

**REGULAMIN RAMOWY  
PUCHARU POLSKI  
W  
WYŚCIGACH RÓWNOLEGŁYCH  
2018**



Polski Związek Motorowy  
Główna Komisja Sportu Samochodowego  
[www.pzm.pl](http://www.pzm.pl)

## Spis treści

1. Postanowienia ogólne .....	3
2. Organizator.....	3
3. Trasa .....	3
4. Władze i kierownictwo zawodów.....	3
5. Regulamin uzupełniający i inne dokumenty oficjalne PPWR.....	4
6. Kierowcy – Zgłoszenia.....	4
7. Podział na grupy i klasy oraz podklasy .....	4
8. Warunki techniczne oraz bezpieczeństwa klas samochodowych street wraz z dopuszczonymi modyfikacji.....	6
9. Warunki techniczne i bezpieczeństwa klas samochodowych PROFI.....	8
11. WARUNKI TECHNICZNE ORAZ BEZPIECZEŃSTWA KLAS MOTOCYKLOWYCH STREET JUNIOR; STREET; STREET PLUS; STREET SUPER; DRAG.....	14
12. PRZEBIEG ZAWODÓW .....	14
13. Badania lekarskie .....	16
14. Inne postanowienia .....	17
15. Kary .....	17
16. Protesty i odwołania .....	17
17. Punktacja cyklu PPWR .....	18
18. Klasyfikacja roczna PPWR.....	18
19. Przepisy końcowe.....	18

## **1. Postanowienia ogólne**

**1.1.** Puchar Polski w Wyścigach Równoległych (PPWR) jest własnością Polskiego Związku Motorowego (PZM) i organizatora cyklu Stowarzyszenie Warsaw Speed Team oraz Stowarzyszenia ProRace.

**1.2.** Nadzór nad przebiegiem wyścigów równoległych sprawuje Główna Komisja Sportu Samochodowego PZM (zwana dalej GKSS) wraz z organizatorem cyklu, która zastrzega sobie prawo do interpretacji niniejszego regulaminu. Jest jedyną władzą upoważnioną do rozpatrywania i rozstrzygania wszelkich rozbieżności oraz wątpliwości, które mogą powstać przy stosowaniu niniejszego regulaminu i/lub innych przepisów, w oparciu, o które rozgrywany jest Puchar Polski, oraz do podejmowania decyzji. Ponadto GKSS:

- a) ustala na dany sezon sportowy charakter wyścigów oraz tytuły i nagrody regulaminowe, o które ubiegać się mogą kierowcy,
- b) ustala kalendarz wyścigów ogólnopolskich,
- c) zatwierdza regulamin uzupełniający zawodów, ich wyniki oraz przyznawane tytuły,
- d) ocenia organizatorów zawodów wg odrębnych przepisów.

**1.3.** PPWR jest imprezą o charakterze otwartym. W PPWR mogą brać udział kierowcy zarówno z licencją sportów samochodowych jak również bez tej licencji.

**1.3.1.** PPWR jest imprezą, w której mogą startować zawodnicy z poza granic Polski.

**1.3.2.** Zawody PPWR muszą spełniać warunki niniejszego regulaminu i być zatwierdzonymi przez GKSS.

**1.4.** Puchar Polski Wyścigów Równoległych rozgrywany jest w oparciu o następujące przepisy:

- a/ Międzynarodowy Kodeks Sportowy FIA (MKS),
- b/ NHRA w zakresie sportu wyścigowego oraz wyścigów równoległych,
- c/ regulamin ramowy PPWR wraz załącznikami i komunikatami GKSS PZM,
- d/ regulamin uzupełniający zawodów zatwierdzony przez GKSS,
- e/ regulamin ochrony środowiska PZM.

## **2. Organizator**

**2.1.** Organizatorem PPWR może być tylko klub lub stowarzyszenie zrzeszone w PZM.

**2.2.** Organizator rund PPWR jest odpowiedzialny za ich przeprowadzenie zgodnie z przepisami niniejszego regulaminu.

**2.3.** Organizator zastrzega sobie prawo do odwołania imprezy najpóźniej 14-dni przed imprezą oraz bezpośrednio przed imprezą (1 dzień) tylko w przypadku wystąpienia nieprzewidzianych zdarzeń. W takich przypadkach wpłaty dokonane przez zawodników zostaną automatycznie przeniesione na kolejną rundę.

**2.4.** Organizator zastrzega sobie prawo do zmiany w harmonogramie przebiegu imprezy.

## **3. Trasa**

**3.1.** Wyścigi zostaną rozegrane na dystansie 1/4 mili tj. 402,336 m. Dopuszcza się rozgrywanie wyścigów na dystansie 1/8 mili tj. 201.168 m.

**3.2.** Wyścigi mogą odbywać się wyłącznie na obiektach zamkniętych z wyznaczonymi strefami dla kibiców.

**3.3.** Wyposażenie trasy wyścigu musi być zgodne z planem zabezpieczenia trasy i wytycznymi komisji torów i tras PZM.

**3.4.** Do odbioru trasy przez Władze Zawodów niezbędne jest przedstawienie planu zabezpieczenia trasy, protokołu z inspekcji toru sporządzony przez członka komisji torów i tras PZM.

## **4. Władze i kierownictwo zawodów**

**4.1.** Na czele władz PPWR stoi - Zespół Sędziów Sportowych (ZSS), w skład, którego wchodzi przewodniczący i dwóch członków. Skład ZSS powoływany jest przez GKSS w współpracy z organizatorem cyklu.

Do kompetencji ZSS w szczególności należy:

- a) odbiór trasy przed zawodami, sprawdzenie zgodności z planem zabezpieczenia,
- b) zatwierdzenie listy startowej,
- c) zatwierdzenie wyników biegów eliminacyjnych i finałowych,
- d) rozpatrywanie protestów i odwołań od decyzji Kierownictwa Wyścigu,
- e) nakładanie kar na kierowców, do wykluczenia włącznie,
- f) podejmowanie innych decyzji mających wpływ na wyniki zawodów.

**4.2.** Kierownictwo zawodów stanowią:

- a) dyrektor zawodów,
- b) vice-dyrektor ds. sportowych odpowiedzialny również za kontakty z zawodnikami,
- c) kierownik trasy i jej zabezpieczenia,
- d) kierownik Badania Kontrolnego,
- e) kierownik chronometrażu i komisji obliczeń.

Wszystkie osoby wymienione w art. 4.2 z wyjątkiem podpunktów c) i e) powinny posiadać licencje Sędziego Sportu Samochodowego PZM.

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

**4.4.** Osoby wymienione w punkcie 4.2 są powoływane przez organizatora i powinny mieć doświadczenie w dragracingu.

## **5. Regulamin uzupełniający i inne dokumenty oficjalne PPWR**

**5.1.** Organizator PPWR zobowiązany jest do opracowania Regulaminu uzupełniającego zawodów, zgodnie z art. 3.5 MKS.

**5.2.** Regulamin uzupełniający musi być zatwierdzony przez GKSS, min. na jeden miesiąc przed zawodami i niezwłocznie opublikowany, a ponadto posiadać wizę nadaną przez GKSS, jeśli taka będzie wymagana.

**5.3.** Dokumentami oficjalnymi zawodów są również:

- a) Plan Zabezpieczenia imprezy,
- b) Zezwolenie na organizację zawodów (jeżeli jest wymagane) i polisy ubezpieczenia zawodów (OC i NNW),
- c) Lista zgłoszeń,
- d) Lista startowa,
- e) Wyniki wyścigów eliminacyjnych,
- f) Wyniki wyścigów finałowych,
- g) Protokoły z posiedzeń ZSS.

**5.4.** Organizator ma prawo do:

- a/ korekty regulaminu uzupełniającego zawodów, dodatkowych zarządzeń lub instrukcji w zakresie porządkowym w formie komunikatów organizatora w okresie przed zawodami, jako nieodłącznej części regulaminu,
- b/ odwołania zawodów w przypadku niewystarczającej liczby uczestników (należy podać minimalną ilość startujących),
- c/ przerwania zawodów z powodu siły wyższej lub nieprzewidzianych zdarzeń, bez zwrotu wpisowego i wypłaty jakichkolwiek odszkodowań.

## **6. Kierowcy – Zgłoszenia**

**6.1.** Do udziału w PPWR będą dopuszczeni kierowcy, którzy wypełnią zgłoszenie do zawodów, dokonają wpłaty wpisowego w wysokości ustalonej przez organizatora oraz posiadają prawo jazdy odpowiedniej kategorii lub licencje sportu samochodowego.

**6.2.** Poprzez fakt uczestnictwa w zawodach kierowca potwierdza znajomość i podporządkowanie się Regulaminowi, rezygnując z dochodzenia jakichkolwiek roszczeń od organizatora na drodze sądowej.

**6.3.** Kierowca ma obowiązek umieszczenia na pojeździe numerów startowych.

**6.4.** Wysokość wpisowego i ostateczny termin zgłoszeń zostaną podane przez organizatora w Regulaminie Uzupełniającym zawodów.

**6.5.** Zwrot wpisowego może nastąpić w przypadku odwołania PPWR lub w przypadku nie przyjęcia zgłoszenia.

## **7. Podział na grupy i klasy oraz podklasy**

**7.a. Grupa** – zbiór klas i podklas podzielonych ze względu na napędy, rodzaj doładowania lub pojemność.

**7.b. Klasa** – zbiór pojazdów startujących w danej grupie startowej

**7.c. Podklasa** – niepełna klasa dołączana do klasy wyższej. (Klasę wyższą stanowi klasa wg podziału na napęd, doładowanie, pojemność np. Jeśli klasy podzielone są ze względu na napęd to wyższą klasą jest klasa o tym samym rodzaju napędu bez względu na rodzaj doładowania czy pojemność.) Zawodnicy podklas nie otrzymują Pucharów w swojej klasie (która się nie zebrała) Zbierają jedynie punkty do klasyfikacji generalnej. Otrzymują puchary w klasie, w której startują, lecz nie zbierają punktów do klasyfikacji generalnej w klasie wyższej.

**7.1.** Samochody wyczynowe profesjonalnie przygotowane do wyścigów równoległych -

grupa startowa profi (drag)

**7.1.2.** Podział grupy Profi na klasy:

- a/ FWD NA; RWD NA – pojazdy z napędem na przednią lub tylną oś do 1550cm<sup>3</sup> w przypadku FWD i 1600 cm<sup>3</sup> w przypadku RWD (wykreślono),
- b/ FWD (NA) – pojazdy z napędem na oś przednią bez doładowania,
- c/ *Podklasa: FWD NA; RWD NA – pojazdy z napędem na przednią lub tylną oś do 1550cm<sup>3</sup> w przypadku FWD i 1600 cm<sup>3</sup> w przypadku RWD,*
- d/ FWD T – pojazdy z napędem na oś przednią z doładowaniem,
- e/ RWD/AWD (NA) pojazdy z napędem na oś tylną i na obie osie bez doładowania,
- f/ RWD T – pojazdy z napędem na oś tylną z doładowaniem,
- g/ AWD T – pojazdy z napędem na obie osie z doładowaniem.

**7.1.3. OUTLAW DEMO**

Samochody o konstrukcji rurowej, samochody niespełniające warunków klasy profi.

(UWAGA: Samochód, który posiada skorupę przedziału kabinowego a jedynie przednia rama mocująca silnik oraz zawieszenie wykonana jest z konstrukcji rurowej (lub z tyłu) nie jest konstrukcją rurową). Także konstrukcje typu gokart, buggy, SAM.

*Klasa DEMO jest klasą pokazową. Kierowcy klas DEMO nie zbierają punktów do klasyfikacji generalnej sezonu i nie otrzymują pucharów podczas rund. Organizator może jednak wyróżnić uczestników klasy DEMO*

**7.1.4. STREET**

Samochody fabryczne, o ograniczonych modyfikacjach, bez możliwości ingerencji w fabryczne wnętrze i karoserię dopuszczone do ruchu drogowego do czasu 11.0 sekundy grupa startowa street.

**7.2. Podział grupy STREET na klasy:**

- a/ JUNIOR STREET pojazdy bez doładowania z napędem na przednią oś do 1550cm<sup>3</sup>(FWD NA) i samochody napędzane na tylną oś do 1600cm<sup>3</sup> (RWD NA) (WYKREŚLONO),
- b/ STREET FWD – pojazdy z napędem na oś przednią z doładowaniem lub bez doładowania do 11.0 sekundy,
- c/ *Podklasa: JUNIOR STREET pojazdy bez doładowania z napędem na przednią oś do 1550cm<sup>3</sup>(FWD NA) i samochody napędzane na tylną oś do 1600cm<sup>3</sup> (RWD NA),*
- d/ STREET RWD – pojazdy z napędem na oś tylną z doładowaniem lub bez doładowania do 11.0 sekundy,
- e/ STREET AWD – pojazdy z napędem na dwie osie z doładowaniem lub bez doładowania do 11.0 sekundy,

**7.2.a. GRUPA DIESEL**

- a/ DIESEL FWD – pojazdy z napędem na przednią oś silnik o zapłonie samoczynnym,
- b/ (Doładowanie – Turbo, Nitro, Kompresor, wtrysk metanolu lub dowolna kombinacja tych systemów); (NA – silnik wolnossący),
- c/ DIESEL RWD/AWD – pojazdy z napędem na tylną lub obie osie, silnik o zapłonie samoczynnym,
- d/ (Doładowanie – Turbo, Nitro, Kompresor, wtrysk metanolu lub dowolna kombinacja tych systemów); (NA – silnik wolnossący).

**7.3. Grupa startowa pro-street**

Samochody fabryczne o rozszerzonych modyfikacjach bez możliwości ingerencji w karoserię i jej wnętrze dopuszczone do ruchu poniżej 11.0 sekundy grupa startowa pro-street.

**7.3.1.** Podział grupy startowej pro-street na klasy:

- a/ AWD RWD FWD – Razem, bez podziału na napędy oraz doładowanie,
- b/ *PODKLASA RWD, FWD.*

**7.4. Grupa startowa MOTO STREET**

Motocykle o ograniczonych modyfikacjach dopuszczonych do ruchu drogowego grupa startowa MOTO STREET

**7.4.1.** Podział grupy startowej MOTO STREET na klasy:

- a/ STREER JUNIOR do 600cm<sup>3</sup>,
- b/ STREET– 601 cm<sup>3</sup> do 750cm<sup>3</sup>,
- c/ STREET PLUS – 751 cm<sup>3</sup> do 1000 cm<sup>3</sup>,

d/ STREET SUPER ponad 1000 cm<sup>3</sup>.

#### **7.5. Grupa startowa MOTO DRAG**

Motocykle o rozszerzonych modyfikacjach, dopuszczone i nie dopuszczone do ruchu drogowego, grupa startowa MOTO DRAG.

**7.5.1.** Podział grupy startowej MOTO DRAG na klasy:

a/ MOTO DRAG Motocykle bez doładowania (NA),

b/ MOTO DRAG PLUS Motocykle z doładowaniem (TA).

**7.6.** Kierowca motocykla z klasy niższej może zapisać się do klasy wyższej. Nie może startować jednym motocyklem w klasach swojej grupy startowej. Może startować jednym motocyklem w klasie street i drag

**7.7.** Klasa – Klasę stanowią minimum 4 samochody lub 4 motocykle. W przypadku mniejszej ilości organizator ma prawo do włączenia samochodów/motocykli z klasy niższej do wyższej za wyjątkiem klas najwyższych. W tym przypadku organizator decyduje o przyznaniu punktów lub zmniejszeniu ilości punktów o 50 procent.

**7.8.**auta, które zostaną przeniesione do klasy wyższej będą klasyfikowane za rundę w swojej klasie wg zdobytych czasów ET oraz punktowane w swojej klasie do klasyfikacji końcowej.

**7.9.** W przypadku dodania lub zmniejszenia klas stosowny wniosek składa do GKSS organizator cyklu PPWR.

### **8. Warunki techniczne oraz bezpieczeństwa klas samochodowych street wraz z dopuszczonymi modyfikacji**

#### **8.1. Obowiązkowe wyposażenie i inne:**

**8.1.1.** Kompletnie wnętrze wraz z tylną półką, jeżeli auto posiada ją fabrycznie.

**8.1.2.** Seryjne nadwozie, płyta podłogowa i szyby.

**8.1.3.** Działające wszystkie światła.

**8.1.4.** Minimalna średnica felgi to 13 cali, wyjątek stanowią auta seryjnie wyposażone w mniejsze rozmiary felg. Samochód musi posiadać sprawne hamulce na wszystkich kołach oraz sprawny układ kierowniczy.

**8.1.5.** Seryjny zbiornik paliwa i/lub atestowana butla LPG.

**8.1.6.** Paliwo dostępne na stacji benzynowej w Unii Europejskiej, zgodne z normami Unii Europejskiej.

**8.1.7.** Sygnał dźwiękowy.

**8.1.8.** Ważny dowód rejestracyjny, przegląd techniczny i OC.

**8.1.9.** Zachowany seryjny rodzaj napędu. W przypadku auta AWD ze zdemontowanym przednim lub tylnym napędem (dotyczy tylko półosi napędowych) za pozwoleniem głównego sędziego auto może być przydzielone do klasy ze względu na napęd przed lub w trakcie eliminacji nie później niż jeden przejazd przed końcem eliminacji.

**8.1.10.** Seryjne punkty mocowania zawieszenia.

**8.1.11.** Działające wycieraczki z przodu.

**8.1.12.** Jeżeli modyfikacja nie jest opisana w niniejszym regulaminie, to znaczy, że jest zabroniona.

**8.1.13.** Samochód może posiadać instalację ppoż. nie należy wozić ze sobą gaśnic, chyba że są przytwierdzone wg Zał. J.

**8.1.14.** Działające pasy bezpieczeństwa.

**8.1.15.** Dopuszczone są pasy szelkowe z obecną lub wygasłą homologacją montowane w otworach seryjnych lub wg Zał. J.

**8.1.16.** Kompletny system audio, jeśli auto było wyposażone seryjnie w takowy.

**8.1.17.** Silnik montowany seryjnie lub dowolny z zachowaniem seryjnych podłużnic (zakaz cięcia grodzi).

**8.1.18.** Zakaz usunięcia szyberdachu, jeżeli auto było w niego fabrycznie wyposażone.

**8.1.19.** Zakaz używania dragslicków, opon bez wzmocnień bocznych, z adnotacją "only for competition, not for highway use"

**8.1.20.** Opony dopuszczone do ruchu wg jednej z homologacji D.O.T; E; ECE; C, bieżnikowane w sposób prostopadły skośny lub mieszany tylko w dobrym stanie oraz nie mniej niż 1.6 mm bieżnika.

**8.1.21.** Wszystkie auta startujące jadą z wyłączoną klimatyzacją.

**8.1.22.** Wszyscy zawodnicy jadą z odryglowanymi drzwiami. Jeśli jest taka możliwość. W nowszych autach zalecane ustawienie w komputerze pokładowym przed pierwszym

startem.

## **8.2. Dozwolone modyfikacje:**

**8.2.1.** Elektronika oraz mechanika silnika.

**8.2.2.** Możliwość dodania doładowania.

**8.2.3.** Wymiana lub modyfikacja układów chłodzenia, olejowego, wydechowego, dolotowego.

**8.2.4.** Opony typu semislick poprzecznie lub skośnie nacinane, mogą wystawać poza obrys samochodu nie więcej jak 2 cm pod warunkiem, że nie będą powodowały obcierania o błotnik, podczas jazdy, skręcania i startu. Sędzia ma prawo wycofania auta z pól startowych, jeśli uzna, że auto nie spełnia powyższych warunków.

**8.2.5.** Modyfikacja skrzyni biegów lub jej wymiana na dowolny rodzaj bez możliwości ciecicia płyty podłogowej, grodzi oraz podłużnic.

**8.2.6.** Układ paliwowy, zbiornik paliwa tylko w miejscu seryjnym. Możliwa zmiana pompy lub dodanie pompy paliwowej. Dodatkowa pompa/y nie mogą znajdować się w przestrzeni pasażerskiej.

**8.2.7.** Zawieszenie.

**8.2.8.** Elementy poprawiające bezpieczeństwo kierowcy (pasy sportowe, pałąk, wzmocnione hamulce).

**8.2.9.** Sportowa kierownica.

**8.2.10.** Wymiana lub modyfikacja zderzaków przy zachowaniu warunków bezpieczeństwa, możliwość poszerzenia nadkoli. Dozwolony montaż spojlerów, zgodnie z przepisami ruchu drogowego.

**8.2.11.** Wymiana lub modyfikacja sprzęgła.

**8.2.12.** Nieseryjne mechanizmy różnicowe o zwiększonym tarciu wewnętrznym.

**8.2.13.** Sportowe fotele przednie. Do sportowych foteli należy używać pasów szelkowych za wyjątkiem tzw. półkubeków, jeżeli pasy fabryczne ściśle przylegają do ciała.

**8.2.14.** Sportowe pasy bezpieczeństwa, szelkowe z obecną lub wygasłą homologacją, lub homologacją E montowane w otworach seryjnych lub wg Zał. J.

**8.2.15.** Dozwolona wymiana maski i klapy tylnej, nie dotyczy klapy wyposażonej w szybę.

## **8.3 Warunki techniczne oraz bezpieczeństwa w klasie PRO-STREET.**

**8.3.1.** Warunki techniczne klasy street.

**8.3.2.** Dopuszczenia techniczne klasy street.

**8.3.3.** Dodatkowo dopuszcza się używania opon typu slick z DOT i wzmocnioną ścianką boczną opony.

**8.3.4.** Kierowca który osiągnie czas ET <10s. (**11.5 sek. od 2019 r**) musi mieć zainstalowany (nie później jak od następnej imprezy w cyklu PPWR, w której osiągnął ten czas) stalowy pałąk z zastrzałem zamontowanym za kierowcą, lub do przodu jeżeli konstrukcja auta uniemożliwia montaż za fotelem kierowcy, przytwierdzony do płyty podłogowej w minimum czterech punktach (minimum dwa punkty po lewej i prawej stronie wewnątrz pojazdu w miejscu połączenia boków samochodu z płytą podłogową) i chroniący przed wgnieceniem się dachu, oraz założony kask.

**8.3.5.** Kierowca, który osiągnie czas poniżej ET< 10.5 s musi się zastosować do przepisów bezpieczeństwa grupy profi we wszystkich aspektach o których mówi regulamin w tej sprawie.

**8.4.** Zakaz startu jednym samochodem w różnych klasach danej grupy dla tego samego Kierowcy.

**8.4.1.** Kierowca może startować w każdej klasie jednej grupy o ile posiada pojazdy przeznaczone do odpowiednich klas.

**8.4.2.** Kierowca może startować jednym autem w klasie STREET i PROFI – w podobnej lub wyższej swojej wyjściowej klasy. Musi spełniać warunki techniczne klasy, do której się zgłosił (klasa Profi). Może modyfikować wnętrze i zmieniać opony, jednak za każdym razem startując w klasie STREET auto musi spełniać wymogi tej klasy. Musi zmieścić się w czasie pomiędzy startami poszczególnych grup.

**8.4.3.** Każdy kierowca w klasie Street ma obowiązek jazdy w kasku, odzieży zakrywającej nogi do stóp oraz ręce do dłoni. Nie może być to odzież ortalionowa lub z podobnych tworzyw sztucznych (zaleca się stosowanie kombinezonów sportowych - dopuszcza się z utraconą homologacją). Obowiązuje zakaz startu z pasażerem (poza

jazdami pokazowymi za zgodą organizatora).

**8.4.4.** Kierowca może zgłosić na zawody tylko jedno auto w danej klasie oraz może być kierowcą tylko auta zgłoszonego przez siebie.

## **9. Warunki techniczne i bezpieczeństwa klas samochodowych**

### **PROFI**

**9.1.** Przepisy ogólne w klasach PROFi:

**9.1.2.** Kierowca który osiągnie czas ET <11,5 s. musi mieć zainstalowany (nie później jak od następnej imprezy w cyklu PPWR, w której osiągnął ten czas) stalowy pałąk z zastrzałem zamontowanym za kierowcą, lub do przodu jeżeli konstrukcja auta uniemożliwia montaż za fotelem kierowcy, przytwierdzony do płyty podłogowej w minimum czterech punktach (minimum dwa punkty po lewej i prawej stronie wewnątrz pojazdu w miejscu połączenia boków samochodu z płytą podłogową) i chroniący przed wgnieceniem się dachu, oraz założony kask.

**9.1.3.** Klatka bezpieczeństwa.

Dla pojazdów FWD wymagana przy czasach ¼ mili ET poniżej 11.5 sekundy, dla pojazdów RWD i AWD wymagana przy czasach ¼ mili ET poniżej 10.5 sekundy. Klatka musi być wspawana przez certyfikowanego spawacza, spawy muszą być równe i wolne od wad. Szlifowanie spawów **ZABRONIONE**. Rysunki, specyfikacje materiałów oraz wymiary są dostępne u sędziów technicznych ProRace.

*Od sezonu 2019: Pojazdy z czasem przejazdu ¼ mili poniżej ET 8.50 lub z prędkością końcową większą niż 289km/h muszą posiadać certyfikat SFI lub FIA dla Dragracing'u.*

**9.1.3.a.** Klatka bezpieczeństwa ma być wykonana z: Chromomolibdenu, Stali niskowęglowej wg specyfikacji:

<https://www.fia.com/regulation/category/101>

zakładka Related Documents.

**9.1.4.** Wymagania te muszą być spełnione licząc od imprezy następującej po imprezie, w której samochód osiągnął czas ET mniejszy odpowiednio od 11.5 i 10,5 sekund. Kombinezon jest wymagany również w przypadku zamontowania zbiornika paliwa w sposób inny, niż seryjny lub akumulatora w kabinie kierowcy za wyjątkiem sytuacji, gdy akumulator jest umieszczony w szczelnej obudowie i jest wraz z obudową trwale przytwierdzony do podłoża.

**9.1.4.a.** *Wymagany, gdy, akumulator znajduje się w przestrzeni kierowcy oraz dla aut FWD poniżej 11,5 sek. dla pozostałych poniżej 10 sek. (dopuszczony z obecną lub wygasłą homologacją FIA SFI. W przypadku wygasłej homologacji kombinezon nie może posiadać uszkodzeń).*

*Od 2019 roku zaleca się, aby wszyscy kierowcy grupy profi posiadali kombinezony.*

**9.1.5.** Wszelkie wymienione lub dodane części karoserii lub wyposażenia nie mogą posiadać ostrych lub wystających elementów.

**9.1.6.** Samochody z czasem ET poniżej 9.0 sekundy muszą posiadać system gaśniczy, który można uruchomić z fotela kierowcy i z zewnątrz, oraz klatkę bezpieczeństwa. Wymagania te muszą być spełnione licząc od imprezy następującej po imprezie, w której samochód osiągnął czas ET mniejszy od 9,0 sekundy.

### **9.2. Nadwozie i wyposażenie samochodu w klasach PROFi:**

**9.2.1.** Budowa płyty podłogowej i działanie seryjnego nadwozia może podlegać zmianom. Usunięte elementy płyty podłogowej mogą być zastąpione tytanem (minimum 1 mm) blachą metalową (np. aluminiową), płytą z włókna węglowego lub klaru (minimum 1,5 mm) oraz przymocowane trwale do pojazdu. Wymagana klatka bezpieczeństwa lub rollbar. Rama może podlegać modyfikacjom pod warunkiem zamontowania klatki bezpieczeństwa. Jeżeli wymianie podlega podłoga pod fotelem kierowcy, to fotel musi być bezpiecznie przytwierdzony do sztywnej konstrukcji pojazdu lub klatki bezpieczeństwa.

#### **9.2.1.a. NADWOZIE**

Modyfikacje nadwozia są dopuszczalne pod warunkiem montażu ściany grodziowej w oryginalnym miejscu. (może być wyprofilowana) Słupki A, B oraz C nie mogą być przesuwane. Drzwi muszą się otwierać z obu stron. Nie jest dopuszczane stosowanie magnezu. Przedział pasażerski musi być szczelny oraz oddzielony szczególnie od silnika, skrzyni biegów oraz wydechu. Stosowanie drzwi wykonanych z materiałów lekkich (włókno szklane i węglowe itp.) dopuszczalne pod warunkiem zamontowania klatki



bezpieczeństwa.

#### **9.2.1.b. WYSOKOŚĆ MINIMALNA**

Wszystkie pojazdy muszą posiadać minimalną wysokość przodu pojazdu na poziomie 50mm na długości 300mm od przedniej osi w kierunku przodu pojazdu. Reszta pojazdu może być umieszczona poniżej 50mm od podłoża.

#### **9.2.1.c. ŚCIANA GRODZIOWA**

Każdy samochód musi być wyposażony w ścianę grodziową o grubości minimum 0.6mm (stal) lub 0.8mm (aluminium). Przedział silnikowy musi być kompletnie oddzielony od przedziału pasażerskiego. Nie są dopuszczalne żadne niezabezpieczone otwory w ścianie grodziowej, zabronione jest też jej wykonanie z magnezu.

Od sezonu 2019: Ściana grodziowa musi być szczelnie przyspawana, użycie śrub do jej mocowania jest zabronione.

#### **9.2.1.d. BŁOTNIKI**

Wymagane. Wymiana seryjnych elementów na wykonane z kompozytów lub aluminium jest dozwolona. Dozwolone jest poszerzenie błotników celem zabezpieczenia kół. Zamontowane błotniki muszą mieć zabezpieczone krawędzie. Wymagane są fartuchy wewnętrzne.

#### **9.2.1.e. SPOILERY**

Spoilery poprawnie zamocowanie do nadwozia są dozwolone. Zabronione jest używanie aktywnych spoilerów kontrolowanych przez kierowcę lub systemy elektroniczne, poza zamontowanymi seryjnie Wloty powietrza

Dozwolony jest montaż wlotów powietrza, pod warunkiem, że nie będą wyższe niż 280mm ponad linię maski i nie będą zasłaniały pola widzenia kierowcy.

#### **9.2.1.f. WYŁĄCZNIK PRĄDU**

Wymagany w przypadku przeniesienia akumulatora z seryjnego miejsca. Zalecany w pozostałych przypadkach. Wyłącznik musi posiadać możliwość wyłączenia z zewnątrz pojazdu i być umieszczony na tyle pojazdu. Powinien być zamontowany na przewodzie „+” i wyłączać wszystkie funkcje elektryczne pojazdu.

#### **9.2.1.g. UBRANIA**

Ani kierowca, ani członkowie zespołu przebywający w strefie startu nie mogą być ubrani w krótkie spodenki, T-shirty, sandały etc. Gołe nogi lub brak koszulki są niedopuszczalne w strefie burn out i startu. Kierowca i członkowie zespołów muszą być ubrani w odpowiednie spodnie (jeans lub pochodne), koszulę z długimi rękawami lub kombinezon i odpowiednie, wiązane lub zapinane buty. Zalecana jest ochrona słuchu i zabezpieczenie dłoni rękawicami.

**9.2.2.** Wymiana lub dodanie nieseryjnych elementów jest dozwolone na wykonane z włókna szklanego, włókna węglowego, kevlaru lub poliwęglanu. Powyższe elementy powinny mieć grubość minimum 2mm. Elementy te muszą być szczelnie i trwale przytwierdzone do pojazdu przy pomocy metalowych zapinek lub skręcone. Możliwa jest wymiana lub odchudzenie drzwi przednich od strony kierowcy pod warunkiem zainstalowania klatki bezpieczeństwa lub rollbaru z zastrzałem w świetle drzwi. Drzwi kierowcy muszą się otwierać oraz zamykać (z obydwu stron). Wymiana lub odchudzenie drzwi od strony pasażera wymaga również zastosowania klatki lub rollbaru.

**9.2.3.** Jednocześnie przednia lub tylna część karoserii (maska lub bagażnik połączone z błotnikami i zderzakiem) są dozwolone.

**9.2.4.** Można całkowicie usunąć przednią lub tylną część karoserii podczas przejazdu, jeżeli nie spowodzi to niebezpieczeństwa dla kierowcy lub osób trzecich.

#### **9.2.5. SZYBY**

Wszystkie okna muszą być w dobrym stanie. Szyba czołowa nie może mieć zarysowań ani pęknięć. Szkło może być wymienione na lexan, poliwęglan przy zachowaniu minimalnej grubości 4mm. Przy wymianie szyby czołowej, wzmocnienie na jej środku jest wymagane. Szyby boczne nie muszą się otwierać, muszą być zamknięte podczas wyścigu. Wykonanie szyb z plexi jest **ZABRONIONE**.

**9.2.6.** Szyby inne niż zamontowane seryjnie muszą być trwale i szczelnie przymocowane do samochodu.

**9.2.7.** Minimalna grubość szyb innych niż seryjne to 4 mm, chyba że zachowanie sztywności szyby czołowej wymaga użycia grubszego materiału. Zabronione jest używanie taśm do ich mocowania.

**9.2.8.** Dokonywanie modyfikacji podłużnic, płyty podłogowej, nadwozia jest dozwolone pod warunkiem zamontowania metalowej klatki bezpieczeństwa. Nadwozie oraz płyta podłogowa muszą być trwale połączone.

**9.2.9.** Dopuszczalny jest całkowity brak jakichkolwiek świateł.

**Od sezonu 2019 wymagane jedno światło przednie oraz jedno światło stop.**

**9.2.10.** Fotel kierowcy jest wymagany. Fotele muszą być trwale przymocowane do podłogi lub szyn za pomocą minimum 4 śrub/nakrętek wraz z podkładkami. Mocowanie na zatrzaski jest zabronione. Fotele muszą być wyposażone w tapicerkę. Zalecane jest użycie foteli homologowanych przez FIA lub SFI. W pojazdach z czasem przejazdu ¼ mili poniżej ET 10.0 sekund fotele z homologacją są wymagane.

**Od sezonu 2019: Przy montażu roll bar lub klatki bezpieczeństwa wymagane fotele kubekowe z homologacją (wykonane z kompozytów lub aluminium), przy czasie przejazdu ¼ mili ET powyżej 11.5 sekundy dopuszczone fotele z wygasłą homologacją.**

Nie jest wymagana deska rozdzielcza. Możliwe jest dodanie elementów ułatwiających montaż wskaźników, zegarów lub przełączników w sposób niezagrażający bezpieczeństwu kierowcy. Elementy wnętrza pojazdu muszą być pozbawione ostrych krawędzi zagrażających bezpieczeństwu kierowcy.

#### **9.2.11. Pasy Bezpieczeństwa**

Wszystkie pojazdy muszą być wyposażone w co najmniej 4-ro punktowe pasy bezpieczeństwa, poprawnie zamontowane. W przypadku użycia seryjnego fotela, dozwolone jest pozostawienie seryjnych pasów bezpieczeństwa. Zabronione jest mocowanie pasów w tym samym punkcie, co mocowanie fotela.

**Od sezonu 2019: Pasy co najmniej 5-cio punktowe, zgodne z wymogami SFI 16.1 (3' szerokości). W pojazdach z czasem ¼ mili ET poniżej 10.0 sekund (dla FWD 11.5 sekundy) wymagane pasy z aktualną homologacją, nie starsze niż 3 lata od daty produkcji.**

#### **9.2.11.a. Siatki bezpieczeństwa**

Zalecane. Muszą być w dobrym stanie i poprawnie zamontowane do klatki bezpieczeństwa. Zatrzaski są zabronione jako elementy mocujące. Zalecane siatki zgodne z normą SFI spec 27.1.

**9.2.12.** Dozwolone jest używanie urządzeń umożliwiających pomiar czasu lub telewizyjną rejestrację przejazdu podczas trwania imprezy. Wyniki tych pomiarów lub rejestracji nie mogą stanowić podstawy do zgłaszania protestów.

**9.2.13.** W samochodzie nie mogą znajdować się żadne luźne przedmioty, które mogłyby spowodować zagrożenie dla kierowcy.

**9.2.14. System Paliwowy** System paliwowy musi być szczelny. Zbiornik paliwa musi się znajdować poza przedziałem pasażerskim, wyjątek stanowi seryjne rozwiązanie (jedynie w przypadku pozostawienia całkowicie seryjnego systemu. W przypadku dokonania zmian w systemie paliwowym, zbiornik należy zamontować poza przedziałem pasażerskim). W sezonie 2018 dozwolone jest przeprowadzenie linii układu paliwowego we wnętrzu pojazdu pod warunkiem użycia przewodów w stalowym oplocie.

**Zmiany od sezonu 2019:**

- System paliwowy musi się w całości znajdować poza przedziałem pasażerskim,

- Zabezpieczenie przewodów paliwowych w pobliżu koła zamachowego,

Zakaz łączenia przewodów paliwowych w przedziale kierowcy (można przed ognioodporną ścianką i za grodzią w przedziale silnika).

Odpowietrzenie oraz wlew nie mogą znajdować się w jednej przestrzeni z Kierowca.

**9.2.15.** Butla podtlenu azotu Dozwolony, pod warunkiem zastosowania butli spełniającej standard DOT1800 oraz poprawnego montażu.

Wszystkie złącza oraz przewody powinny być tego samego producenta, wyjście zaworu bezpieczeństwa powinno być wyprowadzone poza przedział pasażerski.

Dostępne w komercyjnej sprzedaży układy podgrzewania butli są dozwolone, pod warunkiem wykorzystania termostatu.

**Zmiany od sezonu 2019:**

- Miejsce montażu butli powinno być oznaczone odpowiednią naklejką o rozmiarach 3 cale x 3 cale,

- musi być na stałe przytwierdzona do podłoża podczas trwania imprezy.

**9.2.16.** Nie jest wymagany mechanizm opuszczający i podnoszący szyby.

### **9.2.17. Spadochrony**

Wymagany w przypadku wszystkich pojazdów z prędkością końcową ponad 250km/h. Spadochron musi być czysty i wolny od uszkodzeń, oraz wyprodukowany zgodnie z normami NHRA. Podczas badania technicznego, spadochron musi być okazany zespołowi sędziów w stanie rozłożonym. Brudne oraz uszkodzone spadochrony są niedopuszczalne. Zawleciska zabezpieczające muszą być oznaczone czerwoną zawieszka. Punkty mocowania spadochronu muszą się swobodnie obracać, zakazane jest mocowanie do nieobrotowej części. **Od sezonu 2019: Spadochron wymagany od prędkości końcowej 226km/h.**

### **9.2.18. Tylny wózek**

Użycie tylnych wózków jest dozwolone. Kółka muszą być wykonane z materiałów typu plastik lub guma. Zabronione jest użycie kółek stalowych. Podczas postoju w polach startowych, kółka muszą się obracać swobodnie. Wózek musi być zamontowany solidnie. Nie jest dozwolona zmiana ustawień wózka podczas wyścigu.

**9.2.19.** Dozwolony jest start pojazdem, którego karoseria jest wykonana w całości z konstrukcji rurowej, a na nią może być nałożona makieta z karbonu, kevlaru, włókna szklanego lub podobnego laminatu (grubość min. 3 mm), wg regulaminu klasy outlaw.

### **9.3 Zawieszenie, hamulce i opony samochodu w klasach PROFI:**

**9.3.1.** Nie muszą być zachowane seryjne punkty mocowania zawieszenia.

**9.3.2.** Nieseryjne amortyzatory, sprężyny, wahacze oraz rozpórki są dopuszczalne.

**Każdy pojazd musi być wyposażony w poprawnie zamontowane i funkcjonujące amortyzatory na każdym kole. Każde koło powinno posiadać dodatkowo co najmniej jedną, poprawnie funkcjonującą sprężynę. Nie jest dozwolone odelżanie części seryjnych.**

#### **9.3.2.a. Traction bar**

Dozwolone.

**Od sezonu 2019: Minimalna średnica rur to 3/4".**

#### **9.3.2.b. Balast**

Dozwolony, pod warunkiem solidnego mocowania

**9.3.3.** Wysokość bieżnika opony musi wynosić minimum 1,6 mm z wyjątkiem art. 7.3.4.

**9.3.4.** Opony bez bieżnikowe (slick) mogą być używane w każdej klasie startowej.

Zabronione jest używanie opon samodzielnej produkcji, motocyklowych oraz wyprodukowanych do przyczep. Podczas zawodów, użycie opon typu slick jest dozwolone. Rozmiary opon są dowolne.

Opony nie mogą wystawać poza obrys nadwozia ponad 50mm.

#### **9.3.4.a. KOŁA**

Koła mogą wystawać maksymalnie 50mm poza obrys pojazdu. Wszelkie nakładki zasłaniające śruby/nakrętki muszą być zdemonstrowane podczas badania technicznego i wyścigu. Zabronione jest użycie kół motocyklowych, koła szprychowe są dozwolone pod warunkiem fabrycznego montażu.

Minimalna średnica felgi to 13". Jeśli pojazd był fabrycznie wyposażony w mniejsze felgi i nadal posiada fabryczny silnik, są one dozwolone. Wszystkie śruby/nakrętki muszą być obecne i poprawnie zamontowane.

**9.3.5.** Sprawny system hamulcowy na wszystkich kołach.

**(po jednym na każde koło). Użycie układu wspomagania hamulców jest dozwolone.**

### **9.4. Silnik i skrzynia biegów samochodu w klasach PROFI:**

**9.4.1.** Wymiany silnika, zmiany sterowania elektroniką i inne podnoszące moc silnika są dozwolone.

**9.4.2.** W przypadku, gdy w samochodzie znajdują się elementy któregośkolwiek z doładowań, to nie będą one liczone jako zastosowane, jeśli instalacja jako całość nie funkcjonuje. Kompresor lub turbosprężarka nie mogą mieć połączenia z układem dolotowym, systemy wtrysku podtlenu azotu muszą być pozbawione butli – zbiornika gazu. Organizator zastrzega sobie prawo do plombowania elementów nieczynnego doładowania. Kierowca jest zobowiązany zgłosić posiadanie tego typu nieczynnego doładowania przed wykonaniem pierwszego przejazdu na imprezie.

**9.4.3.** Mogą być przeprowadzane dowolne modyfikacje skrzyni biegów.

#### **9.4.3.a. Oil Catch Tank**

Wymagany w przypadku modyfikacji seryjnego systemu wentylacji skrzyni korbowej. Osobny filtr założony na wyjście z pokrywy zaworowej jest zabroniony. Pojemność zbiornika powinna wynosić co najmniej 500ml, zbiornik powinien być trwale zamocowany

i być odporny na działanie olejów oraz oparów paliwa.

#### **9.4.3.b. OSŁONA KOŁA ZAMACHOWEGO**

Wszystkie pojazdy FWD z czasem przejazdu ¼ mili ET poniżej 11.5 sekundy oraz pozostałe pojazdy z czasem przejazdu ¼ mili ET poniżej 11.0 sekund, muszą być wyposażone w osłonę koła zamachowego o grubości minimum 6mm, wykonanej ze stali. Osłona spełniająca wymagania SFI spec 6.1, 6.2 lub 6.3 jest wystarczająca. Osłona musi być zamontowana do podwozia/skrzyni biegów/silnika za pomocą śrub co najmniej M10, klasy co najmniej 8.8. Element może być wykonany z kilku części, jednakże musi chronić koło zamachowe na całym jego promieniu. Osłona może być zamocowana maksymalnie 2cm od obudowy skrzyni biegów.

**Od sezonu 2019: Wymóg osłony koła zamachowego dla pojazdów FWD od czasu ET 12.0 sekund, dla pozostałych od ET 11.5 sekundy.**

Każdy pojazd wyposażony w skrzynię manualną musi posiadać sprzęgło sterowane nogą. System ręcznego operowania sprzęgłem musi być oficjalnie dopuszczony na terenie EU i posiadać oznakowanie E. Jest on dopuszczony jedynie dla kierowców z dysfunkcją ruchową.

#### **9.4.3.c. SKRZYŃIA AUTOMATYCZNA**

Każdy pojazd wyposażony w nieoryginalną skrzynię biegów, musi posiadać system uniemożliwiający włączenie biegu wstecznego bez zabezpieczenia. Dodatkowo, pojazd nie może da się uruchomić, gdy skrzynia biegów znajduje się w pozycji D lub R. Wszystkie pojazdy wyposażone w automatyczną skrzynię biegów i z czasem przejazdu ¼ mili ET poniżej 9.50 sekundy lub osiągające prędkość końcową ponad 226km/h muszą być wyposażone w osłonę koła zamachowego.

**Od sezonu 2019: Osłona wymagana od czasu ET 10.5 sekundy. Poniżej ET 10 sekund wymagane koło zamachowe spełniające standardy SFI spec 4.1.**

#### **9.4.3.d. DYFERENCJAŁ RÓŻNICOWY**

Blokada układu różnicowego typu torsen, cierna, drag spool oraz fabryczne blokady dozwolone.

**Od sezonu 2019: Zabronione spawanie układów różnicowych.**

#### **9.4.3.c. PRZENIESIENIE NAPĘDU**

Napęd AWD jest dozwolony. Wszystkie pojazdy RWD z czasem ET poniżej 12 sekund na dystansie ¼ mili na oponach typu slick oraz pojazdy AWD z czasem poniżej 11.5 sekundy na dystansie ¼ mili na oponach DOT lub E muszą posiadać pierścień zabezpieczający wał napędowy. Układ napędowy musi być szczelnie odgradzony od przedziału pasażerskiego.

**Od sezonu 2019: Pierścień zabezpieczający dla pojazdów RWD wymagany od czasu 13 sekund na dystansie ¼ mili.**

**9.4.4.** Zmiana umiejscowienia akumulatora i jego wielkości jest dozwolona. Akumulator przeniesiony do kabiny nie może się znajdować bliżej niż 50 cm od fotela kierowcy, musi być trwale przytwierdzony do podłogi w tylnej części pojazdu i uziemiony oraz musi znajdować się w kwasoodpornej skrzynce.

**9.4.5.** Silnik wraz z osprzętem musi być oddzielony od kierowcy niepalną przegrodą o grubości minimum 2 mm lub przegrodą seryjną. Komputery sterujące pracą silnika muszą być zamocowane na sztywno a wiązki sterujące upięte.

#### **9.5. Układ wydechowy samochodu w klasach PROFI:**

**9.5.1.** Wymagany jest układ wydechowy, którego koniec znajduje się w odległości nie mniejszej niż 10 cm od kierowcy.

**9.5.2.** Wyprowadzenie spalin z zaworów upustowych samochodów doładowanych nie stanowi końca układu wydechowego wyjścia external Wastegate, musi być owinięte bandażem thermo oraz wyprowadzone w miejscu niezagrażającym pożarem.

**9.5.2.a.** Wyczynowe układy wydechowe są dozwolone. Układ wydechowy musi być zakończony z tyłu lub z boku pojazdu. Dopuszczalne jest wyprowadzenie układu wydechowego przez maskę pojazdu. Układ wydechowy nie może być zakończony elementem elastycznym, jak również nie może być skierowany w dół, wyjątkiem jest układ seryjny. Dodatkowo układ wydechowy musi być szczelny oraz musi się znajdować poza przedziałem pasażerskim.

#### **9.5.2.b. SCREAMER PIPE**

Zalecane jest połączenie zaworów Waste gate z układem wydechowym. Jeśli nie jest to możliwe, zakończenie screamer pipe powinno się znajdować w komorze silnika,

jednocześnie kierowca musi stosować kombinezon wyścigowy który spełnia wymagania co najmniej SFI spec 3.2A/1.

**9.5.3.** Wymagane jest zachowanie odległości z art. 9.5.1.

**9.5.4.** Końcowy element układu wydechowego musi znajdować się w odległości od zera do stu cm od obrysu samochodu.

**9.5.4.a.** Auta wyposażone we wtrysk jakiegokolwiek alkoholu, czy to E85 czy methanol w dół, zalecany jest montaż recyrkulacyjnych BOV.

**9.5.4.b.** Wszystkie auta startujące jadą z wyłączoną klimatyzacją.

**9.5.4.c.** Wszyscy zawodnicy jadą z odryglowanymi drzwiami. Jeśli jest taka możliwość. W nowszych autach zalecane ustawienie w komputerze pokładowym przed pierwszym startem.

## **9.6. Inne przepisy w klasach PROFI:**

### **9.6.1. KASK**

Każdy kierowca w klasie Profi ma obowiązek jazdy w kasku. Obowiązuje zakaz startu z pasażerem (poza jazdami pokazowymi za zgodą organizatora).

*Wymagany. Zalecany zgodny z wybraną homologacją motorsportową, do wyboru:*

*ONS/OMK (tylko Niemcy)*

*ECE series 22/04 or 22/05 (europa)*

*SIS 88.24.11(Szwecja)*

*NF S 72.3059 (Francja)*

*DS 2124.1 (Holandia)*

*SFS 3653 (Finlandia)*

*B.S.I.BS 6658-85 type A/FR (Wielka Brytania)*

*Snell foundation (**Snell 2000 wygasła!!**)*

*- SA 2005*

*- SA 2010*

*SFI 31.1 (otwarty)*

*SFI 31.2(zamknięty/integralny)*

*Lub zgodny z E.*

Wizjer nie może być przyciemniony lub lustrzany, nie może być uszkodzony. Kask musi być w dobrym stanie, bez rys i odprysków na powierzchni. Dopuszczalna jest naklejka przeciwsłoneczna – do uzgodnienia z sędzią technicznym. Dla pojazdów z czasem przejazdu ¼ mili ET poniżej 10.0 sekund zakazane są kaski otwarte.

**Od sezonu 2019: Dla samochodów z czasem przejazdu ¼ mili ET poniżej 11.0 sekund kask z aktualną homologacją sportową wymagany.**

### **9.6.1.a. KOŁNIERZ**

Kołnierz zabezpieczający dla kierowcy jest zalecany. Przy czasach przejazdu ¼ mili ET poniżej 9.0 sekund jest wymagany.

**Od sezonu 2019: obowiązkowy system Hans lub pokrewne dla pojazdów z czasem przejazdu ¼ mili ET poniżej 10.0 sekund.**

### **9.6.1.b. ZABEZPIECZENIE**

Miejsca potencjalnie kontaktowe, gdzie kask zawodnika może uderzyć o klatkę bezpieczeństwa, muszą być zabezpieczone przed szkodliwymi skutkami za pomocą niepalnej, homologowanej przez FIA pianki o grubości minimum 6.5mm.

**9.6.2.** Można używać nitrometanu, metanolu, etanolu lub izopropanolu. Użycie tych substancji musi być zgłoszone organizatorowi na piśmie przed rozpoczęciem imprezy. Niezgłoszenie w/w substancji może spowodować wykluczenie kierowcy z imprezy i nałożenie innych kar regulaminowych. Bez zgłoszenia można używać benzyny, oleju napędowego lub opałowego, LPG, CNG, prądu lub wodoru.

**Zmiany od sezonu 2019:**

- w przypadku korzystania z E85 oraz metanolu, izopropylenu, etanolu, należy odpowiednio oznaczyć pojazd widoczną naklejką o rozmiarach 3 cale x 3 cale.

### **9.6.2.a UBRANIA**

Ani kierowca, ani członkowie zespołu przebywający w strefie startu nie mogą być ubrani w krótkie spodenki, T-shirty, sandały etc. Gołe nogi lub brak koszulki są niedopuszczalne w strefie burn out i startu. Kierowca i członkowie zespołów muszą być ubrani w odpowiednie spodnie (jeans lub pochodne), koszulę z długimi rękawami lub kombinezon i

odpowiednie, wiązane lub zapinane buty. Zalecana jest ochrona słuchu i zabezpieczenie dłoni rękawicami.

**9.6.2.a.** Auta używające substancji wymagających zgłoszenia muszą w swym serwisie posiadać gaśnicę 5 kg a w strefie startu jeden z mechaników gaśnicę 2 kg.

## **10. Warunki techniczne oraz bezpieczeństwa klasy OUTLAW/DEMO:**

### **10.1. Warunki obowiązujące klasę profi dotyczące bezpieczeństwa**

**10.2.** Dozwolony jest start pojazdem, którego karoseria jest wykonana w całości z konstrukcji rurowej, a na nią może być nałożona makieta z karbonu, kevlaru, włókna szklanego lub podobnego laminatu (grubość min. 3 mm lub grubsza, jeżeli nie zachowuje sztywności konstrukcji makiety nałożonej na szkielet).

**10.3.** Zawodnicy startujący pojazdami jak gokart, buggy lub SAM nie mogą posiadać wystających elementów zagrażających życiu lub zdrowiu kierowcy oraz osób znajdujących się na polach startowych. Muszą posiadać dokumenty potwierdzające, że pojazd jest bezpieczny.

**10.4.** Nabicie tabliczki znamionowej z numerami uprawnień spawacza w miejscu widocznym dla sędziego (konstrukcja rurowa i klatka osobno). Jest niezbędnym minimum do dopuszczenia pojazdu do startu. (jeśli pojazd nie posiada innych dokumentów).

**10.5.** Kierowca zobowiązany jest do posiadania dokumentów do jakich czasów oraz prędkości homologowana jest konstrukcja nośna, jeśli została zakupiona lub zrobiona na zamówienie a producent posiada taki certyfikat dla konstrukcji produkowanych przez siebie.

**10.6.** Kierowca ma bezwzględny obowiązek jazdy w homologowanym (może być z utraconą ważnością homologacji) kombinezonie, butach, rękawicach oraz bieliźnie, oraz w kasku z homologacją ważną dla danej konstrukcji szkieletu. Zakaz jazdy w otwartym kasku).

**10.7.** Zawodnicy startujący pojazdami jak gokart, buggy lub SAM nie mogą posiadać wystających elementów zagrażających życiu lub zdrowiu kierowcy oraz osób znajdujących się na polach startowych. Muszą posiadać dokumenty potwierdzające, że pojazd jest bezpieczny.

## **11. WARUNKI TECHNICZNE ORAZ BEZPIECZEŃSTWA KLAS MOTO-CYKLOWYCH STREET JUNIOR; STREET; STREET PLUS; STREET SUPER; DRAG**

**11.1.** Wymagania klasy motocyklowych klas STREET:

- Wymagane lampy,
- lusterka,
- układ wydechowy (może być sportowy),
- seryjny rozstaw osi i wysokość zawieszenia,
- owiewki lub owiewki sportowe,
- seryjny zbiornik paliwa na swoim miejscu,
- zrywka zalecana w klasie strepet (wymagana od 2019) obowiązkowa w klasie DRAG.

**11.2.** Każdy kierowca musi posiadać zapięty kask integralny, kombinezon, rękawice i buty motocyklowe (niedopuszczalny jest start bez elementów chroniących ciało).

**11.3.** Zabroniony jest start z pasażerem.

**11.4.** Motocykl musi posiadać ramę, hamulce oraz seryjny sposób przeniesienia napędu. Dopuszczalny jest całkowity brak jakichkolwiek świateł (TYLKO KLASA DRAG).

**11.5.** Wymiana opon na opony typu slick jest dozwolona we wszystkich klasach.

**11.6.** Nie można stosować dodatkowych tylnych kółek z wyjątkiem klas Moto DRAG.

**11.7.** Wymagane są sprawne hamulce na obu kołach: hamulec przedni – dwie tarcze (za wyjątkiem motocykli seryjnie posiadających jedną tarczę), hamulec tylny – minimum jedna tarcza lub bęben.

**11.8.** Przedłużenie wahacza oraz dodanie doładowania są dopuszczalne tylko w klasie MOTO DRAG.

## **12. PRZEBIEG ZAWODÓW**

**12.1.** Do udziału w PPWR dopuszczonych będzie maksymalnie 120 samochodów oraz maksymalnie 50 motocykli wg kolejności zgłoszeń i dokonanych wpłat. O ile organizator nie postanowi inaczej.

**12.2.** Do udziału w PPWR będą dopuszczeni kierowcy, którzy:

- a/ wypełnią zgłoszenie,

- b/ dokonają wpłaty wpisowego,
- c/ posiadają ważne prawo jazdy odpowiedniej kategorii lub licencję sportową,
- d/ pojazd, którym startują przedzie pozytywnie badanie techniczne zgodności auta z regulaminem PPWR Polski.

**12.3.** Badanie przeprowadzone będzie bezpośrednio przed każdym PPWR w miejscu rozgrywania PPWR przez uprawnione osoby, oddelegowane przez Organizatora pod kierownictwem Sędziego technicznego i jednego członka komisji.

**12.4.** Organizator może przyznać na każdą z PPWR „Dziki karty”, które umożliwią wpisanie na listę startową w dniu PPWR kierowców, którzy nie wypełnili wcześniej formularza zgłoszeniowego.

**12.5.** Pojazd (samochód lub motocykl), którego konstrukcja wskazuje, że może zagrazać bezpieczeństwu uczestników lub kierowcy może być niedopuszczony do startu w każdym momencie trwania PPWR.

**12.6.** Na parkingu dla zawodników przeprowadzane będą Badania Kontrolne (BK) oraz przydzielane numery startowe. Zawodnik ma obowiązek umieszczenia na tylnej szybie lub innym miejscu wskazanym przez organizatora pojazdu kartki z numerem startowym (dostarczone przez organizatora).

**12.7.** Zawodnicy parkują pojazdy tylko na specjalnie do tego celu wydzielonym parkingu.

**12.8.** Celem kierowcy jest pokonanie w jak najkrótszym czasie odległości 1/4 mili tj. 402,336m. wyznaczonej pomiędzy linią „Start” i linią „Meta” przez minimum jeden z pary startujących pojazdów.

**12.8.1.** Podczas pokonywania tego dystansu nie obowiązują żadne ograniczenia prędkości.

**12.9.** Kierowca musi posiadać zapięty kask i pasy bezpieczeństwa wjeżdżając na pola startowe. Kierowca, który się nie zastosuje do niniejszego wymogu zostanie cofnięty ze startu.

**12.10.** Wszystkie szyby podczas jazdy muszą być zasunięte a anteny CB zdemontowane.

**12.11.** Kierowca może prowadzić tylko jeden pojazd zgłoszony w danej klasie.

**12.12.** Każdy pojazd może startować tylko w jednej klasie danej grupy.

**12.13.** W przypadku, gdy pojazd prowadził inny kierowca, następuje dyskwalifikacja kierowcy, który prowadził pojazd oraz kierowcy, który powinien prowadzić pojazd. (zapis ten nie dotyczy przypadku, w którym jest to przejazd w trakcie zawodów mierzony, ale nie klasyfikowany w celu sprawdzenia lub dostrojenia pojazdu).

**12.14.** Sygnał do startu dla obydwu pojazdów są zmieniające się automatycznie światła. Start kierowców następuje w momencie zapalenia się światła zielonego.

**12.15.** Zawody przeprowadzone są według następującego porządku:

- eliminacje,
- ćwierćfinały,
- półfinały,
- finały.

**12.15.1.** Ilość przejazdów w eliminacjach określa (i informuje o tym zawodników) organizator bezpośrednio przed zawodami – minimalna ilość przejazdów kwalifikacyjnych to 3.

**12.15.2.** Do ćwierćfinałów kwalifikuje się 8 najszybszych kierowców w danej klasie – decyduje czas ET (czas przejazdu).

**12.16.** Samochody klas STREET do 11.0 sek., jeśli przekroczą limit mogą zostać przeniesione do klasy PROSTREET na wniosek kierowcy lub sędziego. Mogą pozostać też w klasie STREET pod warunkiem, że co najmniej jeden z czasów będzie mieścił się w limicie. W takim przypadku, jeżeli kierowca awansuje do półfinałów i finałów nie może przekroczyć limitu pod karą dyskwalifikacji.

**12.17.** Pary ćwierćfinałowe tworzą zawodnicy wg kryteriów – 1-8; 4-5; 2-7; 3-6.

O zwycięstwie i awansie do półfinału decyduje czas ET+RT. Zwycięzcy półfinałów kwalifikują się do finału.

W finałowym wyścigu (jeden wyścig) wygrywa zawodnik, który uzyska lepszy czas ET+RT. Trzecie miejsce zdobywa zawodnik, który wygrał mały finał (mały finał jadą zawodnicy, którzy przegrali biegi półfinałowe. Lub w przegranej swoim półfinale uzyskał lepszy czas ET+RT. (Jeśli nie ma biegu o 3 i 4 miejsce w przejazdach finałowych (półfinały i finał) w przypadku równych czasów uzyskanych przez zawodników wygrywa ten z

lepszym czasem ET.

**12.18.** Organizator może przeprowadzić serię finałową systemem skróconym 1-4; 2-3.

**12.19.** Kierowcy na starcie są ustawiani automatycznie przez system pomiarowy lub w razie awarii systemu świateł PRESTAGE przez obsługę zawodów. Zawodnik startuje po zapaleniu się zielonego światła. Start zanim zapali się zielone światło jest traktowany jako „falstart” i ten przejazd nie jest zaliczony („falstart” nie upoważnia do powtórzenia biegu).

**12.20.** W ćwierćfinale półfinale i finale każdy „falstart” powoduje przegraną kierowcy w tym biegu za wyjątkiem sytuacji, gdy w którymkolwiek z tych przejazdów falstartu dokonają obaj kierowcy. W takim przypadku wygrywa kierowca, którego falstart był najbliższy - 0.

**12.21.** Wyniki uzyskane przez kierowców są mierzone za pomocą specjalnych urządzeń pomiarowych i na bieżąco wyświetlane na tablicy wyników. W razie awarii jednego z torów impreza może być przeprowadzona na drugim sprawnym torze. W razie całkowitej awarii sprzętu pomiarowego (dotyczy tylko półfinałów i finałów) organizator może podjąć decyzję o innym sposobie określenia zwycięzcy w danym przejeździe.

**a.** Ewidentna wygrana – auto wjeżdża na linię mety jako pierwsze (decyzja sędziego znajdującego się na mecie na podstawie monitoringu).

**b.** W razie niemożności stwierdzenia które auto przecięło jako pierwsze linię mety wyścig danej pary zawodników zostanie powtórzony w momencie naprawienia sprzętu pomiarowego.

**c.** W momencie całkowitej niesprawności sprzętu pomiarowego podczas finałów i półfinałów, klasyfikacją końcową są wyniki osiągnięte w eliminacjach.

**12.22.** W finałach kierowca ma 2 minuty na stawienie się na linii startu od momentu wywołania, po tym czasie ogłasza się jego przegraną a zwycięzcą (bez konieczności wykonania przejazdu) zostaje kierowca gotowy do startu. W przypadku awarii dwóch pojazdów z pary, które uniemożliwiają dojechanie na pole startowe, o miejscu decyduje lepszy czas ET uzyskany w eliminacjach.

**12.23.** Ćwierćfinały Półfinały i finały odbędą się przy minimum 4 pojazdach w klasie, o ile organizator nie podejmie innej decyzji.

**12.24.** Rozgrzewanie opon jest możliwe na rolnach na parkingu oraz w miejscu wyznaczonym przez Organizatora.

**12.25.** Dopuszczone jest tzw. BURNOUT rozgrzewanie opon na polach startowych z maksymalnie dwukrotnym przejechaniem linii startowej.

**12.26.** Schładzanie intercoolera (chłodnicy powietrza) jest zabronione na polu startowym.

**12.27.** Zabrania się wykonywania jakichkolwiek modyfikacji pojazdów w trakcie trwania zawodów (dopuszczone są wyłącznie naprawy uszkodzonych elementów pojazdu). Wyjątek stanowi poprawa elektroniki silnika i procedur startowych.

**12.28.** Zabronione jest przekraczanie linii pomiędzy torami (ze względu na kabel pomiarowy oraz bezpieczeństwo startujących). Zakazana jest jazda w poprzek toru lub w kierunku przeciwnym do kierunku jazdy.

**12.29.** Powrót odbywa się wyłącznie torem wyznaczonym przez Organizatora z prędkością maksymalną 60 km/h.

### **13. Badania lekarskie**

**13.1.** Obowiązkiem zawodnika/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.

**13.2.** Dopuszczalny poziom alkoholu wynosi 0,00 g/litr.

**13.3.** Odmowa zawodnika/kierowcy poddania się badaniu na okoliczność zawartości alkoholu, środków odurzających i dopingowych w organizmie lub niestawienie się na nie, jest równoznaczne z pozytywnym wynikiem próby.

**13.4.** Jeżeli badanie, o którym mowa w art. 13.1. dało wynik pozytywny lub spełniony został art.13.3., wyklucza się zawodnika z zawodów i nakłada karę finansową w wysokości 500 PLN.

**13.5.** Badanie przeprowadza się legalizowanym miernikiem.



## 14. Inne postanowienia

**14.1.** Zawodnik ma obowiązek stawienia się na odprawie zawodników, która odbywa się w dniu zawodów pod karą ograniczenia liczby przejazdów eliminacyjnych lub wykluczenia z zawodów.

**14.2.** Bezpośrednio przed startem (w strefie startowej) może przebywać wyłącznie zawodnik i dwóch mechaników (preferowany kombinezon), Czyszczenie opon i schładzanie intercoolerów odbywa się w strefie poza polami startowymi.

**14.3.** Jeżeli Organizator stwierdzi w startującym samochodzie jakiegokolwiek przecieki płynów eksploatacyjnych (paliwo, olej, płyn hamulcowy itp.) to samochód ten nie będzie dopuszczony do startu.

**14.4.** Jeżeli w czasie trwania zawodów pojawią się opady deszczu, to zawody będą natychmiast przerwane. Organizator określi czas trwania przerwy w rozgrywaniu zawodów i powiadomi o tym zawodników. Jeżeli z uwagi na mokry tor zawody nie będą mogły być kontynuowane, to do klasyfikacji będą zaliczane czasy (i miejsca) uzyskane do momentu przerwania zawodów.

**14.5.** Kierowca ma obowiązek osobistego zgłoszenia się po odbiór nagród – nieodebranie nagrody w dniu zawodów jest traktowane jako rezygnacja zawodnika z tej nagrody.

## 15. Kary

**15.1.** W przypadku naruszania zasad niniejszego Regulaminu, niebezpiecznego zachowania, łamania zasad obowiązujących na imprezie, działania wbrew poleceniom organizatora będą nakładane przez Organizatora następujące kary regulaminowe:

a/ Upomnienie,

b/ Kara finansowa- osoba, która przejechała między pasami startowymi karana jest opłatą w wysokości 100 PLN -jeżeli działanie to spowodowało uszkodzenie kabla aparatury do pomiaru czasu organizator nakłada karę 1000 PLN,

c/ Niedopuszczenie do startu,

d/ Wykluczenie z imprezy,

e/ Usunięcie z terenu imprezy, w tym za niesportowe lub niebezpieczne zachowanie oraz za zakłócanie przebiegu imprezy,

f/ Wykluczenie z imprezy wraz z odebraniem punktów i zdobytych nagród.

**15.2.** Oprócz w/w kar można stosować kary przewidziane i zgodne z MKS.

**15.3.** Nieuiszczenie kary w ciągu 15 minut od jej nałożenia powoduje niedopuszczenie do dalszej części PPWR i skierowanie sprawy do GKSS.

**15.4.** Kary nie zwalniają z obowiązku naprawienia wyrządzonej szkody. Organizator może skorzystać z zapisów zawartych w przepisach prawa cywilnego lub karnego.

## 16. Protesty i odwołania

**16.1.** Wszystkie protesty i odwołania muszą być składane zgodnie z postanowieniami MKS, art. 13, 14 i 15.

**16.2.** Protest powinien być skierowany do Organizatora i złożony na piśmie wraz z kaucją 300 PLN w każdym momencie trwania imprezy lub najpóźniej w ciągu 30 minut od momentu ogłoszenia wyników. Protest powinien zawierać dokładny opis wraz z punktem regulaminu, którego dotyczy oraz podpis zawodnika wraz z telefonem kontaktowym.

**16.3.** Protesty mające miejsce na zawodach muszą być adresowane do przewodniczącego ZSS i powinny być złożone do dyrektora zawodów lub jego asystenta. W przypadku nieobecności dyrektora zawodów lub jego asystenta protesty muszą być złożone do przewodniczącego ZSS. Fakt otrzymania protestu powinien być potwierdzony na piśmie z podaniem czasu wpłynięcia.

**16.4.** Władze zawodów (ZSS) rozpatrują protesty po wysłuchaniu zainteresowanych. Od decyzji ZSS zawodnikowi przysługuje prawo odwołania do GKSS. Zapowiedź odwołania musi być zgłoszona do ZSS w formie pisemnej z jednoczesną wpłatą kaucji w ciągu 1 godziny od wydania decyzji. Termin wniesienia odwołania upływa po 96 godzinach od chwili złożenia zapowiedzi do ZSS. Wyniki zawodów w części dotyczącej odwołania zostają ogłoszone jako prowizoryczne, bez wręczenia nagród, które zostają zatrzymane aż do ostatecznego ogłoszenia. Zapowiedź odwołania do GKSS od złożonego/przyjętego protestu wynosi 2.500- PLN.

**16.5.** W przypadku uznania słuszności protestu, opłata zostaje zwrócona. Natomiast przy proteście technicznym opłata podlega zwrotowi, jeżeli protest był słuszny, jeżeli był niesłuszny - opłatę wypłaca się kierowcy oprotestowanemu po potrąceniu kosztów

badania technicznego.

## 17. Punktacja cyklu PPWR

**17.1.** Kierowcy, którzy zajęli w klasie miejsca I-VIII otrzymują następującą ilość punktów:

Miejsce	1	2	3	4	5	6	7	8
Punkty	20	15	11	8	6	4	2	1

**17.2.** Na zawodach puchary otrzymują kierowcy, którzy zajmą trzy pierwsze miejsca w klasie.

**17.3.** Punkty za miejsca I-IV są przydzielane na podstawie wyników z finałów, natomiast punkty za miejsca V-VIII na podstawie czasów ET uzyskanych w eliminacjach.

**17.4.** Kierowca zdobywa punkty, jeżeli wykona przynajmniej jeden prawidłowy przejazd i znajdzie się na miejscu od I do VIII. Falstarty oraz wykluczenia nie są zaliczane jako prawidłowe przejazdy.

**17.5.** Jeżeli z przyczyn niezależnych od Organizatora awarii technicznej ulega sprzęt pomiarowy, w wyniku czego półfinały i finały nie mogłyby się odbyć, to o klasyfikacji końcowej decydują czasy ET osiągnięte w eliminacjach.

## 18. Klasyfikacja roczna PPWR

**18.1.** Rozgrywki toczyć się będą o:

- puchar Polski w klasach.

**18.2.** Zawodnik/kierowca jest klasyfikowany w sezonie, jeżeli został sklasyfikowany w minimum 1 rundzie PPWR.

**18.3.** Do klasyfikacji indywidualnej PPWR będą uwzględniane punkty ze wszystkich rozegranych w sezonie rund.

**18.4.** Zwycięzca klasyfikacji rocznej PPWR w klasie startowej zostanie kierowca, który uzyska największą ilość punktów.

**18.5.** W przypadku jednakowej ilości punktów w klasyfikacji końcowej o lepszym miejscu będzie decydować w pierwszej kolejności większą ilość pierwszych miejsc. Jeżeli w ten sposób nie uda się wyłonić zwycięzcy, pod uwagę będzie brana ilość drugich miejsc na poszczególnych imprezach, a następnie trzecich. W przypadku dalszej równości tytuł zdobędzie kierowca, który uzyskał lepszy czas ET+RT w całym cyklu PPWR.

## 19. Przepisy końcowe

**19.1.** Poprzez fakt uczestnictwa w PPWR lub przez wykupienie biletu wstępu uczestnicy potwierdzają znajomość i podporządkowanie się Regulaminowi, rezygnując z dochodzenia jakichkolwiek roszczeń od organizatora na drodze sądowej.

**19.2.** Wpłata wpisowego dla kierowców musi nastąpić przelewem nie później niż na 3 dni przed każdym PPWR, czyli do każdego czwartku poprzedzającego niedzielne PPWR (ostatecznym dokumentem jest wydruk kontrolny z konta Organizatora wykonany w sobotę poprzedzającą niedzielne PPWR).

**19.3.** Kierowcy zgadzają się na publikację swoich danych osobowych w wynikach PPWR oraz na przetwarzanie tych danych na potrzeby Organizatora.

### 19.3.a. SPONSORING REKLAMA

**19.3.b.** Podczas wszystkich Rund PPWR organizator decyduje o formie reklamy pojawiającej się na Każdej Rundzie.

**19.3.c.** Reklama Jest płatna za wyjątkiem:

- logotypów sponsorów zawodników lub teamów umieszczona na samochodach kombinezonach, namiotach, matach nieprzepuszczalnych, ubraniach serwisantów oraz hostess. Flagi, banery, windery mogą być użyte jedynie w obrębie namiotu, miejsca postoju zawodnika w Parku Maszyn,
- wszelkie materiały reklamowe umiejscowione w innych miejscach na terenie zawodów są płatne,
- rozdawanie ulotek poza terenem miejsca w Parku Maszyn w tym przez Hostessy jest płatne.

**19.3.d.** Zawodnik ma obowiązek pod karą wykluczenia z zawodów lub finansową do umieszczenia reklam sponsorów cyklu Puchar Polski w Wyścigach Równoległych.

**19.4.** Organizator zastrzega sobie prawo do zmian w regulaminie podczas trwania

sezonu. Zmiany te mogą jedynie dotyczyć kwestii bezpieczeństwa lub zmian organizacyjnych. Zmiany muszą być podane do wiadomości zawodników nie później niż 14 dni przed planowaną rundą PPWR i zatwierdzone przez GKSS.

**19.5** Organizator nie odpowiada za rzeczy pozostawione bez nadzoru lub zagubione, które zostaną zniszczone lub zajęte przez osoby trzecie. Organizator nie przyjmuje na siebie odpowiedzialności za szkody i straty spowodowane przez uczestników (widzów, kierowców, obsługi) w stosunku do osób i ich mienia podczas trwania imprezy. Organizator ma prawo żądania naprawienia szkody na mieniu własnym lub wynajmowanym od osoby, która jej dokonała.

**19.6.** Organizator zastrzega sobie prawo do przeprowadzenia przejazdów pokazowych, które nie będą wliczane do punktacji.

**19.7.** Szczegółowy harmonogram minutowy imprezy zostaje ogłoszony na stronach internetowych Organizatorów na Facebooku nie później, jak na 3 dni przed planowanym terminem PPWR.

**19.8.** Po przekroczeniu bramy wjazdowej uczestnik jest zobowiązany do podporządkowania się przepisom właściwych regulaminów znajdujących się na stronie internetowej Organizatora, poleceniom i instrukcjom wydawanym przez Organizatora, służby porządkowe, ochronę oraz osoby upoważnione przez Organizatora. Kierowca jest zobowiązany do niespożywania alkoholu i innych zakazanych przez prawo środków przed i w trakcie trwania imprezy.

**19.9.** Uczestnik jest zobowiązany do przestrzegania zasad bezpieczeństwa oraz ograniczenia prędkości do 20 km/h na terenie zawodów PPWR (z wyjątkiem startu w imprezie). Organizator zastrzega sobie prawo do usuwania z terenu imprezy osób stwarzających zagrożenie dla bezpieczeństwa uczestników (widzów, obsługi i zawodników).

**19.10.** Widzowie są zobowiązani do pozostawienia samochodów i motocykli na parkingu i poruszaniu się pieszo w miejscach przeznaczonych dla publiczności. Nie wolno im wchodzić ani też wjeżdżać na trasę przeznaczoną dla startujących kierowców.

**19.11.** Kierowcy poruszający się pojazdami poza prostą startową są zobowiązani do zachowania szczególnej ostrożności i ustąpienia pierwszeństwa pieszym.

**19.12.** Kierowcy startują w PPWR na własną odpowiedzialność ze świadomością istnienia ryzyka utraty zdrowia lub życia. Organizator nie odpowiada za szkody spowodowane przez kierowców wobec osób, jak również nie bierze na siebie odpowiedzialności za konsekwencje wypadków dla samych kierowców lub mienia.

**19.12.a.** Zawodnik jest odpowiedzialny finansowo za szkody wyrządzone osobom trzecim przez swój team oraz zaproszonych gości. Dotyczy to celowego działania lub niezgodnego z regulaminem Ramowym PPWR i regulaminami dot. Imprez Masowych.

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

**19.14.** Prawo interpretacji i zmian niniejszego regulaminu zastrzega sobie organizator i GKSS. Do kwestii nie ujętych w niniejszym regulaminie mają zastosowanie odpowiednie przepisy MKS wraz z jego załącznikami

Zatwierdzono wraz z załącznikami przez GKSS PZM w dniu 8 kwietnia 2018 r.