

**REGULAMINY RAMOWY
SAMOCHODOWYCH
WYŚCIGIÓW GÓRSKICH**

2012



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

Spis treści:

Spis Treści:

1. Regulamin Ramowy SWG	3
2. Regulamin Techniczny	14

Wstęp:

W celu większego spopularyzowania sportów samochodowych w formie wyścigów górskich, Polski Związek Motorowy wprowadza od 2010 roku nową formę organizowania zawodów.

Podstawowym założeniem niniejszego regulaminu jest wprowadzenie możliwie uproszczonych wymagań oraz zasad, które:

- ułatwią, zachęcą i umożliwią klubom organizowanie zawodów na większej ilości tras, na terenie kraju,
- ułatwią, zachęcą i umożliwią możliwość startów zawodnikom początkującym oraz doświadczonym,
- pozwolą prowadzić sportową rywalizację w bezpiecznych warunkach dla zawodników i kibiców pod nadzorem odpowiedzialnego organizatora,
- zapewnią wysoką widowiskowość dla kibiców i sympatyków sportów samochodowych.

Regulamin w niniejszym brzmieniu obowiązuje pierwszy raz od roku 2009 i w następnych latach będzie udoskonalany na bazie zdobytych doświadczeń, obserwacji oraz wniosków.

1. USTALENIA OGÓLNE

1.1. Samochodowe Wyścigi Górskie (zwane dalej SWG) są własnością Polskiego Związku Motorowego (zwanego dalej PZM).

1.2. Organizatorem SWG może być automobilklub/klub sfederowany w PZM posiadający aktualną Licencję wydaną przez PZM uprawniającą do organizacji zawodów w sportach samochodowych.

1.3. Nadzór nad przebiegiem SWG sprawuje Główna Komisja Sportu Samochodowego PZM (zwana dalej GKSS), poprzez Okręgowe Komisje Sportu Samochodowego (zwane dalej OKSS). GKSS zastrzega sobie prawo interpretacji niniejszego regulaminu. Jest jedyną władzą upoważnioną do rozpatrywania i rozstrzygnięcia wszelkich rozbieżności i wątpliwości.

1.4. Warunkiem koniecznym do zorganizowania zawodów jest homologowanie trasy wyścigu. Homologacje na wniosek organizatora wydaje **Zespół Tras i Torów** ZG PZM wraz Licencją Krajową PZM, która jest potwierdzeniem, iż okazjonalna trasa wyścigu i przynależna infrastruktura technologiczna spełniają „Szczegółowe Wymagania Techniczne i Bezpieczeństwa Dotyczące Okazjonalnych Tras Samochodowych Wyścigów Górskich”, które stanowią ZAŁĄCZNIK NR.4. do „POSTANOWIENIA...”

1.5. SWG rozgrywane są w oparciu o następujące przepisy:

- Międzynarodowy Kodeks Sportowy (MKS) FIA wraz z załącznikami
- Ramowy Regulamin Górskich Samochodowych Mistrzostw Polski(GSMP)
- niniejszy Regulamin Samochodowego Wyścigu Górskiego (SWG) wraz z załącznikami, uznany za obowiązujący we wszystkich zawodach SWG w roku **2012** oraz zatwierdzonym Regulaminem Uzupełniającym Wyścigu.
- Przepisy Prawa Ruchu Drogowego.

1.6. Zawody SWG rozgrywane są na zamkniętej trasie wyścigu, wyłączonej z ruchu drogowego w oparciu **uzyskaną homologację trasy PZM** oraz o art. 65 – (wykorzystanie dróg w sposób szczególny) Prawo Ruchu Drogowego.

2. OGÓLNE WARUNKI DOTYCZĄCE TRASY I PRZEBIEGU ZAWODÓW

2.1. SWG to wyścigi samochodowe rozgrywane na trasie, która prowadzi pod górę. Są to zawody, w których każdy pojazd startuje indywidualnie a zawodnicy rywalizują ze sobą uzyskanymi czasami przejazdu. Podczas podjazdów zapoznawczych, treningowych lub wyścigowych w samochodzie może znajdować się tylko zawodnik.

2.2. Wyścigi mogą się odbywać wyłącznie na trasach posiadających aktualną homologację PZM - tzw. Licencję Krajową dla SWG.

2.3. Trasa musi odpowiadać następującym warunkom:

- długość trasy max 3 km;
- suma długość podjazdów wyścigowych w zawodach powinna wynosić max. 6 km (np. 2 x 3 km, lub 3 x 2 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 właściwej homologacji trasy wydanej przez **Zespół Tras i Torów** PZM na podstawie, której zostanie wydana Licencja Krajowa przez ZG PZM.

2.4. Organizator powinien wystąpić do **Zespołu Tras i Torów** PZM o przeprowadzenie homologacji trasy:

- na 60 dni przed zawodami, dla tras posiadających Licencję Krajową z poprzednich lat
- na 90 dni przed zawodami, dla tras nowych.

Każda zmiana trasy lub jej modyfikacja w stosunku do warunków określonych przez Licencję Krajową wymaga ponownej procedury homologacyjnej.

2.5. Odbioru trasy w dniu zawodów dokona Zespół Sędziów Sportowych (zwanymi dalej ZSS), pod względem sportowym i infrastruktury bezpieczeństwa trasy na podstawie aktualnego protokołu odbioru trasy sporządzonego przez Inspektora Zespołu Tras i Torów PZM oraz Planu Bezpieczeństwa Wyścigu i przedstawionej aktualnej Licencji Krajowej Trasy.

ZSS ma obowiązek z powyższego odbioru sporządzić protokół stwierdzający zgodność stanu faktycznego z w/w dokumentami, jako warunek odbycia się zawodów.

2.6. Organizator powinien zadbać o odpowiednią oprawę i maksymalne rozpropagowanie zawodów w regionie.

2.7. Zaleca się wyznaczenie stref dla widzów w najbardziej atrakcyjnych miejscach przy trasie wyścigu oraz szeroko kolportowanie wśród publiczności materiałów właściwego zachowania się i zasady bezpiecznego oglądania wyścigu, w tym programu zawodów.

3. DOPUSZCZONE SAMOCHODY – PODZIAŁ NA GRUPY I KLASY

3.1. Podział na grupy:

- grupa „N –” bazowana na przepisach FIA art. 254 Zał. J z ograniczeniami opisanymi w pkt 4, Regulaminu Technicznego SWG zał. nr 1
- grupa „A –” bazowana na przepisach FIA art. 255 Zał. J z ograniczeniami opisanymi w pkt 5, Regulaminu Technicznego SWG zał. nr 1
- samochody historyczne (zgodnie z aktualnym Regulaminem Technicznym GSMP).

Podział na klasy dla samochodów „N-” oraz „A-” :

- do 750 cm³
- powyżej 750 do 1150 cm³
- powyżej 1150 do 1600 cm³
- powyżej 1600 do 2000 cm³

Podział na klasy dla samochodów historycznych:

- do 750 cm³
- powyżej 750 do 1150 cm³
- powyżej 1150 do 1600 cm³
- powyżej 1600 do 2000 cm³

4. DOPUSZCZENI ZAWODNICZY

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

- ważną licencję zawodnika i licencję kierowcy stopnia: R1,R2, oraz B1C1.
- aktualne prawo jazdy (z wyjątkiem zawodników/kierowców z licencją stopnia B1C1),
- **Międzynarodowa Karta Zdrowia** z aktualnymi badaniami lekarskimi. Badania muszą być wykonane w Sportowej Przychodni Lekarskiej i potwierdzone wpisem przez uprawnionego lekarza posiadającego specjalizację medycyny sportowej.
- aktualną polisę ubezpieczenia OC samochodu sportowego.
- zawodnicy posiadający licencje R, R cross country only, BC mogą brać udział w zawodach zaliczanych do SWG samochodami dopuszczonymi do GSMP (zgodnie z Regulaminem Technicznym i przepisami technicznymi w GSMP) ale będą klasyfikowani wyłącznie w kategorii „gość”.

Na czas trwania zawodów zdeponowane zostaną następujące dokumenty: Książka Zdrowia zawodnika/kierowcy i kserokopia polisy OC samochodu sportowego po odbiorze

administracyjnym, a w przypadku zawodników z kategorii „gość” dodatkowo Książka Samochodu Sportowego po BK-1.

4.2. Każdy wypadek kierowcy wymagający leczenia szpitalnego musi być odnotowany przez Naczelnego Lekarza Zawodów w **Międzynarodowej Karcie Zdrowia (MKZ)**. **Warunkiem dopuszczenia do następnych zawodów jest odbycie ponownych badań lekarskich potwierdzonych wpisem w MKZ**

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

- krój liter – zaleca się stosowanie Helvetica Bold
- wysokość liter 100 mm
- umieszczone będzie tylko nazwisko, dopuszcza się pierwszą literę imienia
- 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.

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

5. REGULAMIN UZUPEŁNIAJĄCY ZAWODÓW I INNE DOKUMENTY OFICJALNE

5.1. Wszyscy organizatorzy rund SWG zobowiązani są do opracowania Regulaminu Uzupełniającego zawodów, zgodnie z wzorem określonym w załączniku nr 4 –Regulaminu Ramowego GSMP.

5.2. Regulamin Uzupełniający musi być zatwierdzony przez GKSS (w przypadku zawodów z kalendarza centralnego ZG PZM) lub przez OKSS ZO PZM, na którego terytorialnie terenie będą się odbywały zawody w cyklu Mistrzostw Okręgu PZM lub zawody okazjonalne (pojedyncze), co najmniej na jeden miesiąc przed datą zawodów i niezwłocznie opublikowany.

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

5.4. Regulamin Uzupełniający musi być datowany i podpisany w imieniu Komitetu Organizacyjnego, a także określać numer wizy nadanej przez Biuro Sportu ZG PZM lub ZO PZM

5.5. Dokumentami oficjalnymi zawodów są:

- Licencja Krajowa wraz z załącznikami.
- Protokół odbioru trasy.
- 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

5.6. Organizator ma prawo do:

- odwołania wyścigu w przypadku niewystarczającej liczby uczestników (min. 10 zawodników) bez zwrotu wpisowego,
- przerwania zawodów z powodu siły wyższej lub nieprzewidzianych zdarzeń, bez zwrotu wpisowego i wypłaty jakichkolwiek odszkodowań.

5.7. Wszystkie komunikaty wchodzące w życie przed zawodami a dotyczące zmian zapisów zatwierdzonego Regulaminu Uzupełniającego, podlegają zatwierdzeniu przez GKSS lub OKSS w zależności, kto nadał wizę temu regulaminowi.

5.8. Uczestnicy będą informowani o wszelkich zmianach lub dodatkowych warunkach tak szybko, jak to jest możliwe, za pomocą numerowanych Komunikatów informacyjnych drukowanych na papierze koloru żółtego, wywieszanych na oficjalnej tablicy ogłoszeń.

6. OSOBY OFICJALNE – WŁADZE I KIEROWNICTWO WYŚCIGU

6.1. Władze SWG stanowią:

Zespół Sędziów Sportowych, składający się z 3 osób (Przewodniczący i dwaj Członkowie) wyznaczony przez GKSS w przypadku zawodów z kalendarza centralnego ZG PZM lub przez OKSS ZO PZM w przypadków zawodów z cyklu Mistrzostw Okręgu PZM lub okazjonalnych (pojedynczych). Sędziujący zgodnie z przepisami Międzynarodowego Kodeksu Sportowego. Zaleca się powoływanie członków ZSS, z pośród sędziów, którzy są członkami klubu organizatora danego wyścigu, za wyjątkiem Przewodniczącego.

Dopuszcza się łączenie funkcji np. członkiem ZSS może być Dyrektor zawodów, Kierownik BK.

Do kompetencji ZSS należy w szczególności:

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

6.2. W przypadku powołania ZSS pracuje on kolegalnie 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 ściśle wyznaczonego harmonogramu
- zwołuje nadzwyczajne posiedzenia ZSS
- prowadzi odprawy ze służbami organizatora i może żądać zmian personalnych.

6.3. Kierownictwo zawodów stanowią:

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

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

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

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

7. ZGŁOSZENIA, WPISOWE, REKLAMA I NUMERY STARTOWE

7.1. Każda osoba, która zamierza uczestniczyć w rundzie SWG obowiązana jest nadesłać do organizatora zgłoszenie. Potwierdzeniem zgłoszenia jest druk zgłoszenia potwierdzony pieczęcią macierzystego klubu lub pismem potwierdzającym przynależność klubową i potwierdzenie zgłoszenia. Sposób zgłaszania się na zawody organizator poda w Regulaminie Uzupełniającym zawodów.

7.1.2. Zgłoszenia będą przyjmowane po opublikowaniu regulaminu uzupełniającego, jednak nie później niż 4 dni przed terminem BK.

Zgłoszenie będzie przyjęte tylko i wyłącznie po opłaceniu wpisowego.

7.1.3. Przystępując do zawodów, uczestnicy zobowiązują się do przestrzegania niniejszych przepisów i odrzucają wszelkie odwoływanie się do sędziów lub arbitrów nieuwzględnionych w Międzynarodowym Kodeksie Sportowym FIA.

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

7.1.5. Organizator może określić w regulaminie uzupełniającego zawodów maksymalną dopuszczalną liczbę zawodników wraz z kryteriami przyjmowania zgłoszeń. Organizator zastrzega sobie prawo odmowy przyjęcia zgłoszenia bez podania przyczyn swojej decyzji zgodnie z MKS.

7.1.6. Każdy organizator jest zobowiązany do opublikowania listy zgłoszeń i przesłania jej pocztą elektroniczną lub faksem do Biura Sportu ZG PZM, lub ZO PZM w zależności, kto nadał wizę Regulaminowi Uzupełniającemu zawodów nie później niż 48 godz. przed BK.

7.2. Dla każdego zawodów SWG na 2012 r. ustanawia się maksymalną wysokość wpisowego a którą organizator poda w Regulaminie Uzupełniającym, i tak :

- 200 PLN, za zawody.
- Wpisowe dla zawodników startujących samochodem historycznym wynosi: 150 PLN za zawody
- Wpisowe dla zawodników startujących samochodem produkcji polskiej wynosi: 100 PLN za zawody.

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

7.3. Organizatorzy zawodów odpowiedzialni są za nadanie i dostarczenie (nieodpłatnie) wszystkim startującym zawodnikom w zawodach zestawu numerów startowych, które powinny być w sposób widoczny umieszczone po obu stronach samochodu przez cały czas trwania zawodów. Pojazdy bez przyznanych numerów startowych nie będą dopuszczone do startu w zawodach.

8. UBEZPIECZENIE

8.1. Każdy zawodnik / kierowca bierze udział SWG na własną odpowiedzialność. Organizator nie ponosi żadnej odpowiedzialności za straty powstałe w trakcie zawodów.

8.2. 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.). Zaleca się zawodnikom posiadanie ubezpieczenia AC z rozszerzeniem o ryzyko udziału w jazdach sportowych.

8.3. Organizator każdych zawodów zobowiązany 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 2009 rok to suma gwarancyjna 150 000 PLN, ubezpieczenie NNW osób organizatora – suma ubezpieczenia na wypadek trwałego uszczerbku na zdrowiu 10 000 PLN.

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

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

9. PRZEBIEG ZAWODÓW, SYGNALIZACJA

9.1. Każde zawody muszą przebiegać zgodnie z „Harmonogramem czasowym zawodów” opublikowanym w „Regulaminie Uzupełniającym”.

Każde odstępstwo w tym zakresie będzie rozpatrywane przez ZSS.

9.2. ODBIÓR ADMINISTRACYJNY

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

9.3. BADANIE KONTROLNE I LEKARSKIE

9.3.1. Czas i miejsce Badania Kontrolnego organizator określi w Regulaminie Uzupełniającym zawodów. Badanie kontrolne jest prowadzone przez Komisje Techniczną. Nadzór nad przebiegiem badań kontrolnych (BK-1, BK-2) i podczas trwania zawodów spoczywa na Kierowniku BK.

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

9.3.3. Podczas badania kontrolnego zawodnik lub osoba przez niego upoważniona i posiadająca pisemne upoważnienie (zgłaszający lub mechanik) ma obowiązek przedstawienia: kartę badania kontrolnego, oryginalną kartę homologacyjną FIA pojazdu w celu jego identyfikacji oraz wymagane wyposażenie bezpieczeństwa.

W przypadku nie spełnienia w/w warunków Kierownik BK może odmówić dokonania badania kontrolnego.

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

9.3.5. Po zakończeniu badań kontrolnych organizator wywiesi na tablicy ogłoszeń, listę startową zawodników upoważnionych do udziału w treningu, z podziałem na grupy i klasy.

9.3.6. Obowiązkiem kierowcy jest poddanie się badaniom lekarskim, jeżeli takie zarządzenie zostało wydane przez organizatorów 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 lub OKSS w zależności o posiadania stopnia licencji i przez kogo została wydana.

9.3.7. Możliwe jest nie dopuszczenie kierowcy do wyścigu 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.

9.3.8. 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.

9.3.9. Zawodnik/kierowca, w którego samochodzie stwierdzono odstępstwa regulaminowe, będzie ukarany decyzją ZSS, do wykluczenia z zawodów włącznie.

9.4. START

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

9.4.2. 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.

9.4.3. Dopuszczeni do zawodów będą zawodnicy umieszczeni na liście startowej. Start do wszystkich podjazdów odbywać się będzie z tzw. Startu zatrzymanego.

9.4.4. Kolejność startu odbywać się będzie według kolejności grup HS, N, A, Kat. „Gość”. ZSS na wniosek Dyrektora wyścigu może swobodnie zmieniać porządek startowy w zależności od okoliczności.

9.4.5. Każdy samochód, dla którego rozpoczął się pomiar czasu (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.

9.4.6. 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.

9.4.7. Każdy samochód, począwszy 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.

9.4.8. Sygnalizacja świetlna - światła startu - zalecenia. Zgodnie z Regulaminem Ramowym GSMP.

9.4.9. Sygnalizacja flagowa startu: W przypadku braku lub 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.

9.5. META I POMIAR CZASU

9.5.1. 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.

9.5.2. Podjazd treningowy lub wyścigowy kończy się z chwilą przekroczenia linii mety. Po jej przekroczeniu pojazd musi zdecydowanie zmniejszyć szybkość.

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

9.6. TRENING, WYŚCIG

9.6.1. Każdy organizator SWG ma obowiązek określenia w „Regulaminie Uzupełniającym” zawodów ilości podjazdów treningowych i wyścigowych w zawodach.

9.6.2. 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 włącznie, na podstawie decyzji ZSS.

9.6.4. 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.

9.6.5. Zawodnik, który nie ukończył żadnego podjazdu zapoznawczego lub treningowego nie może zostać dopuszczony do podjazdów wyścigowych.

9.6.6. 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 pilotujący, 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.

9.6.7. Bezwzględnie zakazana jest jazda w kierunku przeciwnym do kierunku wyścigu, jeśli nie zarządziło 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.

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

9.6.9. 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 samochodu. Decyzję o dopuszczeniu samochodu do dalszego udziału w zawodach podejmuje ZST.

Obowiązek zgłoszenia się do badań lekarskich oraz przedstawienia samochodu do kontroli spoczywa na zawodniku.

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

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

9.6.12. Na wynik zawodów składa się suma czasów, wszystkich podjazdów wyścigowych danych zawodów (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 przynajmniej się ex-equo.

9.7. SYGNALIZACJA NA TRASIE

9.7.1. 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

9.7.2 Wyposażenie punktów sędziowskich PO i PPO zgodnie z Regulaminem Ramowym GSMP.

10. PARK MASZYN

10.1. 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 lub OKSS zależności, kto wydaje wizę na zawody. Organizator w Regulaminie Uzupełniającym określi szczegóły, co do miejsca lokalizacji i obowiązujących zasad funkcjonowania Parku Maszyn.

10.2. 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. PARK ZAMKNIĘTY

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

11.2. 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.

11.3. Organizator ma obowiązek określenia w regulaminie uzupełniającym, lokalizacji parku (ów) zamkniętego(-ych). Niezwłocznie po zaparkowaniu samochodu, kierowca musi wyłączyć silnik i opuścić teren parku zamkniętego.

11.4. Wszelkie ewentualne czynności w parku zamkniętym mogą być dokonywane po uzyskaniu zgody Kierownika Badania Kontrolnego i pod nadzorem Kontrolera Technicznego.

12. PROTESTY I ODWOŁANIA

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

12.2. Prawo do składania protestów przysługuje wyłącznie zawodnikowi.

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

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

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

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

12.7. Od nałożonych kar i innych decyzji ZSS, zawodnikowi przysługuje prawo do pisemnego odwołania się do GKSS lub OKSS w zależności, kto wydał wizę na zawody w terminie 48 godz. od zakończenia zawodów.

12.8. Każde odwołanie do GKSS lub OKSS w zależności, kto wydał wizę na zawody musi być poprzedzone pisemną zapowiedzią odwołania wniesioną do ZSS, w ciągu 60 min. od ogłoszenia decyzji.

12.9. Kaucja za odwołanie ustalona jest w wysokości 800 PLN i musi być wpłacona bezpośrednio u organizatora w momencie składania zapowiedzi odwołania.

13. NAGRODY

13.1. W każdym zawodach wręczane będą następujące puchary:

- a) za zajęcie I, II, III miejsca w klasyfikacji generalnej zawodów oraz w kategorii „gość”
- b) w klasyfikacji generalnej w grupach i klasach:
 - przy sklasyfikowanych 3 zawodnikach za I miejsce;
 - przy sklasyfikowanych 4 - 5 zawodników za I i II miejsce;
 - przy sklasyfikowanych 6 i więcej zawodnikach za I, II i III miejsce.

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

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

13.4. Udział w ceremonii wręczenia nagród jest obowiązkiem każdego uczestnika zawodów.

14. WARUNKI KLASYFIKACJI – PUNKTACJA PODCZAS ZAWODÓW

14.1. W każdym zawodach SWG 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.

15. INNE POSTANOWIENIA

15.1. 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 400 PLN.

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

15.3. 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 oraz Regulaminu Ramowego GSMP na 2012 rok.

Zatwierdzono na posiedzeniu GKSS w dniu 14 grudnia 2011 r.

REGULAMIN TECHNICZNY SWG

1. Podział na grupy:

- grupa „N –” bazowana na przepisach FIA art. 254 Załącznik J MKS FIA z ograniczeniami opisanymi w pkt 4,
- grupa „A –” bazowana na przepisach FIA art. 255 Załącznik J MKS FIA z ograniczeniami opisanymi w pkt 5,
- samochody historyczne (zgodnie z aktualnym Regulaminem Technicznym GSMP).

Podział na klasy dla samochodów „N-” oraz „A-” :

- do 750 cm³
- powyżej 750 do 1150 cm³
- powyżej 1150 do 1600 cm³
- powyżej 1600 do 2000 cm³

Podział na klasy dla samochodów historycznych:

- do 750 cm³
- powyżej 750 do 1150 cm³
- powyżej 1150 do 1600 cm³
- powyżej 1600 do 2000 cm³

2. Wyposażenie bezpieczeństwa samochodów:

a/ klatka bezpieczeństwa – obowiązkowa, zbudowana wg minimalnych wymagań aktualnego Załącznik J art. 253-8. Otuliny ochronne obowiązkowe.

b/ siedzenie kierowcy – obowiązkowe siedzenie sportowe oraz sposób mocowania wg wymagań aktualnego Załącznik J art. 253. Dopuszcza się stosowanie siedzeń (w dobrym stanie) przez dodatkowy okres, nie dłuższy niż 4 lata od momentu utraty ważności homologacji.

c/ pasy bezpieczeństwa – obowiązkowe pasy i sposób mocowania wg wymagań aktualnego Załącznik J art. 253. Dopuszcza się stosowanie pasów (w dobrym stanie) przez dodatkowy okres, nie dłuższy niż 4 lata od momentu utraty ważności homologacji.

d/ gaśnice – obowiązkowe wg minimalnych wymagań aktualnego Załącznik J art. 253 - 7.

e/ na szybie bocznej (od strony zawodnika) musi być zastosowana siatka ochronna lub folia wg wymagań aktualnego Załącznik J art. 253 - 11.

f/ pokrywy silnika (lub pokrywy bagażnika przedniego) muszą posiadać bezpieczne zamknięcia.

h/ ucho holownicze jest obowiązkowe – Załącznik J art. 253 – 10.

3. Wyposażenie bezpieczeństwa zawodnika:

a/ kombinezon, buty, bielizna i rękawiczki - zalecane wg aktualnych wymagań Załącznik L - norma FIA 8856-2000. Dopuszcza się stosowanie kombinezonów z utraconą homologacją wykonanych wg standardu FIA 1986.

b/ kask – zalecany wg aktualnej listy technicznej nr 25 Załącznik J. Dopuszcza się stosowanie kasków z utraconą homologacją tj. Snell SA 95 dopuszczonych do stosowania do dnia 31.12 2003 (lista techniczna nr 25 z 2003).

4. Wymagania lub odstępstwa dla samochodów grupy „N-”:

a/ samochody turystyczne z zamontowanym oryginalnym silnikiem o maksymalnej pojemności skokowej 2000 cm³ napędzanych na jedną oś.

b/ samochody posiadające aktualną lub utraconą homologację FIA w grupie N i przygotowane zgodnie z art. 254 Zał. J. Samochody lub modele samochodów, które nie posiadają homologacji FIA mogą startować po uzyskaniu homologacji krajowej samochodu lub silnika.

c/ w celu ułatwienia przygotowania samochodów oraz ich kontroli podczas zawodów wprowadza się następujące wyłączenia lub ograniczenia:

- nie wymaga się przeprowadzania kontroli masy samochodów, ale samochody muszą spełniać warunki ich budowy i kompletacji podane w homologacji,
- ustala się zmniejszoną dokładność przeprowadzania pomiaru wysokości zawieszonych kół jezdnych tj. +/- 5 mm,
- zakres kontroli krzywek wałka rozrządu ogranicza się do sprawdzenia wymiaru A i B z dokładnością +/- 0,1 mm,
- katalizatory w układach wydechowych są obowiązkowe jeżeli takie rozwiązanie zostało zapisane w homologacji sportowej samochodu,

d/ wiek samochodu nie może przekraczać 20 lat.

5. Wymagania lub odstępstwa dla samochodów grupy „A –”

a/ samochody turystyczne z zamontowanym oryginalnym silnikiem o maksymalnej pojemności skokowej 2000 cm³ napędzanych na jedną oś.

b/ samochody posiadające aktualną lub utraconą homologację FIA w grupie A i przygotowane zgodnie z art. 255 Zał. J.

Samochody, które nie posiadają homologacji FIA lub modele samochodów np. z nie homologowaną wersją silnika będą dopuszczone do zawodów po uzyskaniu w PZM homologacji krajowej odpowiednio dla samochodu lub silnika.

c/ w celu ułatwienia przygotowania samochodów oraz ich kontroli podczas zawodów wprowadza się następujące wyłączenia lub ograniczenia:

- nie wymaga się przeprowadzania na zawodach kontroli masy samochodów, ale samochody muszą spełniać warunki ich kompletacji podane w homologacji,
- zabronione jest stosowanie rozwiązań tzw. VK i VO – dotyczy silnika, skrzyni biegów i hamulców,
- katalizatory w układach wydechowych są obowiązkowe, jeżeli takie rozwiązanie zostało zapisane w homologacji sportowej samochodu,

d/ wiek samochodu nie może przekraczać 20 lat.

6. Paliwo

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

7. Opony

Podczas zawodów mogą być używane opony sportowe lub homologowane do stosowania w pojazdach samochodowych posiadające odpowiednie indeksy prędkości i nośności. Zabrania się grzania opon tzw. kocami elektrycznymi lub na rolkach.

8. Niezgodności techniczne

Każdy samochód nie spełniający wymagań w zakresie wyposażenia lub nie spełniający innych obowiązujących przepisów nie zostanie dopuszczony do zawodów. Stwierdzenie niezgodności podczas trwania zawodów spowoduje jego wykluczenie.

Zatwierdzono na posiedzeniu GKSS w dniu 20 grudnia 2011 r.