

Stan na dzień 20.12.2018

**REGULAMIN RAMOWY
GÓRSKICH SAMOCHODOWYCH
MISTRZOSTW POLSKI**

2019

/obowiązujący projekt do dnia 02.01.2019 /

SPIS TREŚCI

1. USTALENIA OGÓLNE	3
2. KALENDARZ IMPREZ	3
3. OGÓLNE WARUNKI DOTYCZĄCE TRAS	3
4. DOPUSZCZONE SAMOCHODY / PODZIAŁ NA GRUPY I KLASY / WYPOSAŻENIE BEZPIECZEŃSTWA.	4
5. DOPUSZCZENI ZAWODNICY.....	7
6. REGULAMIN UZUPEŁNIAJĄCY ZAWODÓW I INNE DOKUMENTY OFICJALNE	8
7. OSOBY OFICJALNE – WŁADZE I KIEROWNICTWO ZAWODÓW	8
8. ZGŁOSZENIA, WPISOWE, REKLAMA I NUMERY STARTOWE	9
9. UBEZPIECZENIE	11
10. PRZEBIEG ZAWODÓW, SYGNALIZACJA, WYPOSAŻENIE PO	11
11. PARK SERWISOWY	16
12. PARK ZAMKNIĘTY	17
13. PROTESTY I ODWOŁANIA.....	17
14. CEREMONIA ZAKOŃCZENIA ZAWODÓW	17
15. PUNKTACJA PODCZAS ZAWODÓW, PUCHARY I NAGRODY	18
16. WARUNKI KLASYFIKACJI - KLASYFKACJE ROCZNE GSMP	18
17. INNE POSTANOWIENIA.....	20

Załączniki do regulaminu GSMP:

Załącznik nr 1	- Regulamin techniczny GSMP
Załącznik nr 1a	- Karta techniczna samochodu grupy E1*
Załącznik nr 1b	- Karta homologacyjna samochodu grupy E2-SH*
Załącznik nr 1c	- Narodowa karta techniczna samochodu historycznego (dla samochodów posiadających kartę homologacyjną FIA)*
Załącznik nr 1d	- Narodowa karta zgodności technicznej samochodu historycznego (dla samochodów nie posiadających karty homologacyjnej FIA)*
Załącznik nr 1e	- Mocowanie kamer w/na samochodach sportowych
Załącznik nr 2 i 2a	- Numery startowe, reklama
Załącznik nr 3	- Standardowy regulamin uzupełniający*
Załącznik nr 4	- Lista części alternatywnych - dopuszczonych do stosowania w samochodach w grupach historycznej, N/PL i A/PL**
Załącznik nr 5	- Zielona karta BK 1

*załączniki w formacie WORD dostępne są na stronie www.pzm.pl

**wersja elektroniczna dostępna na stronie www.pzm.pl

1. USTALENIA OGÓLNE

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

1.2. GSMP są mistrzostwami otwartymi. Warunkiem udziału Zawodnika zagranicznego w GSMP jest przesłanie druku obowiązującego zgłoszenia oraz spełnienie wymogów niniejszego regulaminu ramowego wraz z załącznikami oraz regulaminem uzupełniającym zawodów.

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

1.4. GSMP rozgrywane są w oparciu o następujące przepisy:

- Międzynarodowy Kodeks Sportowy FIA (MKS), wraz z załącznikami;
- Przepisy Ogólne Obowiązujące w Międzynarodowych Wyścigach Górskich FIA;
- Regulamin ramowy GSMP wraz z załącznikami i komunikatami GKSS;
- **Regulamin warunków bezpieczeństwa i procedury homologacyjnej okazjonalnych tras samochodowych wyścigów górskich – ZTIT PZM;**
- Regulamin Ochrony Środowiska PZM.

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

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

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

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

2. KALENDARZ IMPREZ

2.1. Do GSMP będą zaliczane zawody umieszczone w oficjalnym kalendarzu sportowym PZM na każdy sezon sportowy, zwane dalej rundami.

2.2. GSMP mogą być również rozgrywane poza granicami Polski,

2.3. W przypadku rozgrywania rund GSMP za granicą lub w ramach zawodów do EHC, IHCC i FIA-CEZ, rozgrywane one będą według obowiązujących regulaminów tych zawodów, klasyfikacja dla GSMP będzie prowadzona zgodnie z podziałem na grupy i klasy według art. 3 niniejszego regulaminu.

3. OGÓLNE WARUNKI DOTYCZĄCE TRAS

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

3.2. Trasa musi odpowiadać następującym warunkom:

- długość trasy - łączna długość podjazdów wyścigowych w rundzie min. 5 km;
- szerokość trasy - minimum 5 m; zwężenia do minimalnej szerokości 4 m są dopuszczalne dla odcinków o ograniczonej długości pod warunkiem, że suma ich długości nie przekracza 10% całkowitej długości trasy;
- szczegółowy sposób zabezpieczenia trasy, wraz z wykazem stosowanych zabezpieczeń określają warunki raportu inspekcji homologacyjnej trasy.

3.3. Wyścigi mogą odbywać się wyłącznie na trasach posiadających aktualną licencję krajową dla trasy wyścigu, wydaną przez PZM na podstawie raportu z inspekcji homologacji trasy.

3.4. Warunkiem umieszczenia wyścigu w oficjalnym kalendarzu sportów samochodowych PZM w ramach GSMP na kolejny sezon sportowy jest otrzymanie ważnej licencji krajowej PZM w terminie do dnia 15 listopada aktualnego sezonu sportowego.

W szczególnych przypadkach GKSS może odstąpić od tej zasady:

- na wniosek organizatora;
- w terminie nie krótszym jak 90 dni przed zawodami, dla tras nowych.

Dla organizatorów nowych zawodów lub zawodów które nie odbyły się w ciągu ostatnich 2 lat, wprowadza się obowiązek przeprowadzenia audytu przez osobę wyznaczoną przez GKSS. Audyt ma na celu weryfikację koncepcji organizacyjnych jak również stopnia przygotowania organizatora do przeprowadzenia rund GSMP. Audyt zawodów musi być przeprowadzony co najmniej na 60 dni przed datą zawodów. Negatywna ocena audytu skutkować będzie nie przyznaniem wizy na organizację rund GSMP.

3.5. Projektantów i organizatorów zawodów (budujących oraz eksploatujących trasę i infrastrukturę technologiczną wyścigu), obowiązuje stosowanie wymagań technicznych, wymagań bezpieczeństwa oraz procedur zawartych w dokumentach przekazanych przez ZTiT. Ich egzekwowanie odbywa się w toku przeprowadzanych inspekcji kontrolnych w czasie zawodów przez inspektorów ZTiT oraz władze zawodów.

3.6. W przypadku wystąpienia zmian dotyczących:

- przebiegu lub długości trasy,
- pogorszenia jakości nawierzchni,
- pogorszenia jakości zabezpieczeń,
- przynależnej infrastrukturze technologicznej, oraz innych przypadków, które spowodują naruszenie dotychczasowych szczegółowych wymagań bezpieczeństwa wyścigu lub technicznych, organizator zobowiązany jest takie zmiany zgłosić do BSiT ZG PZM, pomimo posiadania aktualnej licencji krajowej PZM.

BSiT ZG PZM zleci ZTiT przeprowadzenie specjalnej inspekcji kontrolnej i dokonanie ponownej procedury homologacyjnej. Zgłoszenie takie powinno nastąpić z dostatecznym wyprzedzeniem przed planowanym terminem zawodów (za wyjątkiem działania siły wyższej), tak, aby w dniu opublikowania regulaminu uzupełniającego tj. na 30 dni przed datą zawodów, możliwe było wydanie poprawionej dokumentacji homologacyjnej przez ZTiT i przeprowadzenie zawodów w zaplanowanym terminie. Za zrealizowanie i przestrzeganie warunków homologacji odpowiedzialny jest organizator wyścigu.

3.7. Odbiór trasy z ramienia PZM dokonuje delegowany Inspektor ZTiT. Na podstawie przeprowadzonej oceny zgodności trasy z dokumentacją homologacyjną, inspektor wydaje raport z inspekcji trasy. Termin odbioru trasy powinien zostać przeprowadzony najpóźniej w dniu OA.

3.8. Odbioru trasy wyścigu pod względem sportowym dokonuje Zespół Sędziów Sportowych (zwany dalej ZSS) przed rozpoczęciem zawodów. Organizator zobowiązany jest do przedstawienia aktualnej licencji krajowej PZM wraz z załącznikami, raportu sporządzonego przez delegowanego na zawody Inspektora ZTiT i Planu Bezpieczeństwa Wyścigu.

4. DOPUSZCZONE SAMOCHODY / PODZIAŁ NA GRUPY I KLASY / WYPOSAŻENIE BEZPIECZEŃSTWA

4.1. Do startu w rundach GSMP dopuszczone będą samochody przypisane do grup międzynarodowych FIA oraz narodowych ASN. Samochody muszą spełniać wymogi przepisów FIA i regulaminu technicznego GSMP określone w zał. nr 1.

4.2. Samochody, które startowały lub startują w ramach Pucharów Markowych zostaną dopuszczone do GSMP na zasadzie:

- włączenia do jednej z n/w grup/kategorii oraz klas wg art. 4.3.1 lub 4.3.2,
- utworzenia osobnej klasy narodowej wg art. 4.2.1.

4.2.1 Utworzenie osobnej grupy/kategorii lub klasy narodowej np. pucharowej jest w gestii GKSS lub jest możliwe po spełnieniu jednego z n.w. warunków:

- złożeniu deklaracji przez gestora Pucharu, że jest zainteresowany objęciem sponsoringiem utworzonej grupy lub klasy;
- złożeniu deklaracji przez grupę zawodników, że w danym sezonie będzie sklasyfikowanych min. Kierowców w 50% + 1 runda GSMP;
- ustanowienia koniecznych regulaminów określających np. zasady punktacji i przyznawania pucharów lub nagród, wymagania techniczne i dopuszczone samochody np. Puchar Markowy lub samochody napędzane na jedną oś.

4.2.2. Obowiązek złożenia wniosku o utworzenie grupy/kategorii lub klasy musi nastąpić do 15 lutego br. Wraz z wnioskiem muszą zostać wskazane osoby do udziału w opracowaniu regulaminu i zasad punktacji.

4.3. Podział na grupy i klasy:

4.3.1. Samochody przypisane do kategorii I:

Oznaczenie grupy/opis	Włączone samochody	Podział na klasy
Grupa N samochody produkcyjne	<i>informacja (1), poniżej tabeli</i>	Wg pojemności skokowej silnika. Dla silników z doładowaniem obowiązuje pojemność skokowa (nominalna lub przeliczeniowa) podana w kartach homologacyjnych FIA – dotyczy również samochodów przygotowanych wg art. 260 i 260D Zał. J do MKS:
Grupa A samochody turystyczne	WRC, KITC, S1600, S20 (art. 263 Zał. J), R1, R2, R3, R4 i R5, <i>informacja (1), poniżej tabeli</i>	- do 1400 cm ³ - powyżej 1400 cm ³ do 1600 cm ³ - powyżej 1600 cm ³ do 2000 cm ³

		- powyżej 2000 cm ³ do 3000 cm ³ - powyżej 3000 cm ³
Grupa E1 samochody zamknięte, budowane na bazie sam. homologowanych lub produkowanych seryjnie	E1, E1/PL, E2-SH - pod warunkiem spełnienia wymagań art. 6.3. Reg. Technicznego GSMP w zakresie minimalnej masy pojazdu, <i>informacja (2), poniżej tabeli</i>	1. Wg pojemności skokowej silnika: - do 1600 cm ³ - powyżej 1600 cm ³ do 2000 cm ³ - powyżej 2000 cm ³ do 3500 cm ³ 2. Wg poniższych kryteriów technicznych, dla grup narodowych: - klasa E1-4x2, tj. maksymalna poj. skokowa silnika do 3500 cm ³ ; samochody z napędem na jedną oś, - klasa E1-45, tj. maksymalna poj. skokowa silnika do 3500 cm ³ ; obowiązkowe stosowanie ogranicznika dołotu powietrza do turbiny wg Reg. Techn. art. 6.3/III-3

(1) dla samochodów z utraconą ważnością kart homologacyjnych FIA zostaje wydłużona możliwość startu z 4 lat do 6 lat – patrz aktualna lista FIA

(2) minimalne masy samochodów startujących w grupie E1 zostały podane w art. 6.3. Regulaminu Technicznego GSMP.

Oznaczenie grupy	Włączone samochody	Podział na klasy
Grupa N/PL	Samochody tylko z utraconą homologacją (post-homologacyjne) określone w art. 5.9 oraz 9 Regulaminu technicznego (zał. 1)	- do 1150 cm ³ - powyżej 1150 cm ³ do 1600 cm ³ - powyżej 1600 cm ³ do 2000 cm ³ - powyżej 2000 cm ³ – 4 x 2 (z napędem na jedną oś)
Grupa A/PL		- powyżej 2000 cm ³ – 4 x 4 (z napędem na dwie osie)
Grupa E0	Samochody określone w art. 5.10; 6.5 Regulaminu technicznego (zał. 1)	do 1150 cm ³ powyżej 1150 cm ³ do 1600 cm ³ powyżej 1600 cm ³ do 2000 cm ³

4.3.2. Samochody przypisane do kategorii II:

Oznaczenie grupy	Włączone samochody	Podział na klasy / Uwagi
Grupa SC (SUPER CARS) samochody zamknięte, budowane na bazie sam. homologowanych, produkowanych seryjnie lub jednostkowo	- samochody GT3, RGT - zgodne z posiadaną homologacją FIA oraz przepisami FIA (art. 256 i art. 257A Zał. J do MKS), - samochody E1 oraz E2-SH - samochody zgodne z przepisami FIA (art. 277 – Zał. J do MKS) oraz Regulaminem Technicznym GSMP, - maksymalna pojemność przeliczeniowa silnika do 6500 cm ³	Wg pojemności skokowej silnika: - do 1400 cm ³ - powyżej 1400 cm ³ do 1600 cm ³ - powyżej 1600 cm ³ do 2000 cm ³ - powyżej 2000 cm ³
Grupa RC (RACING CARS)	- D/E2-SS Samochody zgodne z przepisami FIA (art. 277 – Zał. J do MKS). Formuła międzynarodowa lub formuła wolna (jednomiejscowe) samochody wyścigowe. - CN oraz E2-SC Dwumiejscowe samochody sportowe i prototypy zgodne z	- klasa do 2000 cm ³ - powyżej 2000 cm ³ do 3000 cm ³

	przepisami: a) FIA art. 277 – Zał. J do MKS dla grupy SC, włączając samochody RADICAL, b) FIA, art. 259 – Zał. J do MKS, dla samochodów grupy CN.	
--	---	--

Zawodnik ma możliwość zgłoszenia lub przeniesienia samochodu do zawodów w innej klasie przy spełnieniu następujących zasad i warunków:

- jeżeli w danej klasie nie zgłoszą się minimum 3 samochody na pierwszej rundzie GSMP,
- złożeniu pisemnego wniosku do ZSS, przed pierwszym startem samochodu w zmienionej klasie,
- uzyskania pozytywnego wyniku kontroli podczas BK-1,
- zgłoszenie lub przeniesienie może zostać dokonane tylko do wyższej klasy i maksymalnie o jedną klasę,
- od momentu zgłoszenia i przeniesienia, samochód musi startować w pozostałych rundach tylko w klasie, do której został przeniesiony,
- obowiązuje minimalna masa samochodu odpowiednio do pojemności skokowej silnika (Zał. J) lub podanej w homologacji.

Powyższe zasady dotyczące wszystkich grup podanych w art. 4.3.1 oraz 4.3.2.

4.3.3. Samochody historyczne - grupa narodowa ASN.

Samochody historyczne zostaną podzielone na kategorie oraz klasy odpowiednie do ich wieku i pojemności skokowej silnika - podział jak w FIA, obowiązujący w ME samochodów historycznych wg tabeli poniżej:

Grupy wiekowe wg Zał. K - art. 3 oraz zał. I (podane daty dotyczą tylko sam. turystycznych)	GSMP - oznaczenia kategorii i klas wiekowych		
	Oznaczenie kategorii	Pojemności skokowej silników przypisane do klasy wiekowej (cm ³)	Klasy wiekowe Samochody turystyczne
C (1919 – 1930) D (1931 – 1946) E (1947 – 1961) F (1962 – 1965) G1 (1966 – 1969) oraz GR (1966 – 1971)	C 1	do 850	A1
		do 1150	A2
		do 1300	A3
		do 1600	A4
		do 2000	A5
		ponad 2000	A6
G2 (1970 – 1971) H1 (1972 – 1975) oraz HR (1972 – 1976)	C 2	do 850	B1
		do 1150	B2
		do 1300	B3
		do 1600	B4
		do 2000	B5
		ponad 2000	B6

H2 (1976) I (1977 – 1981) oraz IR (1977 – 1982)	C 3	do 1300	C1	
		do 2000	C2	C4
		ponad 2000	C3	C5
J1 (1982 – 1985)	C 4.1	do 750	D1/PL(3)	-
		do 2000	D2	D7
		ponad 2000	D3	D8
		do 2500	-	D9
		do 3000	-	D10
J2 (1986 – 1990)	C 4.2	do 750	D4/PL(3)	-
		do 2000	D5	-
		ponad 2000	D6	-
od C do JR (1919 – 1953) Tylko samochody	C 5	Od 1919 do 1953 – bez ograniczenia pojemności		E1
		od 1954 do 1982 do poj. 1600		E2

1 - miejscowe	od 1954 do 1982 do poj. 2000	E3
	od 1983 do 1990 do poj. 1600	E4
	od 1983 do 1990 do poj. 2000	E5

(3) narodowa klasa dla samochodów z silnikami o pojemności skokowej do 650 cm³ zostanie utworzona tylko w przypadku zgłoszenia minimum 5 samochodów, najpóźniej na 3 rundę. Samochody z klasy D1/PL zostaną włączone do klasy wiekowej D4/PL.

Przykładowe oznaczenie na karcie zgłoszenia do zawodów: C4.1-D3.

Zawodnik ma możliwość zgłoszenia samochodu do zawodów w innej kategorii wiekowej, tj. dokonać przeniesienia z kategorii wiekowej samochodów „starszych” do kategorii wiekowej samochodów „młodszych”, w tej samej klasie pojemnościowej silnika. Przeniesienie może nastąpić do tej samej klasy pojemnościowej silnika lub do klasy wyższej jeżeli w danej klasie nie zgłosi się minimum 3 samochody na pierwszej rundzie GSMP oraz przed pierwszym startem samochodu w trakcie sezonu.

- w zakresie okresu obowiązywania homologacji samochodu,
- na podstawie pisemnego wniosku Zawodnika/Kierowcy do ZSS, przed pierwszym startem samochodu w danym sezonie. Po dokonaniu przeniesienia, samochód musi startować cały sezon w wybranej grupie wiekowej.

Samochody typu Hobby Replika mają możliwość startów w GSMP po spełnieniu warunku określonego w art. 4.2.1 i 4.2.2.

4.4. Wyposażenie bezpieczeństwa

4.4.1. Samochody muszą posiadać wyposażenie bezpieczeństwa odpowiadające przepisom podanym w Zał. J do MKS oraz niniejszym regulaminie. Dla samochodów historycznych obowiązujące są przepisy Zał. K do MKS oraz niniejszego regulaminu. Każdy samochód nie spełniający wymagań w zakresie wyposażenia lub nie spełniający innych obowiązujących przepisów nie zostanie dopuszczony do zawodów lub zostanie zdyskwalifikowany podczas ich trwania.

4.4.2. Kierowcy zobowiązani są do używania wyposażenia bezpieczeństwa Kierowcy i samochodu, które odpowiada przepisom podanym w Zał. L, Zał. J, Zał. K do MKS oraz w niniejszym regulaminie.

4.4.3. Szczegółowe wymagania podano w zał. 1 – Regulamin Techniczny art. 1.3, tabela nr 1.

5. DOPUSZCZENI ZAWODNICZY

5.1. Do udziału w rundach GSMP dopuszczona będzie każda osoba fizyczna lub prawna, która posiada: ważną licencję Zawodnika i licencję Kierowcy stopnia: A; B,C; D; R; RN i/lub jednorazowa.

- w GSMP licencja stopnia R nie jest ważna dla samochodów kategorii II w grupach CN, D i E2 wg art. 251.1.1 Zał. J do MKS,
- w GSMP licencja stopnia C (minimum) jest wymagana dla samochodów kategorii II w grupach CN, D i E2, wg pkt 251.1.1 Zał. J do MKS,
- aktualne prawo jazdy (z wyjątkiem Kierowców z licencją stopnia A; B,C, lub licencją jednorazową wydaną na podstawie licencji B,C),
- Książkę samochodu sportowego (KSS),
- aktualną polisę ubezpieczenia OC samochodu sportowego lub polisę OC sportowca.

Na czas trwania zawodów zdeponowane zostaną następujące dokumenty:

- Książka samochodu sportowego,
- kserokopia polisy OC samochodu sportowego lub OC sportowca po badaniu kontrolnym (BK 1).

5.2. W rundach GSMP, które są jednocześnie zawodami międzynarodowymi umieszczonymi w kalendarzu FIA, Kierowców obowiązuje posiadanie licencji stopnia R, B,C lub innych międzynarodowych odpowiedniej kategorii. Kierowcy posiadający licencje stopnia RN mogą wziąć udział w tych zawodach i będą klasyfikowani tylko w klasyfikacji GSMP w przypadku umieszczenia klasyfikacji w regulaminie uzupełniającym danych zawodów.

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

- czcionka - Helvetica Bold,
- wysokość liter 100 - 120 mm,
- umieszczone będzie tylko nazwisko,
- duża litera będzie użyta tylko w pierwszej literze nazwiska, reszta będzie napisana małymi literami (tekstem),
- kolor liter – biały,
- litery będą umieszczone bezpośrednio na szybie, bez jakiegokolwiek tła.

Wprowadza się również obowiązek stosowania oznaczeń grup i klas, na obu tylnych szybach samochodu (duże litery np. N-1600, A-2000, E1+2000, C4-D3).

5.4. W grupie E0 zostaje ograniczony okres startów do maksymalnie 2 sezonów, jeżeli Kierowca zdobył tytuł mistrzowski w grupie lub dowolnej klasie, w dwóch kolejnych sezonach.

6. REGULAMIN UZUPEŁNIAJĄCY ZAWODÓW I INNE DOKUMENTY OFICJALNE

6.1.Wszyscy organizatorzy rund GSMP zobowiązani są do opracowania regulaminu uzupełniającego zawodów, zgodnie ze schematem określonym w zał. nr 3 – standardowy regulamin uzupełniający.

6.2. Regulamin Uzupełniający musi być zatwierdzony przez GKSS, co najmniej na jeden miesiąc przed ogłoszeniem listy zgłoszeń, niezwłocznie opublikowany na stronie internetowej organizatora.

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

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

6.5. Dokumentami oficjalnymi zawodów są również:

- Licencja krajowa trasy (wraz z załącznikami)
- Raport odbioru trasy inspektora ZTIT PZM
- Plan bezpieczeństwa zawodów
- Polisy ubezpieczenia wyścigu (OC i NNW)
- Lista zgłoszeń
- Protokoły badań kontrolnych.
- Lista Zawodników i Kierowców dopuszczonych do zawodów (treningów)
- Wyniki treningów
- Lista startowa
- Wyniki wyścigów
- Protokoły/**dzienniki** z posiedzeń ZSS
- Ewentualne komunikaty i decyzje.

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

6.7. Organizator ma prawo do:

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

7. OSOBY OFICJALNE – WŁADZE I KIEROWNICTWO ZAWODÓW

7.1.Władzę wyścigu stanowi ZSS, składający się z 3 osób (Przewodniczący i członkowie) wyznaczony przez GKSS do sędziowania na zawodach, zgodnie z przepisami MKS i niniejszego regulaminu oraz regulaminu uzupełniającego wyścigu. Kompetencje ZSS określa art. 11.9 MKS.

7.2. GKSS powołuje Delegata Technicznego na wszystkie rundy GSMP. Zadaniem Delegata Technicznego jest kontrola, pomoc i nadzór nad zespołem sędziów i kontrolerów technicznych zawodów. technicznych i bezpieczeństwa samochodów sportowych jego zdanie jest wiążące.

Za organizację badania kontrolnego odpowiedzialny jest organizator zawodów, który wyznacza Kierownika BK.

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

7.4. GKSS powołuje na wszystkie rundy GSMP Obserwatora PZM.

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

Nazwiska w/w wraz z Sekretarzem ZSS muszą być ujęte w regulaminie uzupełniającym zawodów.

7.5. Kierownictwo zawodów stanowią:

- a) Dyrektor zawodów
- b) Wicedyrektor ds. sportowych
- c) Wicedyrektor ds. sędziów
- d) Wicedyrektor ds. organizacyjnych
- e) Wicedyrektor ds. 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 art. 7.5. za wyjątkiem art. d), g) oraz i) muszą posiadać licencję sędziego sportowego stosownego stopnia.

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

7.7. Władze i kierownictwo wyścigu ściśle współpracują podczas trwania zawodów.

Dyrektor jest szczególnie odpowiedzialny za przebieg zawodów, zgodny z obowiązującymi przepisami, regulaminami i harmonogramem czasowym.

8. ZGŁOSZENIA, WPISOWE, REKLAMA I NUMERY STARTOWE

8.1. Na zawodniku spoczywa obowiązek prawidłowego wypełnienia zgłoszenia oraz umieszczenia w serwisie Inside PZM kompletu wymaganych, aktualnych dokumentów (określonych w art. 8.1.3.).

W przypadku, gdy zamieszczone w serwisie Inside PZM dokumenty będą nieaktualne organizator ma prawo nałożyć na zawodnika karę w wysokości 300,- PLN.

8.1.2. Zawodnik jest zobowiązany do wypełnienia formularza zgłoszenia w terminie, nie później niż 7 dni przed opublikowaną datą BK 1, w regulaminie uzupełniającym. Formularz zgłoszenia dostępny jest wyłącznie poprzez stronę internetową PZM zgloszenia.pzm.pl, lub stronę internetową organizatora. Zgłoszenie po prawidłowym wypełnieniu, dołączeniu potwierdzenia wpłaty wpisowego i zatwierdzeniu, zostanie automatycznie wysłane pocztą elektroniczną do danego organizatora oraz do Zawodnika na wskazany przez niego w formularzu zgłoszenia adres e-mail. Zgłoszenie będzie przyjęte tylko i wyłącznie po opłaceniu wpisowego.

8.1.3. Zawodnik, nie później niż w dniu zgłoszenia do danych zawodów, zobowiązany jest umieścić na serwisie Inside PZM następujące, zeskanowane obustronnie w kolorze, aktualne dokumenty:

- licencję Zawodnika i licencję Kierowcy
- prawo jazdy Kierowcy (za wyjątkiem Kierowców z licencją A; B,C; D oraz jednorazowa wynikająca z posiadanej licencji wyścigowej),
- pisemną (stałą na cały sezon) zgodę macierzystego klubu na start w zawodach (dopuszcza się wysłanie skanu jednorazowej zgody bezpośrednio do organizatora, podczas wysyłania zgłoszenia),
- (o ile pojazd jest zarejestrowany) dowód rejestracyjny pojazdu, (dopuszcza się wysłanie skanu bezpośrednio do organizatora),
- polisę ubezpieczeniową pojazdu, (dopuszcza się wysłanie skanu bezpośrednio do organizatora).

8.1.4. W trakcie wypełniania zgłoszenia wraz z załącznikami dodatkowo automatycznie generowane są następujące dokumenty:

- wniosek o wspólne/sąsiadujące stanowisko w parku maszyn (opcjonalnie),
- druk zamówienia dodatkowej powierzchni w parku maszyn (opcjonalnie),
- karta OA i BK-1.

8.1.5. Każdy Zawodnik, który chce otrzymać fakturę VAT z tytułu opłaty wpisowego oraz opłaty za dodatkową powierzchnię w parku serwisowym musi poprzez stronę internetową zgloszenia.pzm.pl podać dane do faktury. Po spełnieniu tego warunku, zawodnik otrzyma fakturę VAT podczas OA.

8.1.6. Przystępując do zawodów, Zawodnicy zobowiązują się do przestrzegania niniejszych przepisów i mają możliwość odwoływania się tylko do sędziów lub arbitrów uwzględnionych w MKS.

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

8.1.8. Po zamknięciu list zgłoszeń nie można dokonywać żadnych zmian Zawodników. Zmiany Kierowców dozwolone są zgodnie z MKS. Nowy Kierowca musi posiadać ważną licencję oraz zgodę swojego ASN/Klubu i być zgłoszony przed przeprowadzeniem OA.

8.1.9. Niedopuszczalne są podwójne zgłoszenia (np. start jednego Kierowcy dwoma samochodami lub start dwóch Kierowców w jednym samochodzie).

8.1.10. Organizator może określić w regulaminie uzupełniającym zawodów maksymalną dopuszczalną liczbę Zawodników wraz z kryteriami przyjmowania zgłoszeń. Organizator zastrzega sobie prawo odmowy przyjęcia zgłoszenia zgodnie z MKS.

8.1.11. Każdy organizator jest zobowiązany do opublikowania listy zgłoszeń i przesłania jej pocztą elektroniczną lub faksem do Biura Sportu ZG PZM, nie później niż 48 godz. przed BK. Lista zgłoszeń powinna spełniać warunki listy startowej patrz art. 10.4.1 niniejszego regulaminu.

8.2. Dla każdego zawodów GSMP ustanawia się dwa terminy wpisowego, których dokładne daty określał będzie regulamin uzupełniający zawodów:

- **I termin** rozpoczyna się od dnia opublikowania regulaminu uzupełniającego zawodów i kończy się na 10 dni przed terminem BK 1. Wpisowe dla tego terminu podano w tabeli poniżej:

Grupa/kategoria	Klasa	Pojedyncza runda		Podwójna runda	
		Osoba fizyczna	Osoba prawna	Osoba fizyczna	Osoba prawna
N, A, E1 SC, RC	niezależnie od podziału na klasy	800	1100	1100	1500
N/PL A/PL	- do 1150 cm ³	400	550	550	800
	- od 1150 cm ³ do 1600 cm ³	650	950	900	1250
	- od 1600 cm ³ do 2000 cm ³				
	- powyżej 2000 cm ³ – 4x2 - powyżej 2000 cm ³ – 4x4	800	1100	1100	1500
E0	- do 1150 cm ³	400	550	550	800
	- od 1150 cm ³ do 1600 cm ³	650	950	900	1250
	- od 1600 cm ³ do 2000 cm ³				
Samochody HS C3; C4.1; C4.2; C5;	niezależnie od podziału na klasy	600	800	800	1050
Samochody HS C1; C2; oraz wyprodukowane w Polsce	niezależnie od podziału na klasy	400	550	550	800

Odmowa przyjęcia reklamy dodatkowej organizatora skutkuje zwiększeniem wpisowego określonego dla poszczególnych form prawnych zgłaszającego kategorii/grup/klas oraz terminów zgłoszeń o 40%.

- **II termin** obejmuje okres od 9 do 7 dni przed BK 1. Wpisowe wynosi **150%** wpisowego określonego dla I terminu.

W przypadku rozgrywania rund GSMP za granicą lub w ramach zawodów EHC, IHCC i FIA-CEZ terminy zamknięcia listy zgłoszeń podane zostaną w regulaminie uzupełniającym zawodów.

8.2.1. Wpisowe dla zespołu sponsorskiego – 200 PLN za jednego Kierowcę, za jedną rundę.

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

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

- jest dozwolona przez prawo danego kraju oraz przepisy FIA;
- nie ma charakteru obraźliwego;
- nie ma charakteru politycznego lub religijnego;
- nie koliduje z powierzchnią przeznaczoną na numery startowe;
- nie ogranicza widoczności przez okna samochodu.

Podczas zawodów zabroniona jest na samochodzie jakakolwiek inna reklama z poprzednich zawodów za wyjątkiem reklam sponsorów Zawodnika.

8.3.1. Organizator decyduje o następujących reklamach:

- **obowiązkowej** (numer startowy). Zawodnik nie może zrezygnować z tej reklamy pod żadnym pretekstem, a tekst musi być podany w regulaminie uzupełniającym lub komunikatem organizatora wydanym przed zamknięciem listy zgłoszeń. Powierzchnie znajdujące się bezpośrednio nad i bezpośrednio pod numerami startowymi, są zarezerwowane na reklamę obowiązkową organizatora.
- **dodatkowej** - każda inna reklama zaproponowana przez organizatora może być wyłącznie reklamą dodatkową. Zawodnicy, którzy zaakceptują dodatkową reklamę organizatora muszą zarezerwować na nią miejsce przewidziane w regulaminie uzupełniającym lub komunikacie zawodów zgodnie z załącznikiem.

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

8.4. Organizatorzy zawodów odpowiedzialni są za nadanie i dostarczenie (nieodpłatnie) wszystkim

startującym Zawodnikom zestawu zgodnych z MKS numerów startowych oraz reklam. Zawodnik/Kierowca jest zobowiązany do umieszczenia numerów startowych i reklam zgodnie z zał. nr 2 lub 2a oraz jest odpowiedzialny za ich właściwy stan przez cały czas trwania zawodów. Samochody bez prawidłowych numerów startowych i reklam nie będą dopuszczone do startu w.

8.4.1. Stałe numery startowe obowiązujące przez cały sezon zostaną nadane podczas I rundy GSMP tylko pierwszemu dziesięciu Zawodnikom sklasyfikowanym w ubiegłym sezonie, w klasyfikacji generalnej samochodów turystycznych kategorii I. Powyższa zasada nie obowiązuje podczas zawodów rozgrywanych za granicą, oraz międzynarodowych FIA w kraju.

9. UBEZPIECZENIE

9.1. Każdy Kierowca bierze udział w wyścigu oraz treningu GSMP na własną odpowiedzialność.

9.2. Warunkiem startu w zawodach jest posiadanie przez każdego Zawodnika i/lub Kierowcę polisy OC samochodu (Ustawa z maja 2003 r. o obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych DU 124 poz. 1152 z 2003 r. z późniejszymi zmianami) lub OC sportowca. Zaleca się Zawodnikom i/lub Kierowcom posiadanie ubezpieczenia samochodu w AC z rozszerzeniem o ryzyko udziału w jazdach sportowych.

9.3. Organizator każdej rundy GSMP obowiązany jest wykupić polisę ubezpieczeniową OC oraz polisę NNW obejmującą osoby organizatora nieobjęte innym ubezpieczeniem. Obie te polisy muszą obejmować cały czas trwania zawodów tj. podjazdy wyścigowe i treningowe oraz przejazdy z miejsca zakwaterowania na trasę i z powrotem. W regulaminie uzupełniającym zawodów muszą być podane informacje dotyczące zakresu i wysokości sum gwarancyjnych ubezpieczenia OC i NNW. Ubezpieczenie OC organizatora na dany rok to – suma gwarancyjna 500 000,-PLN, ubezpieczenie NNW osób organizatora – suma ubezpieczenia na wypadek trwałego uszczerbku na zdrowiu 15 000,- PLN.

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

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

10. PRZEBIEG ZAWODÓW, SYGNALIZACJA, WYPOSAŻENIE PO

10.1. Każda z rund GSMP musi przebiegać zgodnie z harmonogramem czasowym zawodów opublikowanym w regulaminie uzupełniającym. Każde odstępstwo w tym zakresie będzie rozpatrywane przez GKSS na podstawie dokonanej oceny przez Obserwatora GKSS PZM.

10.2. Odbiór administracyjny (OA) i kontrola badań lekarskich

10.2.1. Czas i miejsce OA organizator określi w regulaminie uzupełniającym zawodów. Celem OA jest weryfikacja przez biuro zawodów dokumentów uprawniających Zawodników/Kierowców, zgłoszonych do udziału w zawodach.

10.2.2. Podczas zawodów organizowanych jako runda podwójna, OA i BK 1 dla Zawodników/Kierowców zgłoszonych tylko do startu w drugiej rundzie, muszą odbyć się w terminie drugiej rundy i kończyć minimum na 2 godziny przed terminem startu do podjazdu zapoznawczego/treningowego. W tym terminie przystąpić do OA i BK 1 mogą również zawodnicy, zgłoszeni do dwóch rund, którzy z usprawiedliwionych przyczyn nie mogli wystartować w 1 rundzie.

10.2.3. Dla Zawodników, którzy nie odbyli OA i BK 1 w terminie określonym w regulaminie uzupełniającym, w szczególnie uzasadnionych przypadkach na wniosek Zawodnika dopuszcza się możliwość wyznaczenia przez organizatora dodatkowego terminu po wniesieniu opłaty 300,- PLN.

10.2.4. Zawodnicy/Kierowcy muszą zgłosić się osobiście do OA i przedstawić następujący dokument: oryginał zgłoszenia z podpisami Zawodnika i Kierowcy potwierdzony pieczęcią macierzystego klubu lub opcjonalnie pisemną zgodę klubu na start w zawodach. Podczas OA zostaną zweryfikowane obowiązujące dokumenty wymienione w art. 8.1.2., 8.1.3 i 8.1.4 niniejszego regulaminu, jako warunek udziału w zawodach.

10.2.5. Obowiązującym dokumentem w zakresie aktualnych badań lekarskich jest Międzynarodowa Karta Zdrowia (MKZ). Ustala się, że ważność badań lekarskich zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Zdrowia z dnia 22 lipca 2016 roku (Dz. U. z 2016r. Poz. 1172) wynosi 6 miesięcy.

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

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

10.2.8. Każdy wypadek Kierowcy podczas zawodów, skutkujący skierowaniem go do dalszego leczenia szpitalnego musi być odnotowany przez Naczelnego Lekarza zawodów w **Karcie Wypadkowej**. Warunkiem dopuszczenia w/w Kierowcy do następnych zawodów jest odbycie ponownych badań lekarskich (u Lekarza Specjalisty Medycyny Sportowej) i wpisanie ich wyniku w w/w Karcie Wypadkowej, którą Kierowca ma obowiązek przedstawić podczas następnego OA. Do czasu wykonania ponownych badań licencja Kierowcy ulega zawieszeniu z urzędu.

10.3. Badanie Kontrolne (BK)

10.3.1. Badanie kontrolne jest prowadzone przez zespół sędziów technicznych.

Tylko Zawodnicy, którzy spełnili wymagania OA mogą przedstawić do BK 1 zgłoszony samochód sportowy.

10.3.2. Czas i miejsce BK 1 organizator określi w regulaminie uzupełniającym zawodów. Każde spóźnienie na BK 1 względem czasu wyznaczonego przez organizatora podlega karze, jednak nie może ono wykraczać poza regulaminowy czas pracy BK (nie dotyczy udokumentowanych przypadków zadziałania tzw. „siły wyższej”).

10.3.3. Podczas badania kontrolnego Zawodnik lub osoba przez niego upoważniona tj. Kierowca, mechanik, posiadająca pisemne, upoważnienie ma obowiązek przedstawienia:

- Karty OA i BK 1,
- książki samochodu sportowego, aktualną polisę OC samochodu sportowego lub OC sportowca oraz wymagane wyposażenie bezpieczeństwa.
- oryginalnej karty homologacyjnej FIA (uzyskanej w Biurze Sportu i Turystyki PZM) pojazdu w jego identyfikacji a w przypadku samochodów historycznych dodatkowo HTP, KZHIT lub KZT.

W przypadku nie przedstawienia dokumentów Delegat techniczny może odmówić dokonania badania kontrolnego. Wystawienie wtórnika Książki samochodu sportowego (KSS) skutkuje dodatkowym szczegółowym badaniem kontrolnym iłatą 400,- PLN wpłaconą na konto PZM. Rejestracja odbywa się przez Inside PZM.

10.3.4. Jeżeli podczas badania kontrolnego okaże się, że samochód nie odpowiada grupie i/lub klasie, w której został zgłoszony, może on zostać na wniosek Delegata Technicznego decyzją ZSS przeniesiony do właściwej grupy i/lub klasy, zgodnie z zasadami opisanymi w art..3.2 i 4.3.3.

10.3.5. 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 części lub zespołu z pojazdu.

10.3.6., w którego samochodzie stwierdzono odstępstwa regulaminowe, będzie ukarany decyzją ZSS, do dyskwalifikacji w danej rundzie GSMP łącznie.

10.3.7. Procedury dotyczące uzyskiwania dokumentów technicznych samochodu wraz z obowiązującymi opłatami są podane do wiadomości na oficjalnej stronie internetowej PZM www.pzm.pl

10.4. Odprawa z zawodnikami

10.4.1. Przed rozpoczęciem podjazdów treningowych organizator zobowiązany jest przeprowadzić obowiązkową odprawę dla wszystkich Zawodników i/lub Kierowców. Termin i miejsce odprawy muszą być podane w regulaminie uzupełniającym lub w komunikacie zawodów.

10.4.2. Celem odprawy jest przypomnienie Zawodnikom i/lub Kierowcom o istotnych punktach regulaminu sportowego i uzupełniającego, informacja o sprawach organizacyjnych związanych z przebiegiem zawodów oraz ewentualne wyjaśnienie i jednoznaczna interpretacja stosowanych przepisów.

10.4.3. Obecność na odprawie z zawodnikami przed zawodami jest obowiązkowa. Nieobecność Zawodnika i/lub Kierowcy na odprawie skutkować będzie karą finansową w wysokości 100,- PLN.

10.4.4. Organizator może wydać pisemny briefing, który będzie uzupełnieniem informacji przekazanych na odprawie przed rozpoczęciem zawodów. Dokument ten, jeśli został wydany, musi być wręczony każdemu Zawodnikowi podczas Odbioru Administracyjnego.

10.5. Start.

10.5.1. Po zakończeniu OA i BK 1 organizator opublikuje na tablicy ogłoszeń zaakceptowaną przez ZSS listę dopuszczonych Kierowców do startu w zawodach (treningi/podjazdy wyścigowe). Lista startowa musi być ułożona z uwzględnieniem klasyfikacji Kierowców w klasach począwszy od najniższego do najwyższego miejsca, przy czym na pierwszą rundę według klasyfikacji na koniec poprzedniego sezonu a na każdą następną według klasyfikacji po ostatniej rundzie.

10.5.2. Kierowcy muszą być do dyspozycji Dyrektora zawodów co najmniej jedną godzinę przed rozpoczęciem zawodów. W przypadku niespełnienia tego warunku muszą zaakceptować konsekwencje mogące być wynikiem możliwej nieznamości postanowień lub zmian w harmonogramie, które mogą zostać wprowadzone przed startem.

10.5.3. Kierowcy muszą stawić się w strefie startu, na co najmniej 10 minut przed startem. Każdy

Kierowca, który nie zgłosi się w swoim terminie startu może zostać ukarany decyzją ZSS.

10.5.4. Start do wszystkich podjazdów odbywać się będzie z tzw. startu zatrzymanego. Kolejność startu odbywać się będzie z zachowaniem podziałów na kategorie samochodów, grupy i ich klasy według pojemności skokowej silnika od najmniejszej do największej.

Przykładowa kolejność startu:

SAMOCCHODY HISTORYCZNE:

zamknięte i otwarte, wg pojemności skokowej silnika;

KATEGORIA I:

- Grupa - N/PL,
- Grupa - N,
- Grupa - A/PL,
- Grupa - A,
- Grupa - E0,
- Grupa - E1.

KATEGORIA II:

- Grupa - SC,
- Grupa - RC (kolejno CN, E2-SC; D/E2-SS)

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

10.5.5. Spóźnienie na start lub odmowa startu skutkuje niedopuszczeniem do podjazdu decyzją Dyrektora Zawodów.

10.5.6. Żaden z samochodów nie może startować poza swoją grupą/klasą pojemnościową bez zgody ZSS.

10.5.7. Decyzja o powtórzeniu podjazdu treningowego/wyścigowego uzależniona jest od decyzji Dyrektora zawodów.

10.5.8. Na starcie muszą być wymalowane dwie linie pomiędzy którymi odległość wynosi 1m. Pierwsza linia jest linią startu, na jej wysokości należy ustawić pojazd, najbardziej wystającą przednią częścią jego karoserii. Druga linia, jest linią ustawienia fotokomórki.

10.5.9. Każdy samochód, który przekroczył linie startu i uruchomił aparaturę do pomiaru czasu będzie uważany za pojazd, który wystartował, bez możliwości powtórzenia startu. Każda odmowa lub celowe spóźnienie startu spowoduje dyskwalifikację z podjazdu.

10.5.10. Każdy samochód, stojący w oznakowanej strefie przedstartowej powinien oczekiwać na start z uruchomionym silnikiem, w gotowości do startu. W oznakowanej strefie przedstartowej zabrania się stosowania chłodzenia intercoolerów powodującego wyrzucanie cieczy na powierzchnie pół startowych. Każdy stwierdzony taki przypadek decyzją Dyrektora zawodów spowoduje wycofanie samochodu z podjazdu treningowego, wyścigowego.

10.5.11. Samochód stojący na pierwszym polu startowym nie może korzystać z jakiegokolwiek pomocy zewnętrznej, pod rygorem niedopuszczenia do danego podjazdu.

10.5.12. Decyzją Dyrektora zawodów dopuszcza się możliwość dokonania wymiany kół w oznakowanej strefie przedstartowej.

10.5.13. Organizator musi przygotować tablicę informacyjną (wymiary minimalne 1 m x 1.5 m) obrazującą trasę wyścigu, na której w czasie rzeczywistym pokazywane będą zmiany warunków oraz aktualnie stosowana sygnalizacja na trasie. Tablica musi być pokazana każdemu Kierowcy, który wjeżdża pole startowe.

10.5.14. Start następuje w stałych cyklach czasowych, wg sygnalizacji świetlnej lub flagowej. Minimalny okres czasu pomiędzy startem kolejnych Kierowców zarówno podczas podjazdów treningowych jak i wyścigowych ustalany jest przez Dyrektora zawodów i nie może być mniejszy jak 30 sekund.

10.5.15. Światła - znaczenie, rozmieszczenie, sterowanie.

Znaczenie:

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

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

Rozmieszczenie:

- wszystkie światła używane do sygnalizacji startu powinny być umieszczone tak, aby były dobrze widoczne dla kierowców znajdujących się w swych samochodach na polu startowym.
- światło czerwone musi być zamontowane bezpośrednio nad światłem zielonym, natomiast żółte nad czerwonym lub obok zielonego.

Sterowanie:

- światła muszą posiadać możliwie największe wymiary i zapewniać ich widoczność w każdych warunkach atmosferycznych, Punkty świetlne muszą być podwójne w celu zapewnienia dalszego działania w przypadku awarii spowodowanej przepaleniem się żarówki, za

- wyjątkiem diodowych punktów świetlnych, których lampy mogą być pojedyncze.
- sterowanie musi umożliwiać zrealizowanie następujących sekwencji pracy sygnalizacji:
- wszystkie światła sygnalizacyjne wyłączone;
- światło czerwone wyłączone, światło zielone włączone (tylko jedna czynność przełącznikiem);
- włączone tylko żółte światło migające;
- światło czerwone i żółte migające włączone razem (dwa przełączniki).

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

10.6. Meta i pomiar czasu

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

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

Po jej przekroczeniu pojazd musi zdecydowanie zmniejszyć szybkość.

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

10.7. Trening, wyścig

10.7.1. Każdy organizator GSMP ma obowiązek określenia w regulaminie uzupełniającym zawodów, ilości podjazdów treningowych i wyścigowych w rundzie.

10.7.2. Do udziału w podjazdach treningowych dopuszczeni będą tylko Kierowcy i 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.

10.7.3. Oficjalny trening i podjazdy wyścigowe muszą przebiegać zgodnie ze szczegółowym harmonogramem ustalonym przez organizatora. Przy rundach podwójnych, w drugiej rundzie dopuszcza się tylko jeden podjazd treningowy. Jest on obowiązkowy dla Kierowców startujących wyłącznie w tej rundzie. Organizator zawodów może wprowadzić do harmonogramu każdej rundy, dodatkowy, **podjazd** treningowy. **Wszystkie podjazdy odbywać się będą z pomiarem czasu.**

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

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

10.7.6. Podczas poruszania się po trasie wyścigu zabronione jest:

- poruszanie się po trasie wyścigu w kierunku przeciwnym od obowiązującego, wynikającego z kolejnych etapów zawodów (podjazdy-zjazdy). Wyjątek stanowią wyraźne polecenia organizatora np. sprowadzenie na start w celu powtórzenia podjazdu. Podczas zjazdu do parku maszyn obowiązuje utrzymanie prędkości i toru jazdy narzuconego przez samochód prowadzący organizatora („pilot”),
- gwałtowne nieuzasadnione hamowanie, przyspieszanie lub wprowadzania samochodu w „poślizgi”,
- przekraczanie linii krawędziowych podczas podjazdów treningowych i wyścigowych,
- jazda z opuszczonymi szybami (dotyczy samochodów turystycznych),
- każde stwierdzone przez organizatora w/w przypadki będą traktowane jako niesportowe zachowanie i na wniosek Dyrektora zawodów będą rozpatrywane przez ZSS zgodnie z art.12.1-12.4 MKS.

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

10.8. Sygnalizacja na trasie

Poniższe flagi będą używane do przekazania Kierowcom poleceń i informacji podczas podjazdów treningowych i wyścigowych:

FLAGA CZERWONA	Bezwarunkowe i natychmiastowe zatrzymanie samochodu.
FLAGA ŻÓŁTA POJEDYNCZA WYMACHIWANA	Bezpośrednie zagrożenie, zredukuj swoją prędkość, bądź przygotowany do zmiany kierunku jazdy. Przy trasie lub na jej części znajduje się zagrożenie.

DWIE FLAGI ŻÓLTE WYMACHIWANE	Poważne zagrożenie, zredukuj swoją prędkość, bądź przygotowany do zatrzymania. Zablokowana trasa części lub w całości.
FLAGA ŻÓŁTA Z CZERWONYMI PASAMI	Śliska nawierzchnia, zmiana przyczepności
FLAGA BIAŁA	Informacja dla Kierowcy, że przed nim znajduje się znacznie wolniejszy samochód
FLAGA NIEBIESKA	Informacja dla Kierowcy, że będzie on wyprzedzany.
FLAGA ZIELONA	Trasa przejezdna bez zagrożeń. Pokazywana na PO bezpośrednio za miejscem zagrożenia.
FLAGA NARODOWA LUB KLUBOWA	Start wyścigu
SZACHOWNICA	Meta wyścigu

10.9. Zatrzymania lub inne zdarzenia na trasie.

10.9.1. W razie konieczności przerwania podjazdu, Dyrektor Zawodów powinien natychmiast przerwać procedurę startu oraz nakazać wystawienie czerwonych flag na odcinku od startu do punktu obserwacyjnego, przy którym nastąpiło zdarzenie. Oznacza to, że Kierowca musi natychmiast przerwać jazdę, a następnie zgodnie z instrukcjami powoli zjechać w miejsce wskazane przez służby organizatora. Dyrektor Zawodów podejmie decyzję, które z zatrzymanych samochodów dopuszczone będą do powtórzenia podjazdu.

10.9.2. Jeżeli kierowca zmuszony jest do przerwania swojego podjazdu z przyczyn technicznych lub innych problemów, musi niezwłocznie zatrzymać swój samochód poza torem jazdy lub trasą wyścigu oraz opuścić go i postępować zgodnie z instrukcjami przekazanymi przez sędziów PO. Sędziowie PO mogą przeprowadzać wszelkie interwencje wyłącznie pod ochroną flagi żółtej a ich działania nie mogą mieć wpływu na ponowne uruchomienie silnika, pod rygorem dyskwalifikacji Zawodnika.

10.9.3. Skorzystanie z jakakolwiek pomocy zewnętrznej spowoduje dyskwalifikację z danego podjazdu.

10.9.4. Każdy Kierowca, który z jakiegoś powodu zatrzymał się na trasie, w celu ponownego uruchomienia silnika może wykorzystać tylko rozrusznik i może ruszyć ponownie z miejsca zatrzymania tylko na polecenie sędziów PO.

10.9.5. Samochody, które uległy awarii oraz te które nie są w stanie kontynuować jazdy muszą być usunięte w odpowiednie miejsce przez Kierowcę lub sędziów najbliższego PO, pod ochroną żółtej flagi. Te samochody mogą być sprowadzone do parku po zakończeniu podjazdu. Inne postępowanie jest możliwe tylko na podstawie decyzji Dyrektora zawodów.

10.9.6. Samochody, które uległy awarii podczas podjazdów mogą być odholowane tylko na polecenie Dyrektora zawodów.

10.9.7. Samochody, które mogą zagrażać bezpieczeństwu innych Kierowców muszą być usunięte z miejsc niebezpiecznych przez służby organizatora. Obsługa PO w żadnym wypadku nie ponosi odpowiedzialności za uszkodzenia samochodu wyrządzone podczas ewakuacji.

10.9.8. W przypadku gdy Kierowcę dogania inny samochód, wówczas Kierowca ten musi natychmiast ustąpić miejsca lub zatrzymać się jeśli to konieczne aby nie utrudniać wyprzedzania.

10.9.9. Jeśli podczas podjazdu treningowego Kierowca ma utrudniony przejazd lub jest spowalniany z jakiegokolwiek przyczyny, musi dojechać do mety. Nie ma on zagwarantowanej możliwości powtórki podjazdu. W przypadku, gdy Kierowca jest zatrzymany, musi postępować zgodnie z poleceniami PO. Co również nie oznacza, że będzie mógł powtórzyć podjazd.

10.9.10. Jeśli podczas podjazdu wyścigowego, Kierowca ma utrudniony przejazd lub jest spowalniany przez inny samochód, lub jest zatrzymany przez pokazanie żółtej lub czerwonej flagi, nie może on pozostać na trasie wyścigu. Musi postępować zgodnie z poleceniami sędziów PO i może zaistnieć konieczność dojechania do mety wyścigu. Dyrektor zawodów po wysłuchaniu raportu sędziów z PO potwierdzających utrudnienia jest upoważniony do zezwolenia temu Kierowcy przyznania możliwości powtórzenia podjazdu. Inne przypadki rozstrzygane będą przez ZSS.

10.10. Wyposażenie punktów obserwacyjnych (PO/PPO)

10.10.1. W skład obowiązkowego wyposażenia PO wchodzi:

- komplet flag sygnalizujących kodu międzynarodowego do wyścigów górskich wymieniony w art. 10.8. niniejszego regulaminu;
- niezawodny system łączności dwukierunkowej z CKW oraz zapasowy system łączności (np. komórkowy),
- dwie gaśnice ręczne z aktualną legalizacją do gaszenia pojazdów na wolnym powietrzu, zawierające po 6,0 kg środka gaśniczego,
- co najmniej jedna twarda miotła,
- nóż do cięcia pasów bezpieczeństwa,

- apteczka pierwszej pomocy przed medycznej,
- co najmniej 10 l środka do absorpcji rozlanego oleju,
- protokoły zdarzeń i przejazdów oraz instrukcja działania,
- gwizdki dla obsługi.

Zaleca się aby PO były dodatkowo wyposażone w rękawice ognioodporne, drugą twardą miotłę oraz koc ognioodporny o wymiarach 1,80x 1,80m. Dopuszcza się jakiegokolwiek dodatkowe wyposażenie PO mające na celu podniesienie poziomu bezpieczeństwa rozgrywanych zawodów.

10.10.2. W skład obowiązkowego wyposażenia PPO wchodzi:

- komplet flag sygnalizacyjnych kodu międzynarodowego do wyścigów górskich, wymieniony w art. 10.8. niniejszego regulaminu;
- co najmniej jedna twarda miotła,
- co najmniej jedna gaśnica ręczna z aktualną legalizacją do gaszenia pojazdów na wolnym powietrzu, zawierająca co najmniej 6,0 kg środka gaśniczego,
- co najmniej 10 l środka do absorpcji rozlanego oleju,
- protokoły zdarzeń i przejazdów oraz instrukcja działania,
- gwizdki dla obsługi.

Zaleca się aby PPO były dodatkowo wyposażone w niezawodny system łączności dwukierunkowej z CKW oraz zapasowy system łączności (np. telefon komórkowy), rękawice ognioodporne, drugą twardą miotłę oraz koc ognioodporny o wymiarach 1,80m x 1,80m. Dopuszcza się jakiegokolwiek dodatkowe wyposażenie PO mające na celu podniesienie poziomu bezpieczeństwa rozgrywanych zawodów.

11. PARK SERWISOWY

11.1. Organizator podczas zawodów ma obowiązek:

- wyznaczyć w rejonie przed oznakowanymi polami startowymi miejsca na park serwisowy, przeznaczony do serwisowania tylko samochodów uczestniczących w. Każda inna lokalizacja wymagać będzie dodatkowej akceptacji GKSS.
- zapewnić jego nadzór oraz zabezpieczyć: oznaczony punkt medyczny pierwszej pomocy, stanowisko p.poż, sanitariaty WC
- podać w regulaminie uzupełniającym szczegóły dotyczące miejsca lokalizacji i obowiązujących zasad funkcjonowania parku serwisowego.

11.2. W celu zapewnienia wysokiego bezpieczeństwa i sprawnego przebiegu zawodów, zaleca się organizatorom:

- stosowanie zasady przydzielania miejsc zgodnie z kolejnością samochodów jak w opublikowanej liście zgłoszeń oraz z zachowaniem zasad dotyczących kolejności startu, określonych w art. 10.5.4, tj. pierwsze miejsce od strony pól startowych przydzielone zostanie dla samochodu z grupy historycznej o najmniejszej pojemności skokowej silnika.
- ustawianie samochodów w parku maszyn meta w takiej kolejności aby samochody z przydzielonymi miejscami na końcu parku maszyn sprowadzane były jako pierwsze.

11.3. Na terenie parku serwisowego obowiązuje bezwzględne ograniczenie prędkości określone w Regulaminie Uzupełniającym zawodów. Ponadto każdy stwierdzony lub potwierdzony przypadek naruszenia przez Zawodnika/Kierowcę lub członków jego zespołu, obowiązujących zasad funkcjonowania parku maszyn, zostanie potraktowany jako wykroczenie i nałożona zostanie kara wg uznania ZSS.

11.4. Każdy Zawodnik, który chce skorzystać ze wspólnego lub sąsiadującego stanowiska serwisowego w parku serwisowym zobowiązany jest zgłosić taką potrzebę do organizatora na druku „wniosku wspólnego/sąsiadującego stanowiska serwisowego” stanowiącego zał. C. Organizator ma obowiązek w regulaminie uzupełniającym określić termin i czas składania w/w druków.

11.5. W przypadku zorganizowanego parku serwisowego polegającego na wyznaczeniu, przydzieleniu Zawodnikom stanowisk serwisowych organizator będzie kierował się zasadą obowiązkowego przyznania powierzchni serwisowej nie mniejszej, jak:

- dla Zawodników występujących jako osoby fizyczne – 45 m² ;
- dla Zawodników występujących jako osoby prawne – 65 m² .

11.6. W przypadku możliwości wykupienia dodatkowej powierzchni serwisowej w parku maszyn organizator ma obowiązek określić to w regulaminie uzupełniającym przyjmując zasadę:

- dla Zawodników występujących jako osoby fizyczne – 10,- PLN/1 m² ;
- dla Zawodników występujących jako osoby prawne – 15,- PLN/1 m²

11.7. Każdy Zawodnik chcąc skorzystać z dodatkowej powierzchni serwisowej w parku maszyn ma obowiązek zgłosić fakt taki do organizatora poprzez wypełnienie druku „zamówienia dodatkowej powierzchni serwisowej” stanowiącego zał. D. Organizator ma obowiązek w regulaminie uzupełniającym określić termin i czas składania w/w wniosków.

11.8. W Parku Serwisowym, Zawodnicy zobowiązani są do:

- posiadania łatwo dostępnej własnej gaśnicy proszkowej z aktualną legalizacją (co najmniej 4,0 kg środka gaśniczego),
- stosowania pod samochodem maty 3m x 4m odpornej na wodę oraz na węglowodory,

- dbania o porządek oraz zabrania lub usunięcia w wyznaczone miejsce, zgromadzonych odpadów, najpóźniej do chwili opuszczenia parku serwisowego.

12. PARK ZAMKNIĘTY

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

12.2. Zasady parku zamkniętego obowiązują:

- po zakończeniu każdego podjazdu wyścigowego, od momentu przekroczenia linii META, do chwili powrotu na linię START
- po zakończeniu zawodów, od momentu przekroczenia linii META, (także podczas dojazdu do wyznaczonego przez organizatora miejsca parku zamkniętego), do chwili rozwiązania parku decyzją ZSS.

12.3. Organizator ma obowiązek określenia w regulaminie uzupełniającym, lokalizacji parku/-ów zamkniętego/-tych. Niezwłocznie po zaparkowaniu samochodu, Kierowca musi wyłączyć silnik i opuścić teren parku zamkniętego. Wszelkie ewentualne czynności w parku zamkniętym mogą być dokonywane po uzyskaniu zgody Delegata Technicznego PZM i pod nadzorem kontrolera technicznego.

13. PROTESTY I ODWOŁANIA

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

13.2. Prawo do składania protestów przysługuje wyłącznie Zawodnikowi.

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

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

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

W przypadku, gdy koszty związane z rozpatrzeniem protestu są wyższe od złożonej kaucji, różnica ta musi być uiszczona przez składającego protest.

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

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

13.7. Protesty dotyczące decyzji sędziów technicznych muszą być wniesione natychmiast po tej decyzji.

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

13.9. Od nałożonych kar i innych decyzji ZSS, zawodnikowi przysługuje prawo do pisemnego odwołania się do GKSS PZM w terminie 96 godzin od powiadomienia o decyzji ZSS.

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

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

14. CEREMONIA ZAKOŃCZENIA ZAWODÓW

14.1. Każdy organizator zawodów ma obowiązek zorganizowania ceremonii zakończenia zawodów która powinna rozpocząć się po wprowadzeniu wszystkich sklasfikowanych samochodów do parku zamkniętego zorganizowanego po mecie każdej rundy wyścigu. Istnieje możliwość zorganizowania jednego wspólnego zakończenia w przypadku organizacji podwójnych rund GSMP. Wręczenie regulaminowych pucharów i innych przewidzianych nagród odbędzie się dla zwycięzców, we wszystkich obowiązujących klasyfikacjach. Dobór miejsca ceremonii oraz oprawa winna być godna zawodów rangi Mistrzostw Polski.

14.1.1. Obowiązkiem każdego Zawodnika i Kierowcy jest również zadbanie o godną oprawę zakończenia zawodów poprzez właściwe zachowanie jego i członków ekipy, osobisty udział w ceremonii wręczenia nagród oraz przystępowania do odbioru nagród w stroju sportowca tj. w zapiętym kombinezonie i obuwiu przewidzianym przepisami dla sportów samochodowych.

14.2. Miejsce i czas ceremonii zakończenia zawodów organizator poda w harmonogramie zawodów w regulaminie uzupełniającym zawodów.

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

14.4. Jeżeli organizator przewiduje nagrody pieniężne, muszą być one odbierane podczas ceremonii wręczenia nagród osobiście przez Zawodnika i/lub Kierowcę, w przeciwnym razie przechodzą na własność organizatora.

14.5. Każdy stwierdzony nieusprawiedliwiony przypadek niezastosowania się Zawodnika do obowiązków określonych w art. 14.1.1 będzie potraktowany jako niesportowe zachowanie i na wniosek Dyrektora wyścigu decyzją ZSS nałożona zostanie kara finansowa:

- 300,- PLN, za niewłaściwe zachowanie Zawodnika i/lub Kierowcy lub członków ekipy (np. pod wpływem alkoholu),
- 500,- PLN, za nieobecność na ceremonii zakończenia zawodów,
- 300,- PLN, za przystąpienie do odbioru nagród w stroju innym jak wymagany.

Wymienione kary są karami porządkowymi nie mającymi wpływu na osiągnięty wynik sportowy. Wymieniona kwota powinna być wpłacona na konto organizatora zawodów przez zawodnika, na którego nałożono karę w przeciągu 7 dni od dnia zakończenia zawodów lub od dnia otrzymania decyzji. Nie dopełnienie tego obowiązku każdorazowo rozpatrywane będzie indywidualnie przez GKSS, co wiązać się będzie z możliwością nałożenia kary dodatkowej, do zawieszenia licencji Zawodnika i licencji Kierowcy łącznie. Od w/w kar przysługuje Zawodnikowi odwołanie się od decyzji ZSS na ogólnie przyjętych zasadach w tym zakresie.

15. PUNKTACJA PODCZAS ZAWODÓW, PUCHARY I NAGRODY

15.1. Dla każdej rundy GSMP prowadzona jest oddzielna klasyfikacja dla samochodów turystycznych, wyścigowych i historycznych a punkty przyznawane będą wg następujących zasad:

15.1.1. Klasyfikacja generalna i klasyfikacja w grupach, a w przypadku samochodów historycznych w kategoriach:

- za miejsca od 1 do 10; odpowiednio 20, 15, 12, 10, 8, 6, 4, 3, 2, 1 pkt.
- za miejsce 11 i następne niezależnie od ilości startujących przyznawany będzie 1 pkt.

15.1.2. Klasyfikacja w klasach:

- za miejsca od 1 do 5,: 8, 6, 4, 3, 2,
- za miejsce 6 i każde następne 1 pkt.

15.2. W każdej rundzie GSMP przyznawane będą następujące puchary:

15.2.1. Klasyfikacja samochodów zamkniętych kat. I i II oraz samochodów otwartych kat. II*

- a) indywidualne za I, II, III miejsce w klasyfikacji generalnej rundy:
 - w kategorii I,
 - w kategorii II.

* w zależności od warunków podanych w art. 4.3.2.

- b) indywidualne w klasyfikacji generalnej w grupach:
 - przy sklasyfikowanych 5-ciu Kierowcach za I miejsce;
 - przy sklasyfikowanych od 6-ciu do 7-miu Kierowców za I i II miejsce;
 - przy sklasyfikowanych 8-miu i więcej Kierowcach za I, II i III miejsce;
- c) w klasach:
 - za I miejsce przy sklasyfikowaniu co najmniej 3 Kierowców,
 - za II miejsce przy sklasyfikowaniu 4 – 5 Kierowców,
 - za III miejsce przy sklasyfikowaniu 6 i więcej Kierowców.

15.2.2. Klasyfikacja samochodów historycznych

- a) indywidualne za I, II, III miejsce w klasyfikacji generalnej samochodów historycznych:
 - turystycznych,
 - wyścigowych,
- b) w klasyfikacji generalnej w kategoriach:
 - przy sklasyfikowanych 5-ciu Kierowcach za I miejsce;
 - przy sklasyfikowanych od 6-ciu do 7-miu Kierowców za I i II miejsce;
 - przy sklasyfikowanych 8-miu i więcej Kierowców za I, II i III miejsce;
- c) w klasach:
 - za I miejsce przy sklasyfikowaniu co najmniej 3 Kierowców,
 - za II miejsce przy sklasyfikowaniu 4 – 5 Kierowców,
 - za III miejsce przy sklasyfikowaniu 6 i więcej kierowców.

15.3. W klasyfikacji sponsorskiej przyznane będą puchary za I, II i III miejsce.

15.4. W klasyfikacji klubowej puchary nie będą przyznawane

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

16. WARUNKI KLASYFIKACJI - KLASYFKACJE ROCZNE GSMP

16.1. Do klasyfikacji sezonu liczone będą punkty zdobyte w rundach w których kierowca został sklasyfikowany. Każdemu Kierowcy, który został sklasyfikowany we wszystkich rundach przewidzianych w sezonie odliczone zostaną wyniki, w których zdobył najmniejszą ilość punktów wg poniższej zasady:

- 16 i więcej rund – 2 rundy odliczone,
- 15 – 13 rund – 1 runda odliczona,

- 12 i mniej rund - brak odliczeń.

Odliczeniu nie podlega runda, w której Kierowca został zdyskwalifikowany.

O zajętych miejscach decyduje suma punktów zdobytych w rundach, w których Kierowca został sklasyfikowany.

16.2. Do klasyfikacji w sezonie liczy się Kierowca który był sklasyfikowany (ukończył) w co najmniej trzech rundach. Zwycięzcą klasyfikacji indywidualnej jest Kierowca, który uzyskał największą ilość punktów. W przypadku uzyskania jednakowej ilości punktów w klasyfikacji końcowej o miejscu decydują następujące kryteria:

- większa ilość lepszych miejsc w rundach;
- przypadku dalszej równości pozostaje *ex-aequo*.

16.3. GSMP prowadzone będą niżej wymienione klasyfikacje roczne:

a) Klasyfikacja samochodów zamkniętych kategorii I i II:

- klasyfikacja generalna samochodów zamkniętych kategorii I i II,
- klasyfikacja generalna dla każdej z grup,
- klasyfikacja indywidualna w poszczególnych klasach.

b) Klasyfikacja samochodów otwartych kategorii II:

- klasyfikacja generalna samochodów otwartych kategorii II,
- klasyfikacja generalna dla każdej z grup.

c) Klasyfikacja samochodów historycznych:

- klasyfikacja generalna samochodów historycznych turystycznych,
- klasyfikacja generalna samochodów historycznych wyścigowych,
- klasyfikacja generalna dla każdej kategorii,
- klasyfikacja każdej klasy wiekowej (z wyłączeniem klas samochodów wyścigowych).

d) Klasyfikacja sponsorska

e) Klasyfikacja klubowa

16.4. Na zakończenie sezonu zostaną przyznane tytuły: Mistrza Polski, Wicemistrz Polski oraz II Wicemistrza Polski, w następujących klasyfikacjach:

- w klasyfikacji generalnej oraz w grupach i klasach pojemnościowych określonych w art.4.3.1 i 4.3.2, z wyłączeniem wszystkich klas z silnikami o najwyższej występującej poj. skokowej za wyjątkiem klas E1-4x2 oraz E1-45,
- w klasyfikacji samochodów historycznych - turystycznych, w kategoriach wiekowych od C1 do C5 z wyłączeniem klas z silnikami o najwyższej poj. skokowej.
- w klasyfikacji samochodów historycznych – wyścigowych, tylko w klasyfikacji generalnej i w kategoriach.

Tytuły przyznawane będą według zasad podanych w tabeli poniżej:

Podziały	Klasyfikacja GSMP za dany rok	Ilość sklasyfikowanych zawodników do tytułów	Wymagana minimalna ilość rund
Według kategorii	samochody kat. I (N, A, N/PL, A/PL, E0, E1)	- przy min. 15 zawodnikach - od 16 do 20 zawodników - przy min. 21 zawodnikach	50% + 1 runda oraz sklasyfikowanie w minimum 50% odbytych rund
	samochody kat. II (SC,RC)	- przy min. 4 zawodnikach - od 5 do 6 zawodników - przy min. 7 zawodnikach	
Samochody historyczne	turystyczne	- przy min. 8 zawodnikach - od 9 do 12 zawodników - przy min. 13 zawodnikach	
	wyścigowe	- przy min. 2 zawodnikach - od 3 do 4 zawodników - przy min. 5 zawodnikach	
Według grup oraz kategorii dla samochodów	N, A, E1, E0, N/PL, A/PL	- przy min. 10 zawodnikach - od 11 do 13 zawodników - przy min. 14 zawodnikach	1. 50 % + 1 runda dla samochodów kat I i II oraz HS turystyczne, tj.: Dla samochodów kat I i II oraz historycznych*:

historycznych	SC, RC	- przy min. 3 zawodnikach - od 4 do 5 zawodników - przy min. 6 zawodnikach	- 50 % + 1 runda oraz: - przy 18 rundach min. 10 - przy 17-15 rundach min. 9 - przy 14-13 rundach min. 8 - przy 12-11 rundach min. 7 - przy 10 i mniej rundach min. 6
	samochody historyczne	- przy min. 5 zawodnikach - od 6 do 7 zawodników - przy min. 8 zawodnikach	2. Wymagane jest sklasyfikowanie w grupie lub klasie, w co najmniej 50% odbytych rund.
Według klas zgodnie z art. 4.3.1; 4.3.2; 4.3.3.	N, A, E1, N/PL, A/PL (bez klas „+“)	- przy min. 5 zawodnikach - od 6 do 7 zawodników - przy min. 8 zawodnikach	3. Dla samochodów RC oraz historycznych wyścigowych - 50 % + 1 runda - przy 8-7 rundach, min. 5 - przy 6-5 rundach, min. 4
	RC, SC (bez klas „+“), oraz samochody historyczne - wszystkie klasy	- przy min. 3 zawodnikach - od 4 do 5 zawodników - przy min. 6 zawodnikach	

16.5. W klasyfikacji sponsorskiej tytuły mistrzowskie zostaną przyznane za I, II, III miejsce. Klasyfikacja sponsorska w GSMP prowadzona jest we wszystkich rundach. Do klasyfikacji w sezonie liczy się zespół który był sklasyfikowany co najmniej w trzech rundach. Do klasyfikacji sponsorskiej dopuszczony będzie zespół stanowiący od 1 do 3 Kierowców. Do wyniku liczą się punkty zdobyte w klasach, przez maksymalnie trzech Kierowców zespołu. Roczna klasyfikacja sponsorska prowadzona będzie na podstawie punktów zdobytych przez zespół we wszystkich rundach, wg zasady dotyczącej punktacji w klasach, podanej w art. 15.1.2. (w zależności od ilości sklasyfikowanych zespołów). Warunkiem zgłoszenia się do klasyfikacji sponsorskiej jest posiadanie licencji Zawodnika/S wydawanej przez ZG PZM po złożeniu pisemnego wniosku i wpłacie kwoty 700,- PLN.

Licencja Zawodnika/S upoważnia do:

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

16.6. W klasyfikacji klubowej tytuły mistrzowskie zostaną przyznane dla klubów sfederowanych w PZM za I, II, III miejsce. Do klasyfikacji w sezonie liczy się klub który był sklasyfikowany co najmniej w trzech rundach. Do klasyfikacji klubowej zaliczane będą wyniki osiągnięte (zdobyte punkty) w klasach gdzie dopuszczono do treningów w danej rundzie minimum 5 Kierowców. Do klasyfikacji klubowej będą zaliczane punkty zdobyte przez maksymalnie trzech najlepszych Kierowców z danego klubu. Roczna klasyfikacja klubowa prowadzona będzie na podstawie punktów zdobytych przez klub we wszystkich rundach, wg zasady dotyczącej punktacji w klasach, podanej w art. 15.1.2.

16.6. Obecność Zawodników i/lub Kierowców, zdobywców tytułów mistrzowskich w każdej klasyfikacji, jest wymagana na dorocznej ceremonii rozdania nagród PZM. Każda nieusprawiedliwiona nieobecność spowoduje nałożenie kary grzywny przez GKSS, wyjątek stanowi wystąpienie siły wyższej.

17. INNE POSTANOWIENIA

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

17.2. Podczas powrotu z parku maszyn meta do parku maszyn start Kierowcy zobowiązani są do przejazdu w zapiętych pasach bezpieczeństwa. Każdy stwierdzony przez organizatora przypadek na wniosek Dyrektora zawodów będzie rozpatrywany przez ZSS zgodnie z art. 12.1 i 12.4 MKS.

17.3. 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.

17.4. do interpretacji niniejszego regulaminu zastrzega sobie GKSS. Do kwestii nieujętych w niniejszym regulaminie mają zastosowanie odpowiednie przepisy MKS wraz z załącznikami.

17.5 Wszystkie dokumenty zdeponowane w biurze zawodów będą do odebrania przez Zawodnika po zakończeniu podjazdów wyścigowych (po wprowadzeniu samochodu do parku zamkniętego). Zawodnicy, którzy wycofali się z zawodów po odbiór dokumentów muszą zgłosić się do biura zawodów. Wydanie dokumentów po zakończeniu pracy biura zawodów zrealizuje organizator po otrzymaniu potwierdzonego przelewu w wysokości 100,- PLN na jego rzecz.

Zatwierdzono wraz z załącznikami przez GKSS w dniu xxx stycznia 2019 r.

REGULAMIN TECHNICZNY GSMP

1. WYPOSAŻENIE BEZPIECZEŃSTWA

1.1. Każdy Zawodnik i Kierowca jest zobowiązany stosować wyposażenie bezpieczeństwa zgodnie z wymaganiami przepisów FIA oraz regulaminów i komunikatów dotyczących GSMP.

1.2. Samochody muszą posiadać wyposażenie bezpieczeństwa odpowiadające przepisom podanym w aktualnym Zał. J do MKS oraz niniejszym regulaminie. Dla samochodów historycznych obowiązujące są przepisy Zał. K do MKS oraz niniejszego regulaminu. Minimalne wymagania wyposażenia bezpieczeństwa przedstawiono w tabeli nr 1.

1.3. Każdy Zawodnik i Kierowca lub samochód, który nie spełnia wymagań w zakresie wyposażenia lub innych obowiązujących przepisów, nie zostanie dopuszczony do zawodów lub zostanie zdyskwalifikowany podczas ich trwania.

Nazwa wyposażenia	Numer Listy Technicznej FIA lub pkt Zał. J FIA	Tabela nr 1				
		Oznaczenie grupy - wymagania:				
		O - obowiązkowe,		Z - zalecane		
		N, A, E1	SC, RC	N/PL, A/PL	E0	Historyczne
Kask	33, 41 lub 49	O	O	O lub BS6658-85 – type A/FR (czerwona naklejka) tylko dla klas do 2000	O lub BS6658-85 – type A/FR (czerwona naklejka)	O lub BS6658-85 – type A/FR (czerwona naklejka) tylko dla klas do 2000
System FHR (Frontal Head Restraint)	29 i 36	O	O	O - dla klas pow. 2000 Z - dla klas do 2000	Z	Z
Kombinezon	27 - część 1	FIA Standard nr 8856 - 2000				
Bielizna ognioodporna (skarpety, balaklawka itd.)	27 - część 2					
Buty	27 - część 2					
Rękawiczki	27 - część 3					
Pasy bezpiecz.	24	O	O	O lub dodatkowo 2 lata po utraceniu ważności homologacji tylko dla klas do 2000		
Siedzenia	12 lub 40	O	O			
Mocowanie siedzeń	Zał. J FIA - art.253.16	O	O	O		O
Otuliny klatki obowiązkowe na wszystkich elementach w strefie dachu	23 Zał. J FIA – art 8.3.5	O	O	O		O
Urządzenia gaśnicze	Zał. J FIA – art. 253-7	O	O	O		O
Mocowanie urządzeń gaśniczych w samochodzie Tylko system antytorpedo	16 i 52 Zał. J FIA – art. 253-7.2 lub 7.3	O	O	O		O

Bezpieczny zbiornik paliwa	Zał. J FIA – art. 253	Q	O	Z	Z
Typ akumulatora i jego mocowanie w kabinie	Zał. J FIA – art. 254 art. 6.8 Zał. J FIA – art. 255 art. 5.8.3	O	O	O	O

2. PALIWO

2.1. Podczas zawodów może być używane tylko paliwo zgodne z przepisami podanymi w Zał. J lub Zał. K dla samochodów historycznych.

2.2. GKSS dopuszcza przeprowadzenie kontroli zgodności paliwa w zakresie wybranych parametrów np. liczba oktanowa.

2.3. Delegat Techniczny za zgodą ZSS ma prawo do pobrania próbek paliwa w każdym momencie trwania zawodów.

2.4. Każdy Zawodnik ma obowiązek posiadania w zbiorniku paliwa samochodu minimum 5 dm³ paliwa, po zakończeniu każdego podjazdu, umożliwić pobranie 3 próbek o poj. 1 dm³ bezpośrednio ze zbiornika lub układu zasilania (1 próbka dla sędziów technicznych, 1 dla Organizatora, 1 dla Zawodnika).

3. OPONY - NAGRZEWANIE

3.1. W GSMP zabrania się tzw. nagrzewania opon – dotyczy wszystkich grup i klas.

3.2. W ramach GSMP obowiązują następujące ustalenia dotyczące kontroli temperatury opon/kół.

3.3. Definicja nagrzewania opon

Za proces nagrzewania opon uznaje się:

- nagrzewanie elektryczne przy użyciu tzw. koców grzewczych lub innego sprzętu,
- nagrzewanie mechaniczne przy użyciu rolek lub innego sprzętu,
- nagrzewanie poprzez uporczywe dynamiczne ruszanie i wymuszanie poślizgu kół,
- nagrzewanie poprzez inne działanie np. środkami chemicznymi.

3.4. Wyposażenie pomiarowe

Do przeprowadzania kontroli temperatury opon/kół sędziowie techniczni będą używać przyrządów pomiarowych dostarczonych na zawody przez PZM.

3.5. Miejsce przeprowadzania kontroli

Kontrola będzie przeprowadzana przed wjazdem na ostatnie pole startowe gdzie będzie ustawiona tablica informacyjna (np. rysunek koła/opony z wpisanym w środku °C). Zawodnik jest zobowiązany respektować zapis art. 10.4.2 Regulaminu Ramowego dotyczący przyjazdu na pola startowe 5 minut przed startem.

W przypadku stwierdzenia niezgodności samochód nie zostanie wpuszczony na pola startowe.

3.6. Metody i kryteria oceny

Do oceny temperatury kół/opon będzie brana pod uwagę różnica pomiędzy temperaturą nawierzchni drogi i temperaturą na powierzchniach czołowych opon. Dla potwierdzenia przypadku nagrzewania całych kół np. w tzw. kocach zostanie zmierzona również temperatura bocznych ścian opon lub powierzchni obręczy.

Sędziowie techniczni może wykonać kontrole tylko dla wybranej grupy lub klasy samochodów. Kryteria oceny. Opony/koła zostaną uznane jako poddane procesowi nagrzewania jeżeli różnica temperatur pomiędzy podłożem i powierzchnią czołową opon będzie wyższa jak wartości podane w tabeli nr 2.

Rodzaj układu napędowego	Tabela nr 2	
	Różnica temperatur pomiędzy podłożem i powierzchnią czołową opon (°C)	
	Koła napędzane	Koła nienapędzane
Samochody 4 x 4	15	x
Samochody z napędem na koła jednej osi	15	10

3.7. W przypadku pojawienia się warunków nieprzewidzianych w niniejszym regulaminie zostanie wydany komunikat z informacjami dodatkowymi.

4. BADANIA KONTROLNE SAMOCHODÓW BK

4.1. Badania Kontrolne samochodów BK-1 oraz BK-2 odbywają się w miejscach wyznaczonych przez organizatora.

4.2. W czasie BK-1 lub **Badania końcowego szczegółowego** Zawodnik i/lub Kierowca musi przedstawić (pod rygorem niedopuszczenia do zawodów) niżej wymienione dokumenty oraz wyposażenie bezpieczeństwa osobistego:

- oryginalną kartę homologacyjną FIA,
- Książkę Samochodu Sportowego - KSS,
- Kartę HTP-FIA lub KZHT-PZM dla samochodów historycznych,
- Kartę techniczną lub homologacyjną samochodu E1, **SC, RC.**
- ubezpieczenie OC (jeśli wymagane w regulaminie szczegółowym).

W/w dokumenty muszą być dostępne również podczas trwania zawodów.

4.3. Każdy samochód przedstawiony na BK-1 musi być czysty, przygotowany wg posiadanej homologacji i odpowiedniego regulaminu technicznego oraz posiadać kompletne wyposażenie bezpieczeństwa.

4.4. Podczas BK-1 może odbywać się plombowanie sprzężarek lub innych wytypowanych części/zespołów.

4.5. Samochody, które zostaną uznane za konstrukcje niebezpieczne nie zostaną dopuszczone do udziału w zawodach.

4.6. Dopuszcza się możliwość przeprowadzenia BK-1 wg zasady „zielonej karty BK-1”, która obejmuje tylko Zawodników, którzy:

- zadeklarują starty w całym cyklu GSMP w danym roku kalendarzowym,
- startowali wcześniej w GSMP minimum 1 pełny sezon,
- przedstawiają samochody do kontroli przedsezonowej w miejscu i terminie podanym w oddzielnym komunikacie.

5. DOPUSZCZONE SAMOCHODY

5.1. GRUPA N - kategoria I

5.1.1. Podział na klasy wg Regulaminu Ramowego art. 4.3.

5.1.2. Samochody, które posiadają ważną kartę homologacyjną FIA oraz przez dodatkowy okres **do 6 lat** - zgodnie z przepisem MKS i listą opublikowaną na stronie FIA. Dla samochodów Mitsubishi Lancer EVO VIII, nr homologacji FIA – N/A 5660, dodatkowy okres zostaje wydłużony do **2020 roku** i samochody te mogą być zgłaszane tylko w GSMP.

5.1.3. Samochody przygotowane zgodnie z odpowiadającymi dla danej grupy artykułami, aktualnego Załącznika J do MKS FIA oraz zgodnie z posiadaną kartą homologacyjną FIA.

5.1.4. Samochody homologowane w grupie N z napędem na koła jednej osi, z silnikami wysokoprężnymi z doładowaniem, zaliczane będą do klas wg nominalnej pojemności skokowej silnika bez stosowania współczynnika określonego w art. 252 art. 3.1 Zał. J do MKS FIA. Obowiązuje zachowanie pozostałych wymagań art. 254 Zał. J do MKS FIA oraz spełnienie wymagań masy minimalnej samochodu, określonej w homologacji.

5.1.5. W samochodach o przeliczeniowej pojemności skokowej silnika powyżej 2000 cm³ dopuszcza się stosowanie pkt 7.4 w art 254 Zał. J do MKS, w podanym zakresie średnic obręczy oraz zasad dla maksymalnego rozstawu kół.

5.2. GRUPA A - włączając samochody: WRC, KITC, S1600, S20 (art. 263 lub 255A Zał. J), R1, R2, R3, R4 i R5 / kategoria I

5.2.1. Podział na klasy wg Regulaminu Ramowego art. 4.3.

5.2.2. Samochody posiadające ważną kartę homologacyjną FIA oraz przez dodatkowy okres **do 6 lat** - zgodnie z przepisem MKS i listą opublikowaną na stronie FIA. Dla samochodów Mitsubishi Lancer EVO VIII, nr homologacji FIA – N/A 5660, dodatkowy okres zostaje wydłużony do **2020 roku** i samochody te mogą być zgłaszane tylko w GSMP.

5.2.3. Samochody przygotowane zgodnie z odpowiednimi dla danej grupy artykułami Zał. J do MKS FIA (aktualny) oraz zgodnie z posiadaną kartą homologacyjną FIA.

Dla samochodów WRC obowiązuje zwężka określona w art. 255-A Zał. J do MKS.

Dla samochodów Grupy R1, R2, R3 – dla obliczenia pojemności skokowej dla silników doładowanych będzie stosowany współczynnik podany w kartach homologacyjnych.

5.2.4. Samochody homologowane w grupie A z napędem na koła jednej osi, z silnikami wysokoprężnymi z doładowaniem, będą zaliczane do klas wg pojemności skokowej silnika bez stosowania współczynnika określonego w art. 252 art. 3.1 Zał. J do MKS FIA (aktualny). Obowiązuje zachowanie pozostałych wymagań art. 255 Zał. J do MKS FIA oraz warunku, że masa samochodu będzie odpowiednia do pojemności skokowej silnika pomnożonej przez współczynnik określony w art. 252 art. 3.1 Zał. J do MKS FIA (aktualny).

5.2.5. Nadwozia samochodów - przepis wspólny dla samochodów grupy A oraz N.

Dopuszcza się starty samochodów, których nadwozia:

- posiadają oznaczenie w kodzie VIN niezgodnym w stosunku do wymaganego w karcie homologacyjnej FIA lub wersji zastosowanego wyposażenia np. silnika,
- posiadają inne bardzo drobne odstępstwa w zakresie kompletacji nadwozia.
- samochód z w/w odstępstwami zostanie dopuszczony po spełnieniu następujących warunków:
- niezgodność nie może wpływać w żaden sposób na osiągi samochodu,
- Zawodnik musi zgłosić taki przypadek do Delegata Technicznego PZM GSMP poprzez wypełnienie dokumentu – KARTA TECHNICZNA PZM. Po weryfikacji i zatwierdzeniu KARTY TECHNICZNEJ PZM, na pierwszych zawodach zostanie dokonany również wpis z informacją do KSS samochodu,
- obowiązuje procedura uzyskiwania Karty Technicznej jak dla samochodów E1 – art. 6.4
- samochód z niezgodnym nadwoziem może startować tylko w zawodach krajowych.

5.2.6. Samochody HONDA CIVIC, nr karty homologacyjnej FIA A-5710 (dotyczy rozszerzenia 01/01 VO) – dopuszcza się stosowanie obudów skrzyń biegów pochodzących od alternatywnych dostawców i rozwiązań różnicowych wynikających z ich zastosowania. Samochody, w których zastosowana zostanie w/w modyfikacja mogą być zgłaszane tylko w zawodach krajowych.

5.3. GRUPA E1 oraz E1/PL - kategoria I

Samochody przygotowane zgodnie z art. 277 Zał. J do MKS oraz Regulaminem Technicznym GSMP - art. 6. Dla samochodów grupy E1/PL obowiązuje minimalna masa podana w tabeli nr 6.3.

5.4. GRUPA E2-SH (samochody sylwetkowe) / kategoria II

Samochody przygotowane zgodnie z art. 277 Zał. J do MKS oraz Regulaminem Technicznym GSMP - art. 6.3.

5.5. GRUPA GT- włączając samochody GT3, RGT / kategoria II

Samochody odpowiadające przepisom technicznym FIA - art. 256 i 257A Zał. J do MKS FIA oraz Regulaminem Technicznym GSMP - art. 6. Wymagane jest posiadanie karty technicznej FIA.

5.6. GRUPA CN oraz E2-SC - dwumiejscowe produkcyjne samochody sportowe / kategoria II

Samochody przygotowane zgodnie z art. 277 Zał. J do MKS oraz Regulaminem Technicznym GSMP - art. 6.2.

5.7. GRUPA D/E2-SS – jednomiejscowe samochody Formuły Międzynarodowej Formuły Wolnej /kategoria II

Samochody przygotowane zgodnie z art. 277 Zał. J do MKS oraz Regulaminem Technicznym GSMP – art. 6.2.

5.8. GRUPA HISTORYCZNA - samochody historyczne (grupa narodowa)

Samochody przygotowane zgodnie z Zał. K do MKS oraz Regulaminem Technicznym GSMP – art. 7.

5.9. GRUPA N/PL oraz A/PL – kategoria I, samochody post-homologacyjne (grupa narodowa)

Samochody, które posiadają utraconą kartę homologacyjną FIA z powodu upływu czasu oraz samochody, dla których wg MKS FIA zakończyła się możliwość startów przez dodatkowy okres 6 lat. Samochody przygotowane zgodnie z posiadaną kartą homologacyjną FIA oraz odpowiednimi dla danej grupy artykułami Zał. J - wydanie Zał. J z roku wydania lub obowiązywania karty homologacyjnej FIA. Przepisy szczegółowe zamieszczono w art. 8.

5.10. GRUPA E0 - kategoria I (grupa narodowa)

Samochody przygotowane zgodnie z art. 277 Zał. J do MKS oraz Regulaminem Technicznym GSMP - art. 6 oraz 6.5.

6. PRZEPISY TECHNICZNE DLA SAMOCHODÓW E1, E2 oraz E0

6.1. Postanowienia ogólne

6.1.1. Regulamin Techniczny GSMP jest uzupełnieniem przepisów zawartych w art. 277 Zał. J do MKS FIA w wersji obowiązującej w danym roku kalendarzowym. W pozostałym zakresie nieuregulowanym w niniejszym regulaminie obowiązują art. 251, 252, 253 Zał. J FIA

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

6.1.2. Samochody zbudowane i zaliczone do grupy E-I oraz E-II przeznaczone są do udziału w zawodach na torach zamkniętych.

6.1.3. Dla wszystkich samochodów, dla których FIA wystawiła karty homologacyjne lub ASN Karty Techniczne wymagane jest ich posiadanie i przedstawienie na BK-1 lub podczas zawodów.

6.1.4. Wszystkie samochody muszą być zgodne z przepisami art. 277 Zał. J do MKS FIA obowiązującym na dany rok kalendarzowy oraz przepisami krajowymi.

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

wymagania art. 253.8.4.1. Zał. J. Dla samochodu zbudowanego i startującego po raz pierwszy w danym roku obowiązują wszystkie wymagania wg aktualnych przepisów FIA/PZM np. wymagania minimalne dla konstrukcji bezpieczeństwa.

6.1.6. Zaleca się aby wszystkie zmiany lub modyfikacje dotyczące: struktury nośnej nadwozia, podwozia, zawieszek kół i układu hamulcowego były wykonywane przez wyspecjalizowane warsztaty, które wykonają niezbędne obliczenia, próby, pomiary, dokumentację techniczną i opisy.

Warsztat zobowiązany jest do wystawienia potwierdzenia, które będzie wymagane na zawodach

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

6.2. Dopuszczone samochody, definicje, ogólne wymagania techniczne i bezpieczeństwa.

Określenie grupy	Definicje
Grupa E0 Samochody kategorii I	<ol style="list-style-type: none"> 1. Samochody kategorii I posiadające aktualną lub utraconą kartę homologacyjną FIA. Dopuszcza się modele samochodów, których typ nadwozia nie jest zgodny z homologacją FIA. W/w samochody muszą zostać zbudowane na bazie samochodu min. 4-miejscowego (z wyłączeniem 2+2). 2. W samochodzie musi pozostać zachowana oryginalna koncepcja układu napędowego – oryginalna obudowa skrzyni biegów, tylnego mostu oraz oryginalny korpus silnika. 3. Samochody, które posiadają wiek 20 lat lub starsze zostaną dopuszczone pod warunkiem uzyskania pozytywnego wyniku corocznej, przedsezonowej kontroli BK. 4. Nadwozie musi być identyfikowalne na podstawie homologacji FIA lub wiarygodnej dokumentacji technicznej (fabrycznej). 5. Przepisy bezpieczeństwa oraz szczegółowy zakres dozwolonych modyfikacji określa art. 9 Regulaminu Technicznego.

Określenie grupy	Definicje
Grupa E1 Samochody kategorii I	<ol style="list-style-type: none"> 1. Samochody posiadające aktualną lub utraconą kartę homologacyjną FIA w grupie N, A lub B, oraz samochody produkowane seryjnie w ilości min. 5000 szt. rocznie. Zbudowane na bazie samochodów kategorii I (min. 4-miejscowego, z włączeniem 2+2). Wymiary samochodu muszą zapewnić zamontowanie klatki bezpieczeństwa o wymiarach podanych w Zał. J, art. 253, art.. 8.3.2.5 – rys 253.49. 2. W samochodach musi pozostać zachowana oryginalna koncepcja układu napędowego oraz oryginalne miejsce zabudowy silnika. 3. Konstrukcja szkieletu, elementów nośnych nadwozia oraz przegrody silnika musi pozostać identyfikowalna na podstawie homologacji FIA. 4. Przepisy bezpieczeństwa zgodnie z Zał. J do MKS art. 277. Kompletacja klatki bezpieczeństwa – klatka musi posiadać minimum wszystkie elementy obowiązkowe określone w Zał. J wydanym w roku, w którym pojazd startuje po raz pierwszy zbudowany został pojazd. W uzasadnionych technicznie przypadkach Delegat Techniczny ma prawo zażądać zastosowania również elementów nieobowiązkowych. 5. Szczegółowy zakres dozwolonych modyfikacji określa art. 6.3. Regulaminu Technicznego.
Grupa E2-SH Samochody kategorii II	<ol style="list-style-type: none"> 1. Samochody sylwetkowe zbudowane na bazie: <ul style="list-style-type: none"> - nadwozia samochodu zamkniętego, min. 2 – miejscowego, - nadwozia wykonanego na bazie przestrzennej konstrukcji rurowej. Wymiary samochodu muszą zapewnić zamontowanie klatki bezpieczeństwa o wymiarach podanych w Zał. J, art. 253, art. 8.3.2.5 – rys 253.49. 2. Przednia szyba musi pochodzić z oryginalnego modelu samochodu. 3. Przepisy bezpieczeństwa zgodnie z Zał. J do MKS art. 277. 4. Szczegółowy zakres dozwolonych modyfikacji określa art. 6.3 Regulaminu Technicznego.
Grupa GT Samochody kategorii II	<ol style="list-style-type: none"> 1. Samochody przygotowane zgodnie z przepisami technicznymi FIA - art. 256 i 257A Zał. J do MKS FIA 2. Samochody muszą posiadać kartę homologacyjną FIA.

Grupa E2-SC Grupa CN Samochody kategorii II	<ol style="list-style-type: none"> 1. Samochody sportowe przeznaczone do wyścigów na torach zamkniętych, 2. Maksymalna pojemność skokowa silnika zgodna z homologacją sportową samochodu lub specyfikacją techniczną producenta – maksymalnie 3000 cm³. 3. Maksymalna ilość miejsc – 2. 4. Napęd na oś tylną. 5. Przepisy bezpieczeństwa zgodnie z Zał. J do MKS art. 277. 6. Samochody zgodne z homologacją lub specyfikacją techniczną FIA lub producenta.
Grupa D/E2-SS Samochody kategorii II	<ol style="list-style-type: none"> 1. Samochody sportowe przeznaczone do wyścigów na torach zamkniętych i zgodne z przepisami FIA, np.: F3 - art. 275. 2. Maksymalna pojemność skokowa silnika 3000 cm³ 3. Maksymalna ilość miejsc – 1. 4. Przepisy bezpieczeństwa zgodnie z Zał. J do MKS art. 277.

6.3. Szczegółowe przepisy techniczne dla samochodów E-I i E-II/SH

I	Nadwozie	Samochody E1	Samochody E2-SH
1	Wymiary oraz wymagania dla elementów nadwozia	<ol style="list-style-type: none"> 1. Szerokość nadwozia nie może przekraczać 2000 mm. 2. Nadwozie musi osłaniać wszystkie elementy wirujące a koła jezdne muszą być zakryte gdy są ustawione do jazdy na wprost, tzn.: - górna część koła kompletnego położona powyżej jego osi musi być zakryta przez nadwozie przy pomiarze pionowym, - tylna oraz przednia część koła kompletnego powyżej jego osi musi być zakryta przez nadwozie przy pomiarze poziomym. 3. Elementy nadwozia muszą osłaniać wszystkie zespoły z elementami wirującymi lub o wysokiej temperaturze. We wszystkich otworach w zderzakach lub pokrywach o powierzchni powyżej 100 cm² muszą zostać solidnie zamontowane np. siatki ochronne. 4. Zewnętrzny kształt nadwozia musi zostać utrzymany tak aby możliwe było łatwe rozpoznanie modelu bazowego. 	
2	Zakres stosowania elementów z tworzyw sztucznych	<ol style="list-style-type: none"> 1. Można stosować dowolny niepalny materiał tylko na błotniki, poszycie dachu, pokrywę silnika i bagażnika oraz poszycie zewnętrzne drzwi. 2. Drzwi tylne boczne mogą zostać zaślepione na stałe. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Można stosować dowolny niepalny materiał na wszystkie elementy zewnętrznego poszycia nadwozia.
3	Drzwi od strony kierowcy / pasażera	<ol style="list-style-type: none"> 1. Dla drzwi od strony Kierowcy należy zachować oryginalne zawiasy oraz sposób zamykania. 2. Zezwala się na usunięcie belek ochronnych wewnątrz drzwi pod warunkiem zastosowania art. 255-5.7.3.4 i rys 255.14 - Zał. J do MKS FIA Zastosowanie konstrukcji drzwi wykonanych całkowicie z tworzyw jest możliwe ale w takim przypadku obowiązkowe jest: <ul style="list-style-type: none"> • zastosowanie wzmocnienia drzwi bocznych w klatce wg rys. 253.9 – 253.11 art. 253-8.3.2.1.2 Zał. J do MKS FIA, • materiał energochłonny określony w art. 255-5.7.3.4 Zał. J do MKS FIA i musi zostać zamontowany na stałe do rur, na całej powierzchni „X” wzmocnienia bocznego drzwi. 3. Drzwi kabiny muszą zapewniać Kierowcy siedzącego w normalnej pozycji i w pełnej gotowości do jazdy (zapięte pasy bezpieczeństwa, ubrany kask) możliwość opuszczenia kabiny: <ul style="list-style-type: none"> • w czasie maksymalnie 7 sekund, drzwiami od strony kierowcy, • w czasie maksymalnie 9 sekund, drzwiami od strony pasażera. 	

4	Główne elementy konstrukcyjne, podłoga nadwozia, przegroda czołowa	<ol style="list-style-type: none"> 1. Zabronione jest dokonywanie modyfikacji głównych elementów konstrukcyjno-nośnych szkieletu (np. podłużnice, słupki, progi, tunel) oraz podłogi w przestrzeniach pomiędzy punktami mocowania zawieszek kół jezdnych. 2. Można wprowadzić zmiany w elementach szkieletu nadwozia w przestrzeniach na odcinku od punktów mocowania zawieszek kół jezdnych, w kierunku przednim i/lub tylnym nadwozia. Należy zachować wytrzymałość jak w oryginalnym nadwoziu. 3. Szkielet lub podłogę nadwozia można wzmacniać poprzez dodanie materiału, również w miejscach mocowania elementów zawieszek kół i zespołu napędowego. 4. Przegroda czołowa nie może być modyfikowana 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Szkielet nadwozia może zostać wykonany całkowicie jako przestrzenna konstrukcja rurowa. 2. Dopuszcza się dokonanie modyfikacji elementów konstrukcyjno-nośnych szkieletu (np. podłużnice, słupki, progi, tunel) oraz podłogi w przestrzeniach pomiędzy punktami mocowania zawieszek kół jezdnych. W takim przypadku należy zastosować dodatkowe elementy wzmacniające, wiążące ze sobą punkty mocowań klatki do podłogi. 3. Zasady dopuszczania rozwiązań i modyfikacji opisano w art. 6.4.
5	Elementy aerodynamiczne	<ol style="list-style-type: none"> 1. Samochody mogą być wyposażone w oryginalne elementy aerodynamiczne i ich mocowania. W przypadku zastosowania innych lub dodatkowych, muszą spełniać następujące warunki: <ol style="list-style-type: none"> a) muszą być zamocowane do nośnych elementów szkieletu nadwozia, b) muszą pozostawać w obrysie bocznym samochodu gdy patrzymy na niego z przodu lub z tyłu, c) mogą wystawać maksymalnie 200 mm z przodu samochodu i 400 mm z tyłu samochodu mierząc od krawędzi nadwozia gdy patrzymy na niego z boku, tylny element może być umieszczony maksymalnie 100 mm ponad płaszczyznę dachu. 	
6	Kabina	<ol style="list-style-type: none"> 1. W kabinie nie mogą występować jakiegokolwiek elementy z ostrymi krawędziami. 2. Wszystkie niewykorzystane otwory w przegrodzie czołowej i podłodze muszą być trwale i szczelnie zaślepienie niepalnym materiałem. 3. Montaż siłowników pneumatycznych do podnoszenia pojazdu jest dozwolony ale bez butli ze sprężonym jakimkolwiek czynnikiem. 4. Montaż zbiorników oleju oraz chłodnic oleju i układu chłodzenia silnika jest zabroniony. 	
7	Zbiorniki paliwa	<ol style="list-style-type: none"> 1. Zbiornik paliwa-zgodnie z wymaganiami art. 277 2. Zewnętrzne ścianki zbiornika muszą znajdować się min. 200 mm od krawędzi zewnętrznej nadwozia. Zaleca się aby bezpieczny zbiornik paliwa był zamontowany w przestrzeni utworzonej przez pałąki klatki bezpieczeństwa - art. 259-6.3. 3. W celu zamontowania tzw. bezpiecznego zbiornika paliwa dopuszcza się możliwość dokonania zmian kształtu lub odjęcia materiału w podłodze kabiny. Szczegóły zmian muszą być uzgodnione z Delegatem Technicznym danej konkurencji. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Zbiornik paliwa - zgodnie z wymaganiami art. 2. Dla samochodów GT art. 257A-6.3 oraz 253-3.4.

8	Szyby	<p>1. Szyba przednia:</p> <p>a) może być wykonana ze szkła warstwowego „klejonego” i być zatwierdzona do użytku zgodnie z przepisami ruchu drogowego i w związku z tym posiadać odpowiednie oznakowania</p> <p>b) może być wykonana z poliwęglanów lub innego materiału zatwierdzonego przez FIA o grubości min. 5 mm i musi posiadać odpowiednie oznakowanie,</p> <p>c) musi być zastosowany skuteczny układ zapewniający skuteczne usuwanie pary z wewnętrznej powierzchni szyby.</p> <p>2. Pozostałe szyby muszą być wykonane ze szkła bezpiecznego lub mogą być zastąpione poliwęglanowymi o minimalnej grubości 4 mm (drzwi muszą zostać odpowiednio dostosowane do ich zamontowania).</p> <p>3. Dodatkowe zamocowania szyb mogą być stosowane.</p>	
9	Siatka w oknie bocznym od strony kierowcy lub folia na szybie	<p>1. Siatka ochronna od strony Kierowcy jest obowiązkowa -art. 253.11 Zał. J do MKS FIA w przypadku wprowadzenia modyfikacji konstrukcji drzwi lub szyby.</p> <p>2. Użycie folii na szybę jest dopuszczone tylko w przypadku zastosowania (zachowania) oryginalnych szyb oraz konstrukcji drzwi np. samochody rajdowe.</p>	
II	Podwozie	Samochody E1	Samochody E2-SH
1	Zawieszenie i układ kierowniczy	<p>1. Dopuszcza się wzmacnianie elementów zawieszenia oraz podwozia w miejscu ich mocowania.</p> <p>2. Obowiązuje art. 275.10.3 Zał. J do MKS FIA.</p> <p>3. W przypadku zastosowania elementów układu kierowniczego oraz zawieszek kół innych niż oryginalne, to muszą one pochodzić z samochodu o minimum tej samej masie i osiąгах lub być wykonane wg innych przepisów Zał. J do MKS FIA np. art. 258.10.</p> <p>4. W każdym momencie trwania zawodów żadna część samochodu nie może stykać się z podłożem nawet gdy ciśnienie w oponach na kołach po jego jednej stronie będzie równe atmosferycznemu.</p>	
2	Układ hamulcowy	<p>1. Musi posiadać dwa niezależnie działające obwody -art. 253-4 Zał. J</p> <p>2. Skuteczność układów hamulcowych musi być odpowiednia do osiągow samochodu, po zastosowaniu dozwolonych modyfikacji i należy zastosować jako minimum najskuteczniejszy wariant hamulców z samochodu posiadającego homologację FIA, który posiada porównywalną masę, moc silnika i osiągi.</p>	
3	Koła i opony	<p>1. Rodzaj kół i opon jest dowolny. Użycie dystansów jest dozwolone.</p>	
4	Płyty aerodynamiczne	<p>1. Montaż płyt aerodynamicznych do podwozia jest dozwolony.</p> <p>2. Montaż płyt osłaniających typu rajdowego do podwozia jest zabroniony.</p>	

III	Silniki i układ przeniesienia napędu	Samochody E1	Samochody E2-SH
------------	---	---------------------	------------------------

1	Silnik	<p>1. Dopuszcza się możliwość stosowania tylko jednego silnika zabudowanego w komorze silnikowej. Komora silnika musi pozostać w miejscu nadwozia określonym przez producenta oryginalnego samochodu. Zezwala się na zmiany usytuowania i sposobu mocowania silnika w ramach przestrzeni komory silnikowej.</p> <p>2. Maksymalna pojemność skokowa silników jakie można zastosować wynosi: 2a. Dla grupy E1: - 6500 cm³ dla wolnossących; - 3800 cm³ dla doładowanych (obowiązują zasady przeliczania pojemności skokowej określone w art. 252.3.1 do 3.5 Zał. J do MKS FIA). 2b. Dla grupy E1/PL – do 3500 cm³</p> <p>3. Dopuszcza się stosowanie sprężarek lub turbosprężarek w ilości jaką posiada oryginalny silnik. W samochodach klasy E-I+2000/45 sprężarka lub turbosprężarka musi posiadać zamontowaną zwężkę o wewnętrznej średnicy maksymalnej 45,00 mm. Dla silników z dwoma sprężarkami lub turbosprężarkami obowiązują dwie zwężki o maksymalnej średnicy wewnętrznej 32,00 mm.</p> <p>4. Dla silników pracujących w systemie WANKLA lub dwusuwowych obowiązuje przeliczenie nominalnej pojemności skokowej odpowiednio wg art. 251. 3.2 lub 3.3.</p> <p>5. W przypadku zastosowania silnika motocyklowego, jego maksymalna pojemność skokowa może wynosić 1600 cm³.</p>	6. Zabudowa silnika musi być dokonana w przewidzianej przestrzeni nadwozia przez producenta	6. Silnik może pochodzić od dowolnego producenta.
2	Paliwo	Zgodne z Zał. J art. 252-9.1. i 9.2.		
3	Układ wydechowy	<p>1. Układ wydechowy jest dowolny przy zachowaniu warunku, że w każdym momencie trwania zawodów żadna część samochodu nie może stykać się z podłożem nawet gdy ciśnienie w oponach na kołach po jego jednej stronie będzie równe atmosferycznemu.</p> <p>2. Głośność nie może przekraczać poziomu podanego w Regulaminie szczegółowym dla danych zawodów, dopuszcza się maksymalny poziom głośności wynosi 98 dB (2) mierzony przy 3 800 obr/min.</p> <p>3. Stosowanie katalizatora jest zalecane. W celu umożliwienia kontroli katalizatora na przedniej i tylnej ścianie obudowy katalizatora muszą zostać wykonane otwory zaślepienie śrubami, wylot tłumika musi znajdować się w tylnej części nadwozia licząc od pionowej płaszczyzny przechodzącej przez środek rozstawu osi i nie dalej jak 100 mm wewnątrz obrysu nadwozia, nie może być prowizoryczny a spaliny muszą opuszczać układ tylko przez końcówkę/i.</p>		
4	Skrzynia biegów	Ilość biegów i ich przełożeń jest dowolna		
5	Układ napędowy	Należy zachować koncepcję jak określona w homologacji.	Można zastosować dowolną koncepcję układu napędowego.	
IV	Akumulator i oświetlenie	Samochody E1	Samochody E2-SH	
1	Akumulator	<p>1. Ilość akumulatorów i ich pojemność jest dowolna. Każdy akumulator musi być solidnie zamocowany w miejscu mocowania fabrycznego a jeżeli został przeniesiony z oryginalnego miejsca, to musi spełniać następujące warunki:</p> <p>2. musi to być akumulator typu „suchego”,</p> <p>3. musi być przymocowany do nadwozia przy użyciu metalowej podstawy oraz dwóch metalowych klamer z pokryciem izolacyjnym i przykręconych do podłogi śrubami i nakrętkami. Śruby klamer mocujących akumulator muszą mieć średnicę co najmniej 10 mm, a pod każdą z nich musi znajdować się płytka wzmacniająca o grubości co najmniej 3 mm i powierzchni co najmniej 20 cm²,</p>		

		4. osłona musi posiadać przewód odpowietrzający wyprowadzony na zewnątrz kabiny lub pod osłoną może być wykonany otwór wentylacyjny.
2	Oświetlenie	Obowiązkowe jest stosowanie tylnego oświetlenia zgodnie z art. 259.8.4.2
V	Masa samochodu	Samochody E1 oraz E2-SH zgłoszone do grupy SC
1	Obowiązująca minimalna masa samochodu bez Kierowcy, w zależności od pojemności skokowej silnika	do 1000 cm ³ - minimalna masa samochodu: 500 kg od 1000 cm ³ do 1400 cm ³ - minimalna masa samochodu: 550 kg od 1400 cm ³ do 1600 cm ³ - minimalna masa samochodu: 580 kg od 1600 cm ³ do 2000 cm ³ - minimalna masa samochodu: 620 kg od 2000 cm ³ do 3000 cm ³ - minimalna masa samochodu: 700 kg od 3000 cm ³ do 4000 cm ³ - minimalna masa samochodu: 780 kg od 4000 cm ³ do 5000 cm ³ - minimalna masa samochodu: 860 kg od 5000 cm ³ do 6500 cm ³ - minimalna masa samochodu: 960 kg
		Samochody E1 oraz E2-SH zgłoszone do grupy E1 do 1000 cm ³ - minimalna masa samochodu: 600 kg od 1000 cm ³ do 1400 cm ³ - minimalna masa samochodu: 750 kg od 1400 cm ³ do 1600 cm ³ - minimalna masa samochodu: 780 kg od 1600 cm ³ do 2000 cm ³ - minimalna masa samochodu: 800 kg od 2000 cm ³ do 3000 cm ³ - minimalna masa samochodu: 900 kg od 3000 cm ³ do 3500 cm ³ - minimalna masa samochodu: 1000 kg Stosowanie balastu jest dozwolone z zachowaniem następujących warunków: - w miejscu mocowania balastu musi być zastosowana płytka wzmacniająca o powierzchni min. 100 cm ² i grubości min. 3 mm, - przy zastosowaniu balastu o masie do 20 kg należy go zamocować min. 2 śrubami a balast o masie do 50 kg min. 4 śrubami. Śruby min. M 10, oznaczenie wytrzymałości 8.8, - w śrubach mocujących balast muszą być wykonane otwory do nałożenia plomb.

6.4. Zasady dopuszczania samochodów grupy E1 oraz E2-SH

6.4.1 Przed rozpoczęciem budowy samochodu należy obowiązkowo przesłać do Delegata Technicznego do zaakceptowania dokumentację zawierającą opisy techniczne. Delegat Techniczny lub wyznaczony specjalista ma prawo zażądania na koszt Zawodnika:

- wykonania dodatkowych analiz lub ekspertyz specjalistycznych w przypadku wątpliwości dotyczących zagadnień bezpieczeństwa,
- przeprowadzenie weryfikacji w warunkach np. stacji ASO lub SKP w czasie i miejscu wcześniej uzgodnionym.

Dla samochodów E2-SH, których budowa planowana jest na bazie konstrukcji rurowej należy przed rozpoczęciem budowy złożyć do PZM (BSiT) wniosek zawierający następujące dane:

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

PZM po przeprowadzeniu analizy wyznaczy specjalistę lub Delegata Technicznego do nadzoru nad budową samochodu oraz nad wykonaniem obowiązkowych testów na torze zamkniętym.

Po uzyskaniu pozytywnej opinii i zakończeniu budowy w/w samochodów, Zawodnik wypełnia dokumenty wg art. 6.4.2.

6.4.2 Kartę Homologacyjną obowiązującą dla samochodów E2 lub Kartę Techniczną obowiązującą dla samochodów E1 należy sporządzić (wypełnia Zawodnik) w dwóch egzemplarzach i przekazać Delegatowi Technicznemu przed BK 1 na pierwszych zawodach, do których zostanie zgłoszony samochód.

Delegat Techniczny i sędziowie techniczni dokonają kontroli samochodu oraz weryfikacji w/w dokumentów podczas BK 1.

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

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

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

6.4.5 GKSS PZM ustaliła ceny wydania w/w kart:

- 500 PLN - wpłacone na konto PZM, za wydanie Karty Homologacyjnej ASN dla samochodu E-II.
- 250 PLN – wpłacone na konto PZM, za wydanie Karty Techniczne dla samochodu E-I, w którym wprowadzono szerokie zmiany poprzez zastosowanie elementów innych jak oryginalne lub homologowane, np. silnik, zawieszenia kół jezdnych, układ hamulcowy.

W przypadku konieczności wykonania dodatkowych ekspertyz w uzgodnieniu z wyznaczonym przez PZM Del. Techn, koszty tych ekspertyz ponosi Zawodnik.

6.4.6 Każda zmiana w konstrukcji samochodu powoduje konieczność aktualizacji karty.

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

- zgłoszenie takiego przypadku do ASN,
- uzyskanie pozytywnej oceny kontroli samochodu dla zakresu wg art. 6.3.

6.5. PRZEPISY TECHNICZNE - samochody E0

6.5.1. Przepisy ogólne

Grupa narodowa E0 została utworzona w celu umożliwienia startów **Kierowcom**, którzy zamierzają zdobywać doświadczenie w zawodach rangi Mistrzostw Polski, przy wykorzystaniu samochodów, które zostały wcześniej przygotowane do startów w zawodach niższych rang.

6.5.2. Dopuszczone samochody

6.5.2.1. Samochody homologowane kategorii I, posiadające aktualną lub utraconą homologację FIA - wymagane jest przedstawienie karty homologacyjnej, niezbędnej do identyfikacji samochodu.

6.5.2.2. Samochody niehomologowane przez FIA - do identyfikacji pojazdu konieczne jest posiadanie wiarygodnych dokumentów technicznych np. oryginalnej książki napraw, instrukcji obsługi lub innych dokumentów.

6.5.2.3. Samochody dopuszczone do startów w ramach rozgrywanych pucharów w innych konkurencjach sportu samochodowego. Samochody te muszą odpowiadać regulaminowi technicznemu z danej konkurencji oraz spełniać warunki poniższych art. 8.2.4 i 8.2.5.

6.5.2.4. Samochody posiadające silniki o pojemności skokowej maksymalnie 2000 cm³. W przypadku silników doładowanych do obliczenia pojemności obowiązują współczynniki zgodnie z Zał. J art. 252-3. (współczynnik 1.7 dla zasilanych benzyną i 1.5 dla zasilanych olejem napędowym).

Dla silników pracujących w systemie WANKLA, obowiązuje przeliczenie nominalnej pojemności skokowej z zastosowaniem przelicznika 1,5.

6.5.2.5. Samochody posiadające napęd na koła jednej osi.

6.5.3. Przepisy techniczne - dopuszczony zakres modyfikacji

6.5.3.1. Obowiązuje minimalna masa samochodu i zakres modyfikacji określony w art. 255 Zał. J (grupa A) oraz dopuszczone poniżej modyfikacje dodatkowe.

6.5.3.2 Silnik/układ napędowy:

- korpus silnika oryginalny lub pochodzący od producenta samochodu,
- pojemność skokowa zastosowanego silnika może być wyższa lub zostać powiększona, maksymalnie do pojemności następnej, wyższej klasy pojemnościowej, poprzez rozwiercenie, zastosowanie innego korpusu lub całego silnika. Przykład – samochód wg homologacji FIA lub fabrycznej posiada silnik o pojemności 1390 cm³ (tj. klasa do 1400 cm³), to powiększona pojemność może wynosić maksymalnie 1600 cm³ (tj. klasa do 1600 cm³),
- zezwala się na stosowanie w układzie zasilania tylko oryginalnego korpusu przepustnicy, którego średnica może zostać powiększona maksymalnie o 10% (stosowanie wariantów VK w zakresie zwiększonej ilości korpusów przepustnic jest zabronione). W przypadku silników zasilanych olejem napędowym, układ zasilania musi zostać zachowany zgodnie z homologacją lub dokumentacją fabryczną.

- układ wydechowy musi spełniać wymagania dotyczące poziomu maksymalnej głośności oraz nie może stykać się z podłożem gdy ciśnienie w oponach po jednej stronie pojazdu jest równe atmosferycznemu,
- układ napędowy musi pochodzić od producenta samochodu,
- ilość przełożeń w skrzyni biegów może zostać zmieniona pod warunkiem zastosowania części/zespołów pochodzących tylko od producenta samochodu,
- **zabronione jest stosowanie sekwencyjnych skrzyń biegów,**
- wartość przełożeń w skrzyni biegów oraz przekładni głównej jest dowolna.

6.5.3.3 Nadwozie

- nadwozie musi być w dobrym stanie technicznym i estetycznym,
- zezwala się na stosowanie pokrywy silnika i bagażnika wykonanych z niepalnych tworzyw sztucznych,
- zezwala się na stosowanie niehomologowanych zderzaków, które skutecznie osłaniają wszystkie elementy wirujące i o wysokiej temperaturze. Otwory o powierzchni powyżej 100 cm² muszą posiadać zamontowane siatki ochronne,

6.5.3.4 Układ hamulcowy

- zaleca się zastosowanie homologowanych wariantów VO poprawiających skuteczność układu.

6.5.3.5 Koła

- rozmiar kół jest dowolny.

6.5.3.6 Masa minimalna

Obowiązuje minimalna masa samochodu podana w art. 255 Zał. J – dla zawodów na torze.

6.5.4 Wyposażenie bezpieczeństwa

6.5.4.1 Klatka bezpieczeństwa, minimalna obowiązkowa kompletacja zgodnie z Zał. J, art. 253-8 -w zakresie:

- od art. 8.3.1 do 8.3.2.1.4, art. 8.3.2.6, art. 8.3.4, art. 8.3.5,
- obicia ochronne (otuliny) są obowiązkowe (wg art. 8.2.2.6 aktualnego Zał. J FIA).

6.5.4.2 Dodatkowe mocowanie pokryw jest obowiązkowe wg Zał. J, art. 253-5.

6.5.4.3 Pasy bezpieczeństwa – patrz pkt 1, tabela nr 1, w tym również zgodnych z normą 8854/1998, pod warunkiem ich dobrego stanu technicznego.

6.5.4.4 Wymagania dotyczące pozostałego wyposażenia samochodu i Kierowcy zamieszczono w tabeli nr 1, pkt. 1.

7.5. PRZEPISY TECHNICZNE - samochody historyczne

7.1. Przepisy ogólne

Regulamin samochodów historycznych został stworzony w celu promowania w Polsce startów samochodami, które są oryginalnymi samochodami historycznymi lub zbudowane są w takiej samej specyfikacji jak oryginalne samochody historyczne.

Dla samochodów grupy HS obowiązkowe jest posiadanie jednego z niżej wymienionych dokumentów:

- HISTORYCZNEGO PASZPORTU TECHNICZNEGO FIA**, zwanego dalej HTP-FIA (zgodnie z instrukcją FIA i PZM). Dokument HTP-FIA upoważnia również do startów w zawodach międzynarodowych.
- NARODOWEJ KARTY TECHNICZNEJ SAMOCHODU HISTORYCZNEGO**, zwanej dalej NKT (zgodnie z zał. 1c). Dokument NKT jest przewidziany dla samochodów, które posiadają karty homologacyjne FIA,
- NARODOWEJ KARTY ZGODNOŚCI TECHNICZNEJ SAMOCHODU HISTORYCZNEGO**, zwanej dalej NKZT (zgodnie z zał. 1d). Dokument NKZT jest przewidziany tylko dla samochodów np. niehomologowanych np. zgodnych z art. 2.3.9, 2.3.10 lub 2.3.11 Załącznika K do MKS FIA.

Wzory w/w dokumentów obowiązują od 2015 roku. W dokumentach tych jest m.in. jednoznacznie określona grupa wiekowa samochodu, w jakiej samochód powinien zostać zgłoszony do zawodów i w jakiej będzie klasyfikowany.

O przynależności do danej grupy wiekowej decyduje:

- data wydania karty homologacyjnej FIA dla danego modelu samochodu,
- data zastosowanego tzw. rozszerzenia V0 lub VK,
- data zastosowanego Załącznika J z okresu ważności karty homologacyjnej.

Przykładowe oznaczenie na karcie zgłoszenia do zawodów: **C4.1-D3, C5-E5**

Warunkiem dopuszczenia do zawodów jest przygotowanie przez Zawodnika jednego z w/w dokumentów i przekazanie najpóźniej na pierwszych zawodach Delegatowi Technicznemu w celu dokonania

weryfikacji. Na podstawie złożonego dokumentu zostanie przeprowadzona również kontrola samochodu pod kątem zgodności historycznej.

7.2. Przepisy techniczne

7.2.1 Samochody muszą zostać zbudowane zgodnie z przepisami zawartymi w Załączniku K oraz posiadanej karty homologacyjnej FIA i Załącznika J pochodzącego z roku/okresu produkcji samochodu.

7.2.2 Komplektacja samochodu. Zabronione jest:

- stosowanie lub używanie materiałów, osprzętu, czujników itd., które nie były stosowane w okresie z jakiego pochodzi samochód,
- jakiegokolwiek przystosowanie wersji samochodu, która nie była homologowana na wersję homologowaną.

7.2.3 Stosowanie części niehomologowanych / nieoryginalnych:

- a) dopuszcza się stosowanie zderzaków wykonanych z innego materiału jak oryginalny pod warunkiem zachowania identycznego kształtu i powierzchni otworów wlotu powietrza oraz zbliżonej masy - różnica maksymalnie - 10%,
- b) w przypadku udokumentowanej trudności ze zdobyciem oryginalnych części dopuszcza się możliwość zastosowania części alternatywnych, na poniższych zasadach:
 - zastosowana część nie może powodować zmiany osiągnięć sportowych samochodu,
 - przed zastosowaniem nieoryginalnej części należy z wyprzedzeniem 1 miesiąca pisemnie zgłosić ten fakt poprzez BSIT ZG PZM, Delegatowi Technicznemu GSMP. W zgłoszeniu należy podać opis techniczny danej części.
 - wykaz dopuszczonych alternatywnych części będzie dostępny również dla innych Zawodników poprzez opublikowanie na oficjalnej stronie PZM, tj. zał. nr 4,
 - powyższe zasady dotyczą tylko samochodów startujących w ramach GSMP.

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

7.2.5 Wszystkie samochody muszą być wyposażone w układ wydechowy a poziom hałasu nie może przekraczać 98 dB(A).

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

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

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

7.2.8 Dla samochodów z silnikami doładowanymi obowiązują następujące współczynniki przeliczeniowe pojemności skokowej:

- 1.4, dla grupy wiekowej J1 (kategoria C4.1),
- 1.7, dla grup wiekowych J2 (kategoria C4.2).

7.2.9 Dla samochodów grup wiekowych J1, J2 obowiązujące są w całości przepisy opublikowane w aktualnym Załączniku K - załącznik XI.

7.3. Wyposażenie bezpieczeństwa

7.3.1 Klatka bezpieczeństwa muszą być wykonane z rur stalowych zgodnie z wymaganiami Zał. K.

7.3.2 Zewnętrzny wyłącznik prądu jest obowiązkowy (art. 5.1-3, Zał. K).

7.3.3 Uszy holownicze są obowiązkowe.

7.3.4 W pozostałym zakresie warunków bezpieczeństwa obowiązują wymagania określone w pkt 1, tabeli nr 1 Regulaminu Technicznego oraz w art. 253 aktualnego Zał. J.

8. PRZEPISY TECHNICZNE - samochody grupa N/PL oraz A/PL (post-homologacyjne)

8.1. Przepisy ogólne

Grupy narodowe N/PL oraz A/PL zostały utworzone w celu umożliwienia startów samochodów, które posiadają już utraconą kartę homologacyjną FIA z powodu upływu czasu oraz samochody, dla których wg MKS FIA zakończyła się możliwość startów przez dodatkowy okres 6 lat.

W grupie A/PL dopuszcza się możliwość startu samochodów homologowanych w grupie B, wg zasad podanych poniżej w art. 8.4.2.

8.2. Dopuszczone samochody

Samochody grupy N oraz A, posiadające karty homologacyjne wydane od 01.01.1991 roku. Samochody muszą być przygotowane zgodnie z posiadaną kartą homologacyjną FIA oraz odpowiednimi dla danej grupy artykułami Załącznika J do MKS FIA - obowiązuje wydanie Załącznika J z roku wydania karty

homologacyjnej samochodu. Obowiązkowe jest posiadanie karty homologacyjnej, niezbędnej do identyfikacji samochodu.

8.3. Dopuszczony zakres modyfikacji

W samochodach grupy N/PL oraz A-PZM można stosować zakres modyfikacji określony w kartach homologacyjnych oraz w artykułach 254, 255 Zał. J do MKS.

8.4. Dodatkowe ograniczenia

8.4.1. Samochody grupy N/PL oraz A/PL, z silnikami doładowanymi:

a) Samochody homologowane od 01.01.1991 do 31.12.1994.

Obowiązkowe jest stosowanie ograniczników wlotu powietrza, tzw. zwężek:

- w grupie N – maksymalna średnica 36,00 mm,
- w grupie A – maksymalna średnica 38,00 mm.

W przypadku stosowania w/w ograniczników powietrza, dopuszcza się stosowanie homologowanych rozszerzeń technicznych, wydanych tylko do dnia 31.12.1994.

Zastosowanie rozszerzeń wydanych po dniu 31.12.1994 spowoduje konieczność stosowania ograniczników powietrza jak w p.pkt. b – poniżej.

b) w samochodach homologowanych od 01.01.1995 obowiązkowe jest stosowanie ograniczników wlotu powietrza, tzw. zwężek:

- w grupie N/PL – maksymalna średnica 32,00 mm,
- w grupie A/PL – maksymalna średnica 34,00 mm.

8.4.2. Samochody grupy B – Załącznik K, art. 7.4.1

W związku z obowiązującym zakazem FIA (Załącznik K, aneks XI) dopuszczania do startów w rajdach oraz wyścigach górskich, samochodów podanych w art. 7.4.1 Załącznika K, tj. :

- Audi Sport Quattro S1 Homologation No. B-264,
- Austin Rover MG Metro 6R4 Homologation No. B-277,
- Citroën BX 4TC Homologation No. B-279,
- Ford RS 200 Homologation No. B-280,
- Fuji Subaru XT 4WD Turbo Homologation No. B-275,
- Lancia Delta S4 Homologation No. B-276,
- Peugeot 205 T16 Homologation No. B-262,

w sezonie 2019 zezwala się na start tych samochodów w grupie A/PZM. Samochody te będą traktowane jak samochody grupy A zgodnie z definicją Załącznika J art. 255 i muszą posiadać zamontowany ogranicznik wlotu powietrza, tzw. zwężkę wg art. 9.4.1.a oraz posiadać masę minimalną wg Załącznika J z roku 1990 powiększoną o 25 kg.

8.5. Masa minimalna

Obowiązuje minimalna masa samochodu podana w karcie homologacyjnej (grupa N) lub art. 255 Zał. J (grupa A) – dla zawodów na torze, patrz tabela:

Pojemność skokowa	Masa minimalna dla Samochodów grupy A/PL (kg)
do 1000 cm ³	670
od 1000 cm ³ do 1300 cm ³	760
od 1000 cm ³ do 1400 cm ³	760
od 1300 cm ³ do 1600 cm ³	850
od 1400 cm ³ do 1600 cm ³	850
od 1600 cm ³ do 2000 cm ³	930
od 2000 cm ³ do 2500 cm ³	1030
od 2500 cm ³ do 3000 cm ³	1110
od 3000 cm ³ do 3500 cm ³	1200
od 3500 cm ³ do 4000 cm ³	1280
od 4000 cm ³ do 4500 cm ³	1370
od 4500 cm ³ do 5000 cm ³	1470
od 5000 cm ³ do 5500 cm ³	1560
ponad 5500 cm ³	1650

Dla samochodów marki Fiat Cinquecento oraz Seicento, w których nie zastosowano jednego z rozszerzeń VK zezwalającego na użycie 2 lub 4 korpusów przepustnicy, obowiązuje minimalna masa jak podana w karcie homologacyjnej dla grupy N.

8.6. Wyposażenie bezpieczeństwa

8.6.1 Klatka bezpieczeństwa, minimalna obowiązkowa komplekacja zgodnie z Zał. J, art. 253-8 oraz obicia ochronne (otuliny) są obowiązkowe (wg art. 8.2.2.6 aktualnego Zał. J FIA).

8.6.2 Gaśnica ręczna i jej mocowanie wg Zał. J, art. 253-7.

8.6.3 Dodatkowe mocowanie pokryw jest obowiązkowe wg Zał. J, art. 253-5.

8.6.4 Pasy bezpieczeństwa – patrz pkt 1, tabela nr 1, w tym również zgodnych z normą 8854/1998, pod warunkiem ich dobrego stanu technicznego.

8.6.5 Siedzenie i jego mocowanie - patrz pkt 1, tabela nr 1, pod warunkiem ich dobrego stanu technicznego,

8.6.6 Kask – patrz pkt 1, tabela nr 1, pod warunkiem zachowania jego dobrego stanu.

8.6.7 Kombinezon ognioodporny, bielizna (długa), balakława, rękawiczki, buty i skarpety – patrz pkt 1, tabela nr 1

8.7 Stosowanie części nieoryginalnych

8.7.1 Dopuszcza się stosowanie zderzaków wykonanych z innego materiału jak oryginalny pod warunkiem zachowania identycznego kształtu i powierzchni otworów wlotu powietrza oraz zbliżonej masy tj. nie mniej niż 90% masy części homologowanej.

8.7.2 W przypadku udokumentowanej trudności ze zdobyciem oryginalnych części dopuszcza się możliwość zastosowania części alternatywnych na poniższych zasadach:

- zastosowana część nie może powodować zmiany osiągnięć sportowych samochodu,
- przed zastosowaniem nieoryginalnej części należy z wyprzedzeniem 1 miesiąca pisemnie zgłosić ten fakt Delegatowi Technicznemu GSMP. W zgłoszeniu należy podać opis techniczny danej części.
- wykaz dopuszczonych alternatywnych części będzie dostępny również dla innych Zawodników poprzez opublikowanie na oficjalnej stronie PZM, zał. nr 4.

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