazie FIA.

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.

1.4. Można stosować dowolny niepalny materiał na błotniki, poszycie dachu, pokrywy silnika, bagażnika lub drzwi. W przypadku drzwi od strony kierowcy należy zachować oryginalny sposób zamykania i zawiasów oraz obowiązuje art. 255-5.7.3.4 Zał. J do MKS FIA oraz. rys 255.14. Drzwi tylne boczne mogą zostać zaślepienie na stałe.

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

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

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 może być umieszczony maksymalnie 100 mm ponad płaszczyznę dachu.

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).

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 dyscypliny.

W kabinie nie mogą występować jakiegokolwiek elementy z ostrymi krawędziami.

Wszystkie niewykorzystane otwory w przegrodzie i podłodze muszą być trwale i szczelnie zaślepienie 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 zawieszania oraz podwozia w miejscu ich mocowania.
- obowiązuje art. 275.10.3 Zał J do MKS FIA,
- w przypadku zastosowania elementów układu kierowniczego oraz zawieszonych kół innych niż oryginalne, to muszą one pochodzić z samochodu o minimum tej samej masie i osiąгах lub być wykonane wg innych przepisów Zał. J do MKS FIA np. art. 258.10,

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

Skuteczność układów hamulcowych musi być odpowiednia do osiągnięć samochodu, po zastosowaniu dozwolonych modyfikacji i 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 (przeliczanie pojemności zgodnie z Zał. J do MKS FIA),

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

Układ wydechowy jest dowolny przy zachowaniu poniższych warunków:

dopuszcza się maksymalny poziom głośności 98 dB (2) mierzony przy 3 800 obr/min.

Ponadto głośność nie może przekraczać poziomu podanego w Regulaminie szczegółowym dla danych zawodów, stosowanie katalizatora jest obowiązkowe. W celu umożliwienia kontroli katalizatora na przedniej i tylnej ścianie obudowy katalizatora muszą zostać wykonane otwory zaślepienie śrubami, wylot tłumika musi znajdować się w tylnej części nadwozia licząc od pionowej płaszczyzny przechodzącej przez środek rozstawu osi i nie dalej jak 100 mm wewnątrz obrysu nadwozia, nie może być prowizoryczny a spaliny muszą opuszczać układ tylko przez końcówkę/i.

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)		Masa samochodu [kg]
ponad [cm ³]	do [cm ³]	
	1000	500
1000	1400	550
1400	1600	580
1600	2000	620
2000	3000	700
3000	4000	780
4000	5000	860
5000	6000	960
6000	7500	1160

7.2. Stosowanie balastu jest dozwolone z zachowaniem następujących warunków:

w miejscu mocowania balastu musi być zastosowana płytką wzmacniająca o powierzchni min. 100 cm² i grubości min. 3 mm,

przy zastosowaniu balastu o masie do 20 kg należy go zamocować min. 2 śrubami a balast o masie do 50 kg min. 4 śrubami. Śruby min. M 10, ozn. 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. Każdy akumulator musi być solidnie zamocowany w miejscu mocowania fabrycznego a jeżeli został przeniesiony z oryginalnego miejsca, to musi spełniać następujące warunki:

- musi być przymocowany do nadwozia przy użyciu metalowej podstawy oraz dwóch metalowych klamer z pokryciem izolacyjnym i przykręconych do podłogi śrubami i nakrętkami. Śruby klamer mocujących akumulator muszą mieć średnicę co najmniej 10 mm, a pod każdą z nich musi znajdować się płytką wzmacniająca o grubości co najmniej 3 mm i powierzchni co najmniej 20 cm²,
- w celu uniknięcia zwarcia lub wycieku płynu bezpośrednio na kierowcę akumulator musi być osłonięty plastikową szczelną obudową zamocowaną niezależnie,
- osłona musi posiadać przewód odpowietrzający wyprowadzony na zewnątrz kabiny lub pod osłoną może być wykonany otwór wentylacyjny.

9.2. Obowiązkowe jest minimum następujące oświetlenie:

- 2 światła „stop”,
- światła kierunkowskazów i awaryjnych,
- światła pozycyjne tylne lub 1 czerwone światło tylne o powierzchni min. 90 cm² montowane w środkowej części nadwozia 2 reflektory przednie dla światła mijania.

Zasady dopuszczania samochodów grupy E-1 oraz E2-SH

1. Dla samochodów które nie posiadają karty homologacyjnej FIA obowiązkowe jest posiadanie jednej z kart homologacyjnych (patrz załącznik 2a lub 2b).

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

Kontrola samochodów i weryfikacji kart:

Delegat Techniczny dokona kontroli samochodów oraz weryfikacji w/w dokumentów podczas BK 1, na pierwszych lub kolejnych zawodach.

3. Po uzyskaniu pozytywnego wyniku kontroli samochodu, Delegat Techniczny nada karcie odpowiedni numer i karta ta staje się załącznikiem do Książki Samochodu Sportowego.

Jeden egzemplarz jest własnością zawodnika natomiast drugi pozostanie w dyspozycji Delegata Technicznego PZM. Karta Techniczna lub Karta Homologacyjna z nadanym numerem musi być przedstawiona na każdym zawodach razem z Książką Samochodu Sportowego.

4. W przypadku zaginięcia Karty, wydany zostanie duplikat, po wpłaceniu 200 zł. na konto ZG PZM.

5. GKSS PZM ustaliła ceny wydania w/w kart:

- 1500 PLN **wpłacone na konto PZM**, za wydanie Karty Homologacyjnej ASN dla samochodów, w których wprowadzono szerokie zmiany poprzez zastosowanie elementów innych jak oryginalne lub homologowane, np. silnik, zawieszenia kół jezdnych, układ hamulcowy.
- 2500 PLN **wpłacone na konto PZM**, za wydanie Karty Homologacyjnej ASN dla samochodów, które nie posiadają żadnej karty homologacyjnej

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

7. Dla samochodów tej samej marki i modelu budowanych w kilku identycznych egzemplarzach lub jak dla identycznego samochodu, który posiada już wydaną kartę, istnieje możliwość wydania kart wg następujących zasad:

- zgłoszenie takiego przypadku do ASN,
- uzyskanie pozytywnej oceny kontroli samochodu wg pkt 4.1.

8. Dotyczy tylko samochodów E2-SH/sylwetkowe/.

8.1. Warunkiem dopuszczenia do zawodów jest dokonanie kontroli i wydanie pozytywnej opinii przez Delegata Technicznego PZM. Potwierdzeniem powyższego będzie wydanie Karty Homologacyjnej PZM oraz Książki Samochodu Sportowego.

8.2. Przeprowadzenie weryfikacji przez Delegata Technicznego PZM musi być dokonane np. w warunkach stacji ASO lub SKP w czasie i miejscu wcześniej uzgodnionym.

8.3. Koszt wydania karty Homologacyjnej PZM wynosi 2500 PLN **wpłacone na konto ASN**. Natomiast koszty weryfikacji i dojazdu w celu wydania opinii przez Delegata Technicznego PZM są po stronie zainteresowanego zawodnika.

Zatwierdzono przez GKSS w dniu **20 grudnia 2011 r.**

REGULAMIN TECHNICZNY Grupy „H”

I. POSTANOWIENIA OGÓLNE

1. Regulamin Techniczny grupy „H” zastępuje regulamin, który obowiązywał do roku 2008. Wprowadzenie niniejszego regulaminu ma na celu stworzenie podobnych wymagań stawianym samochodom startującym w wyścigach krajowych, w odniesieniu do wymagań obowiązujących w innych krajach europejskich.
2. Samochody zbudowane do grupy „H” przeznaczone są do udziału w zawodach na torach zamkniętych.
3. Podział na klasy podawany będzie w regulaminach ramowych dla konkurencji, która będzie stosować niniejszy regulamin.
4. Wszystko co w niniejszym regulaminie nie jest wyraźnie dozwolone jest zabronione.

II. DOPUSZCZONE SAMOCHODY - WYMAGANIA BEZPIECZEŃSTWA

1. Samochody grupy „H” mogą być budowane tylko na bazie samochodów kategorii I z utraconą ważnością karty homologacyjnej, przypisanych do jednej z grup Zał. J do MKS FIA.
2. Wymagane jest posiadanie i przedstawienie na BK 1 oryginalnych kart homologacyjnych.
3. Wyposażenie bezpieczeństwa musi być zgodne z przepisami określonymi w Zał. J do MKS FIA obowiązującym na dany rok kalendarzowy. Konstrukcja bezpieczeństwa musi spełniać przynajmniej wymagania art. 253.8.4.1.
4. Zaleca się aby wszystkie zmiany lub modyfikacje dotyczące: struktury nośnej nadwozia, podwozia, zawiesznień i układu hamulcowego były wykonywane przez wyspecjalizowane warsztaty, które wykonają niezbędne obliczenia, próby, pomiary, dokumentację techniczną i opisy. Warsztat zobowiązany jest do wystawienia potwierdzenia, które będzie wymagane na zawodach.

III. PRZEPISY TECHNICZNE

1. NADWOZIE

- 1.1. Szerokość nadwozia nie może być większa od 2000 mm. Dopuszcza się możliwość demontażu listew ozdobnych oraz zderzaków jeżeli nie stanowią integralnej części nadwozia.
- 1.2. Zewnętrzny kształt oryginalnego nadwozia musi zostać zachowany z wyjątkiem błotników i elementów aerodynamicznych. Elementy nadwozia można wzmacniać lub odciążać.
- 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.
- 1.4. Można stosować dowolny niepalny materiał na drzwi, pokrywy silnika i bagażnika ale elementy te muszą pozostać wymienne z seryjnymi i nie mogą posiadać ostrych krawędzi;
 - w przypadku drzwi od strony kierowcy należy zachować oryginalny sposób zamykania i zawiasów oraz obowiązuje art. 255-5.7.3.4 Zał. J do MKS FIA oraz. rys 255.14,
 - w przypadku pokryw silnika i bagażnika można stosować otwory wentylacyjne lub chwytły powietrza na pokrywie silnika – maksymalna wysokość uchwytów wynosi 100mm
- 1.5. 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 może być umieszczony maksymalnie 100 mm ponad płaszczyznę dachu.

1.6. Szyby i siatki

Szyba przednia

- musi być wykonana ze szkła warstwowego „klejonego” i być zatwierdzona do użytku zgodnie z przepisami ruchu drogowego i w związku z tym posiadać odpowiednie oznakowania.
- 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).

1.7. Kabina samochodu i elementy tapicerskie

W kabinie nie można instalować zbiorników i instalacji zawierających płyny łatwopalne lub inne płyny posiadające wysoką temperaturę lub będące pod ciśnieniem.

W kabinie nie mogą występować jakiegokolwiek elementy z ostrymi krawędziami.

Wszystkie niewykorzystane otwory w przegrodzie i podłodze muszą być trwale i szczelnie zaślepienie niepalnym materiałem. Należy wymontować siedzenia tylne i przednie pasażera oraz zaleca się demontaż wszystkich elementów tapicerskich.

2. PODWOZIE

2.1. Zawieszenie i układ kierowniczy – można stosować tylko elementy zgodne z kartą homologacyjną pojazdu.

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. Układ hamulcowy musi być zgodny z przepisami Zał. J do MKS FIA.

3.2. Można stosować tylko metalowe tarcze hamulcowe i skuteczność układów hamulcowych musi być odpowiednia do osiągnięć samochodu. Po zastosowaniu dozwolonych modyfikacji samochodu należy zastosować jako minimum najskuteczniejszy wariant hamulców.

4. SILNIK I UKŁAD PRZENIESIENIA NAPĘDU

4.1. Musi zostać zachowany oryginalny korpus silnika oraz sposób zasilania tj. wolnossący lub doładowany. W pozostałym zakresie dopuszcza się możliwość stosowania dowolnych modyfikacji.

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

4.3. Maksymalna pojemność skokowa silników jakie można zastosować wynosi 4500 cm³, również po przeliczeniu.

4.4. Musi zostać zachowana oryginalna ilość napędzanych kół a elementy układu przeniesienia napędu muszą pozostać na swoim pierwotnym miejscu. W pozostałym zakresie dopuszcza się możliwość stosowania dowolnych modyfikacji np. sprzęgło, ilość przełożeń, pólósie.

5. UKŁAD WYDECHOWY

Układ wydechowy jest dowolny przy zachowaniu poniższych warunków:

- dopuszcza się maksymalny poziom głośności 98 dB (2) mierzony przy 3 800 obr/min. Ponadto głośność nie może przekraczać poziomu podanego w Regulaminie szczegółowym dla danych zawodów,
- stosowanie katalizatora jest obowiązkowe dla samochodów wyprodukowanych po 1993 roku,
- wylot tłumika musi znajdować się w tylnej części nadwozia licząc od pionowej płaszczyzny przechodzącej przez środek rozstawu osi i nie dalej jak 100 mm wewnątrz obrysu nadwozia,
- nie może być prowizoryczny a spaliny muszą opuszczać układ tylko przez końcówkę/i.

6. ZBIORNIKI PALIWA

6.1. Dopuszcza się stosowanie seryjnych zbiorników paliwa lub bezpiecznych zgodnych przynajmniej ze specyfikacją FIA FT3-1999.

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

- do 1000 cm³ - 70 dcm³
- 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.

Pojemność silnika (dla silników doładowanych, pojemność po przeliczeniu)		Masa samochodu [kg]
ponad [cm ³]	do [cm ³]	
	1000	630
1000	1400	685
1400	1600	725
1600	2000	785
2000	2500	830
2500	3000	870
3000	3500	910
3500	4000	940
4000	4500	980

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

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. 2 śrubami a balast o masie do 50 kg min. 4 śrubami. Śruby min. M 10, ozn. 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 1000 cm³ - 9”
- do 1400 cm³ - 10”
- do 1600 cm³ - 11”
- do 2000 cm³ - 12”
- do 3000 cm³ - 13”
- ponad 3000 cm³ - 16”

9. AKUMULATOR I OŚWIETLENIE

9.1. Ilość akumulatorów i ich pojemność jest dowolna. Każdy akumulator musi być solidnie zamocowany w miejscu mocowania fabrycznego a jeżeli został przeniesiony z oryginalnego miejsca, to musi spełniać następujące warunki:

- musi być przymocowany do nadwozia przy użyciu metalowej podstawy oraz dwóch metalowych uchwytów z pokryciem izolacyjnym i przykręconych do podłogi śrubami i nakrętkami. Śruby uchwytów mocujących akumulator muszą mieć średnicę co najmniej 10 mm, a pod każdą z nich musi znajdować się płytko wzmacniająca o grubości co najmniej 3 mm i powierzchni co najmniej 20 cm²,
- w celu uniknięcia zwarcia lub wycieku płynu bezpośrednio na kierowcę akumulator musi być osłonięty plastikową szczelną obudową zamocowaną niezależnie,
- osłona musi posiadać przewód odpowietrzający wyprowadzony na zewnątrz kabiny lub pod osłoną może być wykonany otwór wentylacyjny.

9.2. Obowiązkowe jest minimum następujące oświetlenie:

- 2 światła „stop”,
- światła kierunkowskazów i awaryjnych,
- światła pozycyjne tylne lub 1 czerwone światło tylne o powierzchni min. 90 cm² montowane w środkowej części nadwozia
- 2 reflektory przednie dla światła mijania.

Zatwierdzono na posiedzeniu GKSS w dniu 20 grudnia 2011 r.

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 2012 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.

1.3 W sezonie 2011 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 2012 samochody historyczne zostaną podzielone na grupę „HR” w RSMP i grupę „HS” w GSMP oraz na klasy wg pojemności skokowej silnika:

2.1.1. RSMP

„HR 9” lub „HS 750”	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 2000 cm ³
powyżej 2000 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 zgodne z wymaganiami Załącznika „K” lub Załącznika „J” obowiązującego w okresie późniejszym od daty wygaśnięcia homologacji sportowej samochodu.

Obicia ochronne (otuliny) są obowiązkowe (wg pkt 8.2.2.6 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 HR i 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 HR oraz 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 HS+2000 obowiązkowe jest stosowanie foteli wg aktualnie obowiązujących przepisów (Załącznik „J” FIA art. 253, art.16).

3.4 Kierowcy i/lub piloci muszą używać odzieży ochronnej i kasków wg aktualnie obowiązujących przepisów i wymagań Załącznik „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 Załącznik 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 sprzęzarce ogranicznik (zwężkę). Wymiary ogranicznika oraz sposób jego plombowania, muszą być zgodne z przepisami określonymi w Załącznik 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 świadczy 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, Załącznik K).

5. Badania kontrolne - BK

5.1 W czasie BK1 zawodnik i/lub kierowca musi przedstawić kartę homologacyjną danego 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. **Wyjątek stanowią samochody Fiat 126p i Fiat 500, dla których masa minimalna wynosi 550kg.**

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 2012 wszyscy zawodnicy zobowiązani są do wypełnienia i złożenia u Delegata Technicznego GKSS PZM, Karty Zgodności Historycznej i Technicznej, zwanej dalej KZHiT. KZHiT zostaną zweryfikowane i wydane na następnych zawodach.

6.7 Samochody historyczne które kiedykolwiek legitymowały się Kartą Zgodności Historycznej i Technicznej PZM lub Kartą HTP-FIA, będą klasyfikowane tylko w grupie/klasie historycznej przypisanej dla tych samochodów.

6.8 W przypadku zebrania się w danej klasie pojemnościowej min. 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 w dniu 20 grudnia 2011 r.