REGULAMIN RAMOWY WYŚCIGÓW RÓWNOLEGŁYCH

REGULAMIN MISTRZOSTW POLSKI W WYŚCIGACH RÓWNOLEGŁYCH (ZWANY DALEJ REGULAMINEM MPWR) JEST DOKUMENTEM OKREŚLAJĄCYM ZASADY ROZGRYWANIA I UCZESTNICTWA W WYŚCIGACH NA DYSTANSIE 1/4 MILI NA ROK 2026

Spis treści :

1. POSTANOWIENIA OGÓLNE

2. ORGANIZATOR

3. TRASA

4. OSOBY OFICJALNE

5. REGULAMIN UZUPEŁNIAJĄCY I INNE DOKUMENTY OFICJALNE MPWR

6. KIEROWCY - ZGŁOSZENIA

7. SAMOCHODY. KLASY. NUMERY STARTOWE. REKLAMA

8. WARUNKI TECHNICZNE ORAZ BEZPIECZEŃSTWA

9. PRZEBIEG ZAWODÓW

10. BADANIA LEKARSKIE

11. INNE POSTANOWIENIA

12. KARY

13. PROTESTY I ODWOŁANIA

14. PUNKTACJA CYKLU MPWR

15. KLASYFIKACJA ROCZNA MPWR

16. PRZEPISY KOŃCOWE

1 Postanowienia ogólne:

1.1 Mistrzostwa Polski w Wyścigach Równoległych (MPWR) są własnością Polskiego Związku Motorowego (PZM) i Organizatora cyklu Stowarzyszenie Promocji Sportów Motorowych SCS.

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

1.2.1 ustala kalendarz wyścigów ogólnopolskich,

1.2.2 zatwierdza regulamin uzupełniający zawodów, ich wyniki oraz przyznawane tytuły,

1.2.3 ocenia organizatorów zawodów wg odrębnych przepisów.

1.3 W MPWR mogą brać udział kierowcy z licencją sportów samochodowych wydaną przez PZM odpowiedniego stopnia: N-DR (samochody) / WR-A (motocykle) lub stosowną licencje wydaną przez ASN sfederowany w FIA.

1.3.1 Zawody MPWR muszą spełniać warunki niniejszego regulaminu i być zatwierdzonymi przez GKSS/GKSM.

1.4 Mistrzostwa Polski Wyścigów Równoległych rozgrywany jest w oparciu o następujące przepisy:

1.4.1 Międzynarodowy Kodeks Sportowy FIA (MKS),

1.4.2 NHRA w zakresie sportu wyścigowego oraz wyścigów równoległych,

1.4.3 Regulamin Ramowy MPWR wraz załącznikami i komunikatami GKSS/GKSM PZM,

1.4.4 Regulamin Uzupełniający zawodów zatwierdzony przez GKSS/GKSM PZM,

1.4.5 Regulamin Ochrony środowiska PZM,

1.4.6 Regulamin medyczny PZM.

2 Organizator

2.1 Organizatorem MPWR jest Klub SCS.

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

2.3 Organizator zastrzega sobie prawo do odwołania zawodów najpóźniej 14-dni przed imprezą lub jednego dnia przed tylko w przypadku wystąpienia nieprzewidzianych zdarzeń. W takich przypadkach wpłaty dokonane przez zawodników zostaną automatycznie przeniesione na kolejną rundę, a w przypadku ostatniej rundy sezonu zwrócone.

2.4 Organizator zastrzega sobie prawo do zmiany harmonogramu imprezy.

3 Trasa.

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

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

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

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

4 Osoby oficjalne – (Władze i kierownictwo zawodów)

4.1 Na czele władz MPWR stoi - Zespół Sędziów Sportowych (ZSS), w skład, którego wchodzi przewodniczący i dwóch członków. Skład ZSS powoływany jest przez GKSS PZM w współpracy z organizatorem cyklu. Do kompetencji ZSS w szczególności należy:

4.1.1 odbiór trasy przed zawodami, sprawdzenie zgodności z planem zabezpieczenia,

4.1.2 zatwierdzenie wyników biegów kwalifikacyjnych i finałowych,

4.1.3 rozpatrywanie protestów i odwołań od decyzji Kierownictwa Wyścigu,

4.1.4 nakładanie kar na kierowców, do dyskwalifikacji włącznie,

4.1.5 podejmowanie innych decyzji mających wpływ na wyniki zawodów.

4.2 Kierownictwo zawodów stanowią:

4.2.1 Dyrektor Zawodów,

4.2.2 Wicedyrektor ds. sportowych odpowiedzialny również za kontakty z zawodnikami,

4.2.3 kierownik trasy i zabezpieczenia,

4.2.4 kierownik Badania Kontrolnego,

4.2.5 kierownik chronometrażu i komisji obliczeń.

4.3 Wszystkie osoby wymienione w art. 4.2 z wyjątkiem punktu 4.2.5. powinny posiadać licencje Sędziego Sportu Samochodowego PZM.

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

4.5 Osoby wymienione w punkcie 4.2 są powoływane przez Organizatora i powinny mieć doświadczenie w wyścigach równoległych (drag racing).

5 Regulamin uzupełniający i inne dokumenty oficjalne MPWR

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

5.2 Regulamin uzupełniający musi być zatwierdzony przez GKSS PZM i opublikowany na min. 30 dni przed zawodami.

5.3 Dokumentami oficjalnymi zawodów są również:

5.3.1 Plan Zabezpieczenia,

5.3.2 zezwolenie na organizację zawodów (jeżeli jest wymagane) i polisy ubezpieczenia wyścigu (OC i NNW),

5.3.3 lista zgłoszeń,

5.3.4 lista startowa,

5.3.5 wyniki wyścigów kwalifikacyjnych,

5.3.6 wyniki wyścigów finałowych,

5.3.7 klasyfikacja końcowa zawodów.

5.4 Organizator ma prawo do:

5.4.1 zmiany regulaminu uzupełniającego zawodów w formie komunikatu wyłącznie za zgodą GKSS PZM,

5.4.2 odwołania zawodów w przypadku niewystarczającej liczby uczestników (w regulaminie uzupełniającym zawodów należy podać minimalną liczbę startujących),

5.4.3 przerwania zawodów z powodu siły wyższej lub nieprzewidzianych zdarzeń, bez zwrotu wpisowego i wypłaty jakichkolwiek odszkodowań.

6 Kierowcy – Zgłoszenia

6.1 Do udziału w MPWR będą dopuszczeni kierowcy, którzy wypełnią zgłoszenie do zawodów, dokonają wpłaty wpisowego w wysokości ustalonej przez Organizatora i posiadają licencje sportu samochodowego.

6.2 Każdy z uczestników zawodów bierze w nich udział na własną odpowiedzialność. Organizator nie będzie ponosił żadnej odpowiedzialności za zranienie lub uszkodzenie własności w stosunku do zawodników, kierowców, pomocników oraz osób trzecich. Każdy zawodnik/kierowca będzie wyłącznie odpowiedzialny za swoje ubezpieczenie i musi posiadać ubezpieczenie w zakresie NNW (zalecane jest AC z ryzykiem sportowym).

6.3 Podpisując zgłoszenie do wyścigu każdy zawodnik/kierowca zrzeka się wszelkich praw do odszkodowań mogących wyniknąć w związku z wypadkami, które mogą się przytrafić zawodnikom/kierowcom lub ich pomocnikom podczas sesji kwalifikacyjnej lub wyścigu albo podczas przejazdu z miejsca parkowania na tor i z powrotem. Zrzeczenie stosuje się do FIA, PZM, organizatora, różnych osób urzędowych oraz innych zawodników / kierowców lub ich pomocników. W przypadku szkód powstałych poza wyścigiem poszkodowany może szukać odszkodowania na drodze cywilnej.

6.4 Kierowca ma obowiązek umieszczenia na pojeździe numerów startowych, reklam sponsorskich, logo Organizatora oraz PZM

6.5 Wysokość wpisowego i ostateczny termin zgłoszeń zostaną podane przez Organizatora w Regulaminie Uzupełniającym zawodów.

6.6 Zwrot wpisowego może nastąpić w przypadku odwołania MPWR lub w przypadku nie przyjęcia zgłoszenia.

7. SAMOCHODY. KLASY. NUMERY STARTOWE. REKLAMA

7.1. Do udziału w mistrzostwach dopuszczone są samochody spełniające wymagania techniczne (punkt 8 regulaminu).
Przed startem wszystkie samochody muszą zostać poddane badaniu technicznemu.

7.2. Klasy samochodów (wg minimalnego ET)

Podział klas oparty jest na minimalnym czasie przejazdu (indeksie ET) na dystansie:

7.2.1. Daily – minimalny ET:

- 15,5 s na 1/4 mili
  lub
- 10,0 s na 1/8 mili.

7.2.2. Stock – minimalny ET:

- 14,5 s na 1/4 mili
  lub
- 9,3 s na 1/8 mili.

7.2.3. Street – minimalny ET:

- 13,5 s na 1/4 mili
  lub
- 8,5 s na 1/8 mili.

7.2.4. Street Plus – minimalny ET:

- 12,5 s na 1/4 mili
  lub
- 7,9 s na 1/8 mili.

7.2.5. Super Street – minimalny ET:

- 11,5 s na 1/4 mili
  lub
- 7,3 s na 1/8 mili.

7.2.6. Sport – minimalny ET:

- 10,9 s na 1/4 mili
  lub
- 6,9 s na 1/8 mili.

7.2.7. Super Sport – minimalny ET:

- 9,9 s na 1/4 mili
  lub
- 6,3 s na 1/8 mili.

7.2.8. Pro – minimalny ET:

- 8,9 s na 1/4 mili
  lub

- 5,7 s na 1/8 mili.

7.2.9. Extreme – minimalny ET:

- 7,5 s na 1/4 mili
  lub
- 4,5 s na 1/8 mili.

7.3. Zasady ustawiania na starcie (Staging)

(Zgodnie z dalszymi postanowieniami niniejszego regulaminu.)

7.4. Zawodnik musi spełniać wymagania techniczne klasy, do której się zgłasza.

7.5. Numery startowe są przydzielane zawodnikom przez organizatora.

7.6 Naklejki sponsorskie muszą zostać naniesione na pojazd obowiązkowo w miejscu wskazanym przez organizatora.

8 Warunki techniczne oraz bezpieczeństwa

8.1. POSTANOWIENIA OGÓLNE

8.1.1. Niniejszy regulamin wchodzi w życie 2026 r. i obowiązuje do momentu oficjalnego ogłoszenia jego zmiany.

8.1.2. Wymagania zawarte w Załączniku J do Międzynarodowego Kodeksu Sportowego FIA (dalej: FIA ISC J – International Sporting Code Appendix J) stosuje się wyłącznie w przypadku wyraźnego odwołania do konkretnego artykułu/punktu.
Odnośnik: https://www.fia.com/regulation/category/123

8.1.3. Wymagania techniczne FIA Drag Racing General Regulations (dalej: FIA DR GR) stosuje się wyłącznie w przypadku wyraźnego odwołania do konkretnego artykułu/punktu.
Odnośnik: https://www.fia.com/regulation/category/101

8.1.4. Części pojazdu oraz ich mocowanie muszą być wykonane w sposób niezagrażający załodze, obsłudze technicznej, osobom trzecim ani mieniu.

8.1.5. Wszystko, co nie jest wprost dozwolone niniejszym regulaminem, jest zabronione. Dozwolone modyfikacje nie mogą powodować powstania niedozwolonych zmian.

8.2. DEFINICJE

8.2.1. Model bazowy – model samochodu wraz ze wszystkimi jego wersjami, produkowany w określonym okresie i posiadający fabryczny kod modelu.

8.2.2. Samochód homologowany – NIE DOTYCZY.

8.2.3. Szkielet nadwozia (monokok / struktura nośna) – zespół metalowych elementów nadwozia oznaczony numerem VIN, połączonych fabrycznie poprzez spawanie, klejenie lub nitowanie. Obejmuje:

- podłogę (w tym tunel transmisyjny i progi),
- podłużnice przednie i tylne,
- belki i przegrody konstrukcyjne,
- słupki A, B, C,
- dach z wzmocnieniami,
- tylne błotniki (jeśli nie są przykręcane),
- przegrodę między kabiną a komorą silnika,
- przegrodę między kabiną a bagażnikiem (jeśli występuje),
- belki zawieszenia i punkty mocowania zawieszenia (jeśli nie są przykręcane).

8.2.4. Kabina (wnętrze) – przestrzeń przeznaczona przez producenta dla kierowcy i pasażerów, oddzielona przegrodami od komory silnika i bagażnika.
W nadwoziu typu hatchback kabina jest połączona z przestrzenią bagażową.
Element oddzielony od kabiny szczelną i ognioodporną przegrodą uznaje się za zamontowany poza kabiną.

8.2.5. Część oryginalna (OEM) – część stosowana w seryjnej produkcji danego modelu (różne wersje typu M3, AMG, RS traktowane są jako jeden model).
Dopuszcza się zamienniki o identycznym kształcie, parametrach i zasadzie działania.
Nie wolno ich modyfikować, chyba że regulamin na to pozwala.
Nie wolno stosować adapterów montażowych.

Przykład: w BMW F30 można użyć wahacza SWAG / FEBI / TRW / LEMFORDER przeznaczonego do BMW F30.

8.2.6. Część seryjna – część stosowana w seryjnej produkcji danej marki, montowana bez obróbki mechanicznej.
Nie wolno jej modyfikować ani stosować adapterów.

Przykład: w BMW F30 można zastosować wahacze z BMW G20.

8.2.7. Część sportowa – element zaprojektowany i wyprodukowany przemysłowo (np. WISEFAB, IRP, CARBON-TEC), o wyższej wytrzymałości i zmodyfikowanej konstrukcji względem seryjnej.

8.2.8. Część dowolna (bez ograniczeń) – może być dowolnie modyfikowana, zmieniana materiałowo, konstrukcyjnie lub usunięta.

8.2.9. Element aerodynamiczny (spoiler) – część zamocowana do nadwozia pełniąca funkcję estetyczną i/lub aerodynamiczną.

8.2.10. Obrys nadwozia – przestrzeń w kształcie prostopadłościanu, w której mieści się samochód (bez elementów aerodynamicznych).

8.2.11. Kontur nadwozia – dwuwymiarowa linia obrysu.

8.2.12. System dodatkowego wtrysku substancji – dodatkowy układ zasilania silnika z osobnym zbiornikiem, przewodami i wtryskiwaczami.
Jeśli zbiornik jest pusty i system odłączony mechanicznie/elektrycznie – uznaje się go za niezainstalowany.

8.3. POJAZDY DOPUSZCZONE DO KLASY CZASOWYCH

8.3.1. Seryjne samochody nadwoziowe i ramowe wszystkich typów.
Cabrio i targa traktowane jako nadwozia otwarte — mogą startować wyłącznie z zamkniętym lub osłoniętym oryginalnym dachem.

8.4. POJAZDY NIEDOPUSZCZONE

- Pojazdy niezgodne z regulaminem

8.5. LIMITY CZASOWE KLAS

Klasa	**1/4 mili (ET) min**	**1/8 mili (ET) min**
DAILY	15.5 s	10.0 s
STOCK	14.5 s	9.3 s
STREET	13.5 s	8.5 s
STREET PLUS	12.5 s	7.9 s
SUPER STREET	11.5 s	7.3 s
SPORT	10.9 s	6.9 s
SUPER SPORT	9.9 s	6.3 s
PRO	8.9 s	5.7 s
EXTREME	7.5 s	4.5 s

8.6. MINIMALNA MASA POJAZDU

Nie dotyczy

8.7. NADWOZIE

8.7.1. Szkielet nadwozia (konstrukcja nośna)

a) Zewnętrzny kształt modelu bazowego musi zostać zachowany i pozostać rozpoznawalny.

b) Szkielet nadwozia – oryginalny, lecz może być modyfikowany zgodnie z niniejszym punktem.

c) Z konstrukcji nośnej można usuwać wyłącznie uchwyty i elementy pomocnicze (np. uchwyty nadkoli, mocowania tylnej kanapy, uchwyt koła zapasowego, mocowania wiązek elektrycznych), o ile:

- nie łączą elementów konstrukcyjnych,
- nie zwiększają sztywności nadwozia.

d) Podłoga – oryginalna.
Dopuszcza się usunięcie lub modyfikację seryjnych mocowań przednich foteli, jeśli kolidują z montażem foteli sportowych.

Dopuszcza się modyfikację tunelu środkowego w celu montażu niestandardowej skrzyni biegów.

e) Tylne nadkola (wewnętrzne i zewnętrzne) – oryginalne.
Modyfikacja dozwolona tylko w pojazdach wyposażonych przynajmniej w częściową klatkę bezpieczeństwa.
Wymagania dla tylnych błotników opisano w pkt 7.2.n.

f) Strefy za tylnymi kołami (strefa A) – mogą być modyfikowane lub usunięte:

- pionowo maksymalnie do wysokości tylnego koła,
- poziomo nie dalej niż podłużnica (której nie wolno modyfikować).
  Wyłącznie dla aut z min. częściową klatką bezpieczeństwa.

g) Wnęka koła zapasowego – oryginalna lub zastąpiona blachą stalową min. 1,0 mm (spawaną lub nitowaną).

h) Dach – oryginalny.
W przypadku szyberdachu:

- może pozostać,
- lub otwór może być zakryty blachą min. 1,0 mm,
- albo płytą kompozytową / poliwęglanową min. 3,0 mm.

Dopuszczone są otwory wentylacyjne pod warunkiem zabezpieczenia przed wodą i przedmiotami.

i) Dopuszczone jest wzmacnianie konstrukcji, pod warunkiem zachowania oryginalnego kształtu i połączenia z nim.

j) Dozwolone jest przespawanie szwów konstrukcyjnych (seam welding).

k) Można dodawać dodatkowe mocowania i punkty gwintowane.

8.7.2. Drzwi, maska, klapa, zderzaki, błotniki

a) Drzwi przednie – oryginalne lub kompozytowe (tylko z min. roll barem).

b) Mechanizm szyb przednich – musi działać (jeśli szyby są oryginalne).
Można usunąć przy szybach z poliwęglanu

c) Boczne panele drzwi mogą być wykonane z:

- blachy min. 0,5 mm
- włókna węglowego min. 1,0 mm

- materiału ognioodpornego min. 2,0 mm

d) Tylne drzwi – jak przednie (kompozyt tylko z klatką).

e–f) Tylne mechanizmy szyb i tapicerka – bez ograniczeń.

g) Drzwi przednie muszą otwierać się od wewnątrz i z zewnątrz.

h) Maska i klapa bagażnika – oryginalne (mogą być modyfikowane) lub kompozytowe.

i) Oryginalny zamek maski musi być usunięty przy montażu pinów bezpieczeństwa.

j) Zderzaki – oryginalne lub kompozytowe.

k) Belki zderzaków – mogą być usunięte.

l) Błotniki przednie – oryginalne lub kompozytowe.

m) Błotniki tylne – mogą być modyfikowane lub kompozytowe z poszerzeniami.

n) Overfendery – dozwolone.

o) Grill – bez ograniczeń.

p) Elementy dekoracyjne – bez ograniczeń.

8.7.3. Szyby, wycieraczki, spryskiwacze

a) Szyba przednia – oryginalna (dopuszczalna wersja podgrzewana) lub wykonane z poliwęglanu o minimalnej grubości 3,0 mm.
Dozwolony montaż dodatkowych mocowań.
Dopuszcza się zastosowanie pasa przeciwsłonecznego (sunstrip) w górnej części szyby, pod warunkiem że nie ogranicza widoczności znaków drogowych ani sygnalizacji świetlnej.

b) Wycieraczki przedniej szyby – bez ograniczeń.

c) Układ spryskiwacza przedniej szyby – bez ograniczeń.

d) Szyby boczne – oryginalne (zalecane oklejenie bezbarwną folią zabezpieczającą zgodnie z wymaganiami FIA – Załącznik J, art. 253-11) lub wykonane z poliwęglanu o minimalnej grubości 3,0 mm.

Plastikowe szyby w drzwiach przednich muszą być zamocowane w sposób umożliwiający ich demontaż bez użycia narzędzi (np. wsunięte w oryginalne górne uszczelki obwodu drzwi i zamocowane w dolnej części za pomocą uchwytów, nitów lub śrub; w wyjątkowych przypadkach dopuszcza się także mocowanie w górnej części).

W pojazdach typu COUPE wymagane jest zastosowanie zamkniętego, sztywnego obramowania (ramki) mocowania szyby.

Pozostałe szyby boczne mogą być mocowane za pomocą kleju. Dodatkowo dopuszcza się ich mocowanie maksymalnie czterema nitami o średnicy 3,0 mm.

Podczas wszystkich przejazdów szyby muszą być zamknięte.

e) Szyba tylna – oryginalna lub wykonana z poliwęglanu o minimalnej grubości 3,0 mm, montowana za pomocą kleju.
Dodatkowo dopuszcza się mocowanie maksymalnie czterema nitami o średnicy 3,0 mm.

f) Wycieraczka tylnej szyby – bez ograniczeń.

g) Układ spryskiwacza tylnej szyby – bez ograniczeń.

h) Otwory wentylacyjne szyb (deflektory) – dozwolone w przestrzeni pomiędzy górną krawędzią szyby tylnych drzwi a górnym obrysem drzwi.

i) Przyciemnianie szyb musi być zgodne z obowiązującymi przepisami ruchu drogowego.

8.7.4. Lusterka wsteczne

a) Zewnętrzne lusterka wsteczne – bez ograniczeń.

b) Wewnętrzne lusterko wsteczne – bez ograniczeń.

8.7.5. Wheelie Bar

Dozwolony.
Koło podporowe nie może być dalej od osi tylnej niż oś przednia.
Montaż zgodny z FIA DR GR 3.6.

8.7.6. Prześwit

Minimalny prześwit 75 mm w przedniej części auta.

8.7.7. Spoilery i osłony podwozia

Bez ograniczeń, muszą być solidnie zamocowane i mieścić się w obrysie auta.

8.7.8. Wnętrze

a) Warunek podstawowy – we wnętrzu pojazdu nie mogą występować ostre, wystające krawędzie ani otwarte przestrzenie (wnęki), które mogłyby spowodować obrażenia kierowcy podczas jazdy lub w razie wypadku.

b) Niepalna i cieczoszczelna przegroda oddzielająca kabinę od przestrzeni bagażowej – obowiązkowa, jeżeli w bagażniku zamontowane są bez osłony:

- zbiornik paliwa,
- akumulator z ciekłym elektrolitem,
- pompy paliwa,
- zbiorniki płynów (z wyjątkiem zbiornika wody oraz płynu do spryskiwaczy).

Jeżeli przegroda tworzona jest przy wykorzystaniu tylnej kanapy, zaleca się pokrycie jej materiałem niepalnym.

c) Deska rozdzielcza – oryginalna do dolnej krawędzi panelu klimatyzacji
Dopuszcza się demontaż elementów dekoracyjnych znajdujących się pod deską rozdzielczą.

W pojazdach wyposażonych w pełną klatkę bezpieczeństwa deska rozdzielcza może zostać zdemontowana.

d) Dodatkowe wskaźniki, zegary, mierniki i czujniki – bez ograniczeń.
Zabrania się jednak stosowania mechanicznych wskaźników ciśnienia oleju oraz temperatury/ciśnienia układu chłodzenia.

Zabronione są czujniki rejestrujące:

- sygnały świateł startowych,
- pozycję pojazdu na torze,
- pozycję przeciwnika na torze.

e) Sygnał dźwiękowy (klakson) – bez ograniczeń.

f) Układ ogrzewania i wentylacji kabiny – może zostać zdemontowany lub zmodyfikowany, jednak musi zapewniać ochronę przed zaparowaniem przedniej i bocznych szyb.

g) System łączności (interkom) oraz kamery wideo – dozwolone pod warunkiem, że są solidnie zamocowane i nie utrudniają prowadzenia pojazdu (nie mogą być mocowane do ciała kierowcy).

h) Pozostałe elementy wnętrza – bez ograniczeń.

8.7.9. Ucha holownicze

a) Ucho holownicze – oryginalne lub sportowe (aftermarket).
Obowiązkowe wyłącznie z przodu pojazdu (nie dotyczy aut ściąganych ze strefy mety przez pojazd serwisowy TOW CAR).

b) Ucho holownicze musi być dobrze widoczne (pomalowane na żółto, czerwono lub pomarańczowo) lub wyraźnie oznaczone.

8.8. SILNIK

8.8.1.

Silnik – bez ograniczeń, jednak w pojeździe mogą być zamontowane maksymalnie dwie jednostki napędowe (w tym układ hybrydowy).

8.8.2.

Punkty mocowania silnika – bez ograniczeń.

8.8.3.

Wsporniki / łapy silnika – bez ograniczeń.

8.8.4. Układ smarowania

Bez ograniczeń, jednak jego elementy składowe nie mogą być montowane w kabinie pojazdu.

8.8.5. Układ chłodzenia

Bez ograniczeń, jednak jego elementy (z wyjątkiem układu ogrzewania kabiny) nie mogą być montowane w kabinie pojazdu.
Dopuszcza się wykonanie dodatkowych uchwytów i mocowań dla elementów układu chłodzenia.

8.8.6. Układ zasilania paliwem

a) Dozwolony jest dodatkowy wtrysk substancji do silnika.
Dodatkowe systemy wtrysku muszą być odseparowane od kabiny.

b) Wtrysk podtlenku azotu (N_2O)

Dozwolony w silnikach Diesla.
Dozwolony również w silnikach benzynowych wyposażonych w mechaniczne przepustnice.

Można stosować wyłącznie systemy produkowane seryjnie.
Instalacja musi spełniać wymagania FIA DR GR 1.6.1.

Butla N_2O zamontowana w kabinie musi być wyposażona w manometr do pomiaru ciśnienia.
Ciśnienie nie może przekraczać wartości maksymalnej określonej przez producenta.

Butla musi posiadać zawór bezpieczeństwa (nadciśnieniowy) z przewodem odprowadzającym na zewnątrz pojazdu.

c) Filtry paliwa i przewody paliwowe – bez ograniczeń(przystosowane do danego rodzaju paliwa).
Montaż zgodnie z regulaminem.

d) Pompa / pompy paliwa – bez ograniczeń.
Mogą pracować wyłącznie podczas pracy silnika lub w trakcie rozruchu.

e) Zbiornik paliwa

Zbiornik:

- oryginalny,
- lub homologowany FIA / SFI (również z wygasłą homologacją),
- lub inny sportowy zbiornik paliwa.

Zaleca się montaż w obrębie wewnętrznego obrysu klatki bezpieczeństwa, z zachowaniem min. 300 mm od zewnętrznego obrysu nadwozia.

Mocowanie:

- metalowa rama / kosz,
- minimum dwa stalowe pasy o szerokości ≥35 mm i grubości ≥1,5 mm,
- cztery śruby M10,
- przez blachy o grubości 3,0 mm i powierzchni 40 cm^2, przyspawane do nadwozia lub zamocowane pod poszyciem.

Zbiornik musi być oddzielony od kabiny cieczoszczelną i niepalną przegrodą lub obudową.

W przypadku montażu zbiornika od spodu, musi on być osłonięty blachą nadwozia lub innym materiałem niepalnym.

Pod zbiornikiem (lub obok) musi znajdować się rynienka drenażowa do odprowadzania przelanego paliwa.
Nie może być zlokalizowana w pobliżu układu wydechowego ani innych źródeł ciepła.

f) Odpowietrzenie zbiornika i zawór przechyłowy (rollover valve)

System oryginalny.
Jeśli usunięty – nowy system musi spełniać wymagania FIA TSK J 253 – 3.4.

Przewód odpowietrzający nie może być wyprowadzony w pobliżu źródeł ciepła.

g) Wlew paliwa

Nie może wystawać poza obrys nadwozia.
Nie może być montowany w kabinie (z wyjątkiem homologowanych złączy FIA).

Jeżeli przewód wlewu paliwa przebiega przez kabinę – zbiornik musi posiadać zawór jednokierunkowy (rollover).

h) Paliwo Bez ograniczeń.

Zabronione jest aktywne chłodzenie lub podgrzewanie paliwa (z wyjątkiem chłodzenia poprzez przepływ przez dedykowaną chłodnicę paliwa zamontowaną w pojeździe).

i) Pozostałe elementy układu zasilania – bez ograniczeń.

8.8.7. Układ wydechowy

a) Wszystkie spaliny muszą trafiać do głównej rury wydechowej.
Wastegate może mieć oddzielne wyprowadzenie.

b) Wylot wydechu może znajdować się z tyłu lub z boku pojazdu i musi mieścić się w obrysie auta (widok z góry).
Może wystawać maks. 100 mm poza obrys w miejscu wylotu.

Dopuszcza się wyprowadzenie przez przedni błotnik lub maskę.

W silnikach turbodoładowanych z rurą wydechową ≤1000 mm należy zastosować na końcu rury zabezpieczenie w kształcie „X” z pręta stalowego o min. średnicy 8,0 mm.

c) Wylot nie może być skierowany w dół (z wyjątkiem seryjnego, niemodyfikowanego wydechu).

d) Kolektor wydechowy – bez ograniczeń.

e) Pozostałe elementy wydechu – bez ograniczeń.

f) Limit hałasu – brak ograniczeń.

8.8.8. Układ zapłonowy

Bez ograniczeń.

8.8.9. Odpowietrzenie silnika (odma)

Bez ograniczeń.
Jeśli wyprowadzone do atmosfery – musi być podłączone do zamkniętego, wentylowanego zbiornika oleju (catch can) o pojemności min. 1,0 l.

Zalecany montaż w komorze silnika, z dala od źródeł ognia (kolektor wydechowy, turbina).

Możliwy montaż w bagażniku lub kabinie, jednak:

- musi być odseparowany od kabiny,
- odpowietrzony na zewnątrz pojazdu.

Zaleca się stosowanie wymagań FIA TSK J 255 – 5.1.14.

W silnikach mocno zmodyfikowanych zaleca się zbiornik o pojemności równej objętości układu olejowego silnika.

8.8.10. Sterowanie silnikiem

a) ECU – bez ograniczeń.

b) Oprogramowanie i limiter obrotów – bez ograniczeń.

c) Wiązka silnika – bez ograniczeń.

d) Dodatkowe czujniki i systemy rejestracji danych – dozwolone

(z wyłączeniem czujników zabronionych)

8.8.11.

Pozostałe elementy i mechanizmy silnika – bez ograniczeń.

8.9. UKŁAD NAPĘDOWY

8.9.1.

Rodzaj napędu (FWD, RWD, AWD) – bez ograniczeń.

8.9.2. Sprzęgło

(konwerter momentu obrotowego nie jest traktowany jako sprzęgło)

Bez ograniczeń, jednak w pojazdach pokonujących dystans 1/4 mili szybciej niż 9,9 s zalecana jest osłona balistyczna sprzęgła / koła zamachowego spełniająca wymagania SFI lub FIA.

Osłona może być wykonana z taśmy stalowej o minimalnej grubości 6,0 mm.

Minimalna szerokość osłony:

- sprzęgło jednotarczowe – min. 50 mm,
- sprzęgło wielotarczowe – min. 65 mm.

Osłona musi obejmować cały kosz sprzęgła (z wyjątkiem strefy nachodzącej na inne elementy transmisji) i być przymocowana do bloku silnika lub skrzyni biegów co najmniej czterema śrubami M10.

Dopuszcza się wykonanie osłony z kilku elementów skręcanych śrubami.

8.9.3.

Układ sterowania sprzęgłem (pedał, pompa sprzęgła, wysprzęglik) – bez ograniczeń.

8.9.4.

Przewody hydrauliczne oraz zbiorniczek płynu – bez ograniczeń.
Plastikowy zbiorniczek płynu musi pozostać w komorze silnika lub być odizolowany od kabiny.

8.9.5. Skrzynia biegów

Bez ograniczeń.

W pojazdach pokonujących 1/4 mili szybciej niż 9,9 s (1/8 mili szybciej niż 6,3 s) i wyposażonych w automatyczną lub inną skrzynię typu planetarnego, zalecana jest homologowana osłona balistyczna (chyba że stosowana jest homologowana skrzynia biegów).

Alternatywnie dopuszcza się wykonanie przegrody między skrzynią biegów a kabiną z blachy stalowej o minimalnej grubości 4,0 mm.

8.9.6.

Pozycja i orientacja skrzyni biegów – bez ograniczeń.

8.9.7.

Bieg wsteczny – bez ograniczeń.
W skrzyniach nieseryjnych obowiązkowe jest zabezpieczenie przed przypadkowym włączeniem biegu wstecznego.

8.9.8.

Mechanizm zmiany biegów – bez ograniczeń.

8.9.9.

Centralny mechanizm różnicowy i jego sterowanie – bez ograniczeń.

8.9.10. Wał napędowy i przeguby

Bez ograniczeń.

8.9.11.

Półosie napędowe i ich przeguby – bez ograniczeń.

8.9.12.

Reduktor / przekładnia główna (most napędowy) – bez ograniczeń.
Dopuszcza się wykonanie dodatkowych punktów mocowania do nadwozia (podwozia).

8.9.13.

Blokada mechanizmu różnicowego – bez ograniczeń.

8.9.14.

Pozostałe elementy układu napędowego – bez ograniczeń.

8.10. UKŁAD HAMULCOWY

8.10.1.

Obowiązkowy jest dwukanałowy (dwuobwodowy) układ hamulcowy, sterowany jednym pedałem i działający jednocześnie na przednią oraz tylną oś.

W przypadku jakiejkolwiek awarii układu hamulcowego system musi umożliwiać hamowanie co najmniej dwóch kół.

8.10.2. Spadochron hamujący

W pojazdach osiągających na mecie prędkość powyżej 240 km/h zalecany jest spadochron hamujący.

W pojazdach osiągających na mecie prędkość powyżej 320 km/h zalecane są dwa spadochrony hamujące (w tym dopuszczalny podwójny spadochron).

Montaż zgodnie z wymaganiami FIA DR GR 4.8.p.

8.10.3.

Pedał hamulca i mechanizm jego sterowania – bez ograniczeń, jednak elementy muszą być wykonane z metalu.

8.10.4.

Wyłącznik świateł STOP – bez ograniczeń.

8.10.5.

Główny cylinder hamulcowy (wraz ze zbiorniczkiem płynu) – bez ograniczeń.
Plastikowy zbiorniczek płynu musi pozostać w komorze silnika lub być odizolowany od kabiny.

8.10.6.

Serwo hamulcowe (wspomaganie hamulców) – bez ograniczeń.

8.10.7.

Układ ABS – bez ograniczeń.

8.10.8.

Zaciski hamulcowe – bez ograniczeń.

8.10.9.

Tarcze hamulcowe – bez ograniczeń.

8.10.10.

Klocki hamulcowe – bez ograniczeń.

8.10.11.

Hamulec postojowy (ręczny) – bez ograniczeń.

8.10.12.

Regulator balansu hamulców (proporcjoner międzyosiowy) – bez ograniczeń.

8.10.13.

Przewody hamulcowe mogą zostać zastąpione przewodami w oplocie stalowym typu „aviation".
Dopuszcza się prowadzenie przewodów wewnątrz nadwozia zgodnie z regulaminem.

8.10.14.

Pozostałe elementy układu hamulcowego – bez ograniczeń.

8.11. UKŁAD KIEROWNICZY

8.11.1. Koła kierowane – przednie
(wyjątek: system tylnej osi skrętnej, jeśli był montowany seryjnie i pozostaje niemodyfikowany).

8.11.2. Kierownica – bez ograniczeń.

8.11.3. Szybkozłącze kierownicy – dozwolone, ale bez nadmiernych luzów.
Zabronione szybkozłącza oparte na hydraulicznych szybkozłączach z blokadą kulkową.

8.11.4. Kolumna i wał kierowniczy (wraz z przegubami) – seryjne, z zachowaniem fabrycznej strefy zgniotu / elementu teleskopowego oraz zamienniki. Zabronione są elementy własnej konstrukcji.

8.11.5. Blokada kierownicy – może być usunięta lub nieaktywna.

8.11.6. Regulacja położenia kierownicy – bez ograniczeń.

8.11.7. Drążki kierownicze i końcówki drążków – seryjne.

8.11.8. Wspomaganie kierownicy (pompa, silnik, przewody) – bez ograniczeń.

8.11.9. Pozostałe elementy – bez ograniczeń, ale nie mogą być wykonane z materiałów kompozytowych.

8.12. ZAWIESZENIE

8.12.1. Zasada działania zawieszenia – bez ograniczeń

8.12.2. Rozstaw osi – bez ograniczeń.

8.12.3. Sprężyny – bez ograniczeń, ale co najmniej jedna na koło.

8.12.4. Górne mocowania sprężyn – bez ograniczeń.

8.12.5. Amortyzatory (wraz z mocowaniami) – bez ograniczeń, min. jeden na koło.

8.12.6. Górne mocowania kolumn (camber plates, łożyska) – bez ograniczeń.

8.12.7. Zwrotnice, piasty, łożyska, belki – seryjne lub sportowe.

8.12.8. Wahacze – seryjne lub sportowe.

8.12.9. Stabilizatory i ich łączniki – bez ograniczeń.

8.12.10. Tuleje zawieszenia – bez ograniczeń (łożyska sferyczne dozwolone).

8.12.11. Belki / ramy pomocnicze (subframe, traversa) – bez ograniczeń.

8.12.12. Punkty mocowania zawieszenia – oryginalne, można je wzmacniać.
Zmiana punktów dozwolona tylko przy pełnej klatce bezpieczeństwa.

8.12.13. Pozostałe elementy – bez ograniczeń, ale nie z kompozytów.

8.13. KOŁA

8.13.1. Koło musi mieścić się w obrysie błotnika (z tolerancją 10 mm).
Dotyczy pozycji neutralnej (bez skrętu i uszkodzeń).

8.13.2. Mocowanie – zamiast śrub można stosować szpilki i nakrętki.

8.13.3. Felgi – bez ograniczeń.

8.13.4. Opony:

- dopuszczone drogowe lub sportowe (w tym slick),
- indeks prędkości ≥ maksymalna prędkość auta na mecie,
- minimalna głębokość bieżnika dla drogowych: 1,6 mm,
- zakaz modyfikacji bieżnika.

8.13.5. Koło zapasowe – usunięte lub solidnie zamocowane w oryginalnym miejscu.

8.14. OŚWIETLENIE I INSTALACJA ELEKTRYCZNA

8.14.1. Oświetlenie zewnętrzne – bez ograniczeń, ale z tyłu musi być min. jedno czerwone światło (używane po zmroku).

8.14.2. Alternator – bez ograniczeń.

8.14.3. Rozrusznik – bez ograniczeń.

8.14.4. Akumulator – bez ograniczeń.
Po przeniesieniu z miejsca fabrycznego montaż wg FIA Appendix J 255 – 5.8.3.

8.14.5. Wiązki elektryczne – bez ograniczeń, montaż wg regulaminu.

8.14.6. Pozostałe elementy elektryczne – bez ograniczeń.

8.15. GŁÓWNY WYŁĄCZNIK PRĄDU (MASTER SWITCH)

Zalecany, jeśli akumulator przeniesiony.

Montaż zgodnie z FIA Appendix J 253 – 13.

- Musi wyłączać silnik.
- Wewnętrzny – dostępny dla kierowcy w pasach.
- Zewnętrzny – przy podszybiu lub z tyłu auta.

8.16. PRZEWODY ELEKTRYCZNE I PRZEWODY PŁYNÓW

8.16.1. Przewody paliwowe, olejowe i hydrauliczne muszą być zabezpieczone przed uszkodzeniem i ogniem.

8.16.2. Przewody ciśnieniowe – tylko złączki gwintowane, zaciskowe lub samozabezpieczające.

8.16.3. Zakaz prowadzenia przewodów oleju i chłodzenia przez kabinę.
Przewody paliwa/hydrauliki w kabinie bez łączeń (wyjątki: przejścia przez grodzie i układ hamulcowy/sprzęgła).

8.16.4. Przejścia przez grodzie muszą być zabezpieczone.

8.16.5. Zakaz prowadzenia przewodów między klatką a nadwoziem.

8.17. KLATKA BEZPIECZEŃSTWA

8.17.1. Częściowa konstrukcja bezpieczeństwa (roll bar) – obowiązkowa:

- dla pojazdów z nadwoziem otwartym (cabrio), które pokonują 1/4 mili szybciej niż 10,9 s;
- dla pojazdów pokonujących 1/4 mili szybciej niż 9,5 s;
- dla pojazdów, w których dokonano modyfikacji tylnych nadkoli.

Minimalne konstrukcje częściowej klatki muszą być wykonane zgodnie z regulaminem. Poprzeczka w pałąku głównym może być wygięta w celu maksymalnego zbliżenia fotela kierowcy do pionowej płaszczyzny pałąka głównego.

8.17.2. Pełna klatka bezpieczeństwa – obowiązkowa:

- dla pojazdów z nadwoziem otwartym pokonujących 1/4 mili szybciej niż 9,9 s
- dla wszystkich pojazdów pokonujących 1/4 mili szybciej niż 8,5 s

Minimalne konstrukcje pełnej klatki muszą być wykonane zgodnie z regulaminem.

Poprzeczka pod deską rozdzielczą nie jest wymagana, jeśli zachowana jest oryginalna deska rozdzielcza.
Elementy w otworach drzwiowych mogą być krzyżowane.
Poprzeczka w pałąku głównym może być wygięta w celu maksymalnego zbliżenia fotela do płaszczyzny pałąka głównego.
Elementy podporowe – nieobowiązkowe.

8.17.3.

Konstrukcje muszą być wykonane zgodnie z FIA DR GR oraz załącznikiem „FIA drag racing drawings".

Konstrukcje muszą być wykonywane przez producentów klatek posiadających licencję.

Minimalne wymiary rur:

- rury oznaczone kolorem czarnym – 50×2,0 mm lub 45×2,5 mm,
- rury oznaczone kolorem szarym – 40×2,0 mm lub 38×2,5 mm.

8.17.4.

Elementy klatki bezpieczeństwa mogą być łączone poprzez spawanie lub skręcane przy użyciu złączy dopuszczonych w regulaminie homologacji klatek FIA.

8.17.5.

Częściowa i pełna klatka bezpieczeństwa może być przyspawana do nadwozia poprzez płyty montażowe o minimalnej grubości 3,0 mm.

Może być również przykręcana do nadwozia śrubami zgodnie z FIA Appendix J (art. 253-8, 2020) lub FIA DR GR 4.10 i 4.11.

8.17.6.

Dla pojazdów pokonujących 1/4 mili szybciej niż 8,5 s (1/8 mili szybciej niż 5,34 s) obowiązkowa jest klatka bezpieczeństwa zgodna z normą SFI.

8.17.7.

W miejscach możliwego kontaktu kasku z elementami klatki należy zamontować homologowane osłony (pianki) FIA 8857-2001 lub SFI 45.1, zgodnie z FIA Appendix J art. 253-8.3.5.
Nie ma obowiązku stosowania schematu 253-68.

8.18. PASY BEZPIECZEŃSTWA, FOTELE I WYPOSAŻENIE

8.18.1. Pasy bezpieczeństwa

Pasy:

- oryginalne,
- lub sportowe homologowane (FIA, SFI, ECE itp.).

W pojazdach z pełną klatką obowiązkowe są homologowane pasy sportowe (z aktualną homologacją):

- FIA 8853/98, 8853-2016
- SFI 16.1, 16.5, 16.6

Montaż zgodnie z FIA Appendix J art. 253-6.
Pasy kroczne (antysubmarining) mogą być mocowane do poprzeczki fotela.

8.18.2. Nóż do pasów

Obowiązkowy dla pojazdów poniżej 9,9 s (1/4 mili).
Dla innych klas – zalecany.

Musi być łatwo dostępny dla kierowcy przypiętego pasami.

8.18.3. Fotele

Seryjne lub sportowe. Możliwe jest pozostawienie jedynie fotela kierwcy.

Zalecane fotele sportowe homologowane FIA lub SFI (również z wygasłą homologacją).

Montaż zgodnie z FIA Appendix J art. 253-16.

8.18.4. Siatka bezpieczeństwa

W pojazdach z nieoryginalną szybą w drzwiach kierowcy obowiązkowa jest siatka zgodna z FIA Appendix J art. 253-11.

Alternatywa: pasy zabezpieczające ręce kierowcy.

System musi skutecznie chronić ręce kierowcy.

8.18.5. Ubiór kierowcy

Dla zawodników poniżej 9,9 s (1/4 mili) obowiązkowe:

- kombinezon homologowany (FIA 8856-2000, 8856-2018 lub SFI 3.2A, 3.4),
- homologowane buty,
- rękawice,
- kominiarka (FIA 8856-2000, 8856-2018 lub SFI 3.3).

Dla pozostałych zawodników – odzież zakrywająca całe ciało, wykonana z materiału trudnozapalnego oraz odpowiednie obuwie.

8.18.6. Kaski

a) Poniżej 8,9 s (1/4 mili)

Obowiązkowe kaski homologowane:

- FIA / SNELL (SA2005, SA2010, SAH2010 + 8858-2002/2010, 8860-2004, 8860-2010, 8859-2015, 8860-2018)
- lub SFI 31.1 (31.1A, 31.2A)

Homologacja może być wygasła.

b) Poniżej 9,9 s

Obowiązkowe kaski homologowane:

- SNELL SA2005, SA2010, SAH2010, SA2015, SA2020

- FIA 8858-2010, 8860-2004, 8860-2010, 8859-2015, 8860-2018, 8859-2024
- SFI 31.1 (31.1A, 31.2A)

Homologacja może być wygasła.

c) Pozostałe klasy

Kaski z certyfikacją DOT, ECE, BS, SNELL, FIA lub SFI (motocyklowe lub samochodowe).

d)

Zabrania się montażu na kasku dodatkowego wyposażenia (np. kamer), które nie jest przewidziane przez producenta.

8.18.7. Systemy stabilizacji głowy i szyi (HANS / HYBRID)

Dla zawodników poniżej 8,9 s – obowiązkowy system homologowany:

- FIA 8858-2002, 8858-2010
- lub SFI 38.1

Dla zawodników poniżej 9,9 s – obowiązkowa:

- ochrona szyi SFI 3.3
  lub
- homologowany system HANS (FIA 8858-2002, 8858-2010 lub SFI 38.1).

8.19. SYSTEM GAŚNICZY

8.19.1.

System gaśniczy homologowany przez FIA lub SFI – zalecany.
Montaż zgodnie z wymaganiami FIA Appendix J (art. 253-7.2).

8.19.2.

Gaśnica ręczna o pojemności 2,0 kg – zalecana.
Montaż zgodnie z FIA Appendix J (art. 253-7.3).

8.19.3.

System gaśniczy lub gaśnica ręczna są obowiązkowe, jeżeli w pojeździe wykonano co najmniej jedną z poniższych modyfikacji:

a) Zamontowano dodatkowy system wtrysku substancji (w tym system podtlenku azotu – N_2O).

b) Zamontowano nieoryginalny zbiornik paliwa.

c) Zmodyfikowano przewody / magistrale układu paliwowego.

9 Przebieg zawodów

9.1 Do udziału w danej rundzie MPWR dopuszczonych będzie maksymalnie 120 pojazdów wg kolejności zgłoszeń i dokonanych wpłat. O ile organizator nie postanowi inaczej.

9.2 Do udziału w MPWR będą dopuszczeni kierowcy, którzy:

9.2.1 wypełnią zgłoszenie,

9.2.2 dokonają wpłaty wpisowego,

9.2.3 posiadają licencję sportową,

9.2.4 pojazd, którym startują, przejdzie pozytywnie badanie techniczne zgodności pojazdu z regulaminem MPWR.

9.3 Badanie przeprowadzone będzie bezpośrednio przed każdą rundą MPWR w miejscu rozgrywania MPWR przez uprawnione osoby oddelegowane przez Organizatora pod kierownictwem Sędziego technicznego i jednego członka komisji.

9.4 Organizator może przyznać na każdą z MPWR „Dzikie karty", które umożliwią wpisanie na listę startową w dniu MPWR kierowców, którzy nie wypełnili wcześniej formularza zgłoszeniowego.

9.5 Pojazd, którego konstrukcja wskazuje, że może zagrażać bezpieczeństwu uczestników lub kierowcy może być niedopuszczony do startu w każdym momencie trwania MPWR.

9.6 Na parkingu dla zawodników przeprowadzane będą Badania Kontrolne (BK) oraz przydzielane numery startowe. Zawodnik wyraża zgodę na umieszczenie naklejek startowych dostarczonych przez Organizatora.

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

9.8 Celem kierowcy jest pokonanie w jak najkrótszym czasie odległości 1/8 mili tj. 201,168m, 1/4 mili tj. 402,336m, 1/2 mili tj. 804,672m bądź 1 mili tj. 1609,344m (w zależności od typu rundy) wyznaczonej pomiędzy linią „Start" i linią „Meta".

9.9 Podczas pokonywania tego dystansu nie obowiązują żadne ograniczenia prędkości.

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

9.11 Wszystkie szyby podczas jazdy muszą być zasunięte.

9.12 Kierowca może prowadzić tylko jeden pojazd zgłoszony w danej klasie.

9.13 Każdy pojazd może startować tylko w jednej klasie.

9.14 W przypadku gdy pojazd prowadził inny kierowca, następuje dyskwalifikacja kierowcy, który prowadził pojazd oraz kierowcy, który powinien prowadzić pojazd.

Uczestnicy muszą przestrzegać programu zawodów i być gotowi do przybycia na strefę przedstartową w momencie swojego przejazdu po odpowiednim sygnale od sędziów. Zawodnik, który nie pojawi się na strefie przedstartowej w ciągu 120 sekund, traci swój wynik. W takim przypadku porażka jest uznawana podczas przejazdów finałowych. Uczestnik traci możliwość wykonania przejazdu w innym terminie.

9.15. Maksymalnie 3 członków zespołu zawodnika może wejść na strefę przedstartową razem z uczestnikiem, aby pomóc mu w przygotowaniu się do startu (odkręcenie butli z dwutlenkiem azotu, przygotowanie spadochronu hamulcowego, wyczyszczenie opon itp.). Organizator musi zapewnić odpowiednie zabezpieczenie strefy przedstartowej, aby uniemożliwić dostęp do niej osobom nieupoważnionym.

9.16. Jeśli samochód znajduje się już w strefie przedstartowej lub strefie burnout, nie oczekuje się sygnału od kierowcy. Oznacza to automatycznie, że kierowca jest gotowy do wyścigu.

9.17. Rozgrzewanie opon („burnout") jest dozwolone tylko w wyznaczonych miejscach i tylko po zezwoleniu przez sędziów. Używanie dodatkowego sprzętu, pchanie lub trzymanie samochodu podczas procedury jest zabronione.

9.18. Dozwolony jest tylko jeden burnout. Sędzia startu może zezwolić na drugie palenie opon w przypadku niezajęcia pozycji startowej. Do poślizgu kół można używać tylko wody, używanie ognia jest zabronione.

9.19. Podczas burnoutu silnik można ponownie uruchomić po jego zatrzymaniu, w czasie nie dłuższym niż 3 minuty . Dodatkowa osoba może udzielić pomocy.

9.20. Podczas „palenia gumy” i zajmowania pozycji startowej, tylko jeden członek zespołu może podejść do pozycji startowej i pomóc kierowcy ustawić się we właściwym kierunku i miejscu.

9.21. Gdy obaj uczestnicy wykonają burnout (lub uczestnik pokaże sędziemu startowemu, że akcja nie zostanie wykonana), sędzia startowy daje sygnał do zajęcia pozycji startowej.

9.22. Bez wyraźnego polecenia sędziego startowego zabrania się wykonywania procedury zajmowania pozycji startowej lub jej powtarzania.

9.23. Każdy samochód musi przyjechać na start swoim torem i zająć pozycję startową. Zabrania się pchania lub rozciągania samochodu.

9.24. Po sygnale sędziego startowego do zajęcia pozycji, jeśli uczestnik nie zajmie pozycji startowej w ciągu 60 sekund, jego/jej przejazd zostaje anulowany, tak że w przypadku porażki podczas ostatnich przejazdów, porażka jest liczona.

9.25. Sędzia startowy ma pełną i ostateczną kontrolę na linii startu. Jego instrukcje są obowiązkowe zarówno dla uczestników, jak i wszystkich innych osób.

9.26. Zabrania się używania jakichkolwiek urządzeń elektronicznych lub mechanicznych wskazujących kierowcy pozycję samochodu względem startu.

9.27. Podczas etapu wstępnego silnik może zostać ponownie uruchomiony, ale nie jest możliwe żadne wspomaganie mechaniczne.

9.28. Surowo zabrania się przekraczania linii środkowej i bocznej toru podczas jazdy. Uczestnik może zostać ukarany zgodnie z punktem 12 niniejszego Regulaminu.

9.29. Samochody, które osiągną prędkość powyżej 240 km/h na mecie, zaleca się aby były wyposażone w spadochron hamujący.

9.30. Po minięciu mety, uczestnik znajdujący po stronie drogi powrotnej skręca pierwszy. Drugi uczestnik może zawrócić tylko wtedy, gdy jest pewien, że nie utrudni pierwszeństwa przejazdu uczestnikowi.

9.31. „Upalanie” jest zabronione na pasie powrotnym.

9.32. Uczestnikowi zalicza się jazdę tylko wtedy, gdy zajmuje miejsce startowe i zjeżdża z linii startu napędzany silnikiem (rozruch przez pchanie, ciągnięcie lub za pomocą rozrusznika nie jest możliwy) .

9.32. Trening

9.32.1. Celem treningu jest sprawdzenie bezpiecznej jazdy samochodami na jezdni oraz sprawdzenie samej nawierzchni, czy jest ona bezpieczna i odpowiednia do jazdy pojazdem.

9.32.2. Procedura treningu jest określona w regulaminie uzupełniającym.

9.33. GENTLEMAN STAGING – zabronione jest wjechanie w strefę „Stage" przed wjazdem przeciwnika do strefy „Pre-Stage". Obowiązkowy od klasy Super Sport.

9.34. Kwalifikacje

9.34.1. Celem kwalifikacji jest ustalenie liczby najszybszych zawodników w każdej klasie, którzy kwalifikują się do biegów finałowych, zgodnie z regulaminem uzupełniającym.

9.34.2. Kwalifikacje mogą być podzielone na kilka rund i przeprowadzone w terminie przewidzianym w regulaminie uzupełniającym regulaminem startowym dla każdego etapu. Podczas kwalifikacji do danej klasy zawodnicy jadą zgodnie z procedurą określoną w regulaminie uzupełniającym.

9.34.3. Podczas kwalifikacji każdy uczestnik jest osobiście odpowiedzialny za punktualne stawienie się na pozycji przedstartowej. Spóźniony uczestnik nie nabywa prawa do odbycia opuszczonego przejazdu kwalifikacyjnego później.

9.34.4. Starty kwalifikacyjne odbywają się w parach. Dla każdej klasy przeprowadzane są co najmniej dwa przejazdy. Kierowca może poprosić sędziego startu o wykonanie przejazdu solo, jeśli uważa, że przejazd w parze jest dla niego niebezpieczny.

9.34.5. Sędziowie, aby zapobiec jeździe tego samego uczestnika na tym samym pasie ruchu dwa razy z rzędu, mogą wskazać uczestnikom, który z nich będzie jechał na którym pasie.

9.34.6. Podczas kwalifikacji grupa samochodów (Daily, Stock, Street, Street Plus, Super Street, Sport, Super Sport) startuje w trybie „Full tree" (trzy żółte światła i zielone zapalają się kolejno co 0,5 sekundy), grupa samochodów (Pro i Extreme) – „Pro tree" (wszystkie żółte światła zapalają się jednocześnie, a zielone co 0,4 sekundy).

9.34.7. Głównym czasem kwalifikacyjnym jest ET, czyli czas przebyty na torze od linii startu do linii mety, niezależnie od tego, który zawodnik przekroczy linię mety jako pierwszy.

9.34.8. Podczas kwalifikacji uczestnikom zalicza się wyniki tylko tych przejazdów, w których trasa nie została ukończona szybciej niż minimalne limity ET danej klasy.

9.34.9. Podczas kwalifikacji falstart jest odnotowywany, a wynik ET osiągnięty przez uczestnika jest uznawany. Wynik ET jest nieczytelny tylko wtedy, gdy uczestnik opuści linię startu nawet przed zapaleniem się pierwszego żółtego światła (RT < -0,5 s).

9.34.10. Miejsca kwalifikacyjne są ustalane na podstawie uznanego najlepszego ET uczestników.

9.34.11. Jeżeli dwóch lub więcej zawodników osiągnie ten sam wynik (równy czas ET) w okresie kwalifikacyjnym, wyżej klasyfikowany będzie ten zawodnik, który uzyskał ten czas wcześniej.

9.34.12. Uczestnik, który ukończył wszystkie przebiegi na trasie kwalifikacyjnej szybciej niż minimalny limit ET danej klasy, jest wykluczany z biegów finałowych w tej klasie.

9.34.13. Biorąc pod uwagę czas ET osiągnięty podczas kwalifikacji i po wyrażeniu zgody, uczestnik może zostać przerejestrowany do innej klasy do zakończenia ostatniego przejazdu kwalifikacyjnego, późniejsza zmiana klasy jest zabroniona. Zgodnie z procedurą określoną w regulaminie uzupełniającym, Organizator ma prawo naliczyć dodatkową opłatę za przerejestrowanie uczestnika do szybszej klasy. O dodatkowych przejazdach kwalifikacyjnych uczestnika decyduje dyrektor zawodów.

9.34.14. W kolejnym etapie ponownie zarejestrowany uczestnik może ponownie wystartować w tej samej klasie lub dobrowolnie wybrać jedną z pozostałych klas.

9.34.15. Jeżeli uczestnik uczestniczy w 2 klasach różnymi samochodami, nie może zostać przeniesiony do klasy, w której już uczestniczy innym samochodem.

9.35. Przejazdy finałowe

9.35.1. W każdej klasie, na podstawie wyników kwalifikacji, wybierana jest liczba zawodników, którzy uzyskali najlepsze czasy i zakwalifikowali się do przejazdów finałowych klasy. Jeżeli liczba uczestników w danej klasie jest mniejsza niż liczba określona w regulaminie uzupełniającym, wszyscy zawodnicy w klasie, którzy ukończyli co najmniej jeden przejazd kwalifikacyjny, są uprawnieni do przejazdów finałowych.

9.35.2. W przejazdach finałowych zawodnicy startują w parach, zgodnie z tabelami finałowymi, w zależności od liczby uczestników. Stosuje się tabele par PRO.

- Do 4 uczestników: stosuje się tabelę par dla 4 uczestników.
- Od 5 do 8 uczestników: używana jest tabela parowania dla 8 uczestników.

9.35.3. W przejazdach finałowych grupa samochodów (klasy Daily, Stock, Street, Street Plus, Super Street, Sport, Super Sport) startuje w trybie Full tree, a grupa samochodów (klasy Pro i Extreme) – Pro tree.

9.35.4. Uczestnik pary, który zajął wyższe miejsce w kwalifikacjach, ma prawo wyboru, którym torem toru będzie jechał, tj. lewym lub prawym. Jeśli uczestnik z wyższą pozycją nie określi wcześniej, z którego toru chce skorzystać, wówczas wybiera go uczestnik z niższą pozycją.

9.35.5. Jeśli którykolwiek z zawodników, którzy dotarli do finałowych przejazdów, nie będzie mógł już kontynuować rywalizację z przyczyn technicznych, jego przeciwnik startuje sam.

9.35.6. Wyścig odbywa się na zasadzie eliminacji – pierwszy zawodnik, który przekroczy linię mety wyścigu, przechodzi do dalszego etapu (suma czasów ET+RT jest niższa). Po przegranej w parze, zawodnik wycofuje się z dalszych zawodów.

9.35.7. Przegrani uczestnicy półfinałów biorą udział w dodatkowym przejeździe, który określa 3-4 miejsca.

9.35.8. Jeśli podczas przejazdów finałowych zawodnik ukończy trasę szybciej niż dopuszcza limit czasu klasy, zostanie pokonany – warunek ten nie obowiązuje tylko wtedy, gdy zawodnik startuje sam. Jeśli odpowiednie przewinienia popełnią obaj uczestnicy pary, zwycięzcą zostanie zawodnik, którego przewinienie jest niższe, tj. jego czas jazdy (ET) jest bliższy limitowi czasu klasy.

9.35.9. Falstart jest odnotowywany, gdy uczestnik opuści linię startu przed zapaleniem się zielonego sygnału światła sygnalizacyjnego urządzeń startowych, tj. czas reakcji (RT) jest mniejszy niż 0. Warunek ten nie obowiązuje tylko wtedy, gdy uczestnik startuje sam.

9.35.10. Uczestnik, który popełnił falstart, jest pokonany, gdy tylko jego przeciwnik zejdzie z linii startu. Jeżeli obaj uczestnicy pary popełnią falstart, porażkę odnotowuje się dla pierwszego uczestnika, który popełnił falstart.

9.35.11. Jeżeli jeden z uczestników pary popełni falstart, a drugi ukończy trasę szybciej niż pozwalają na to limity klasy, porażkę odnotowuje się dla uczestnika, który popełnił falstart.

9.35.12. Gdy obaj zawodnicy pokonają dystans dokładnie w tym samym czasie (suma czasów ET+RT jest równa) – uczestnik z najkrótszym czasem reakcji (RT) zostaje uznany za zwycięzcę.

9.35.13. Jeżeli z przyczyn technicznych samochody obu uczestników pary nie mogą dotrzeć do mety na własnej trasie, nie ma zwycięzcy dla pary. Jeżeli uczestnicy jednej pary nie dotrą do mety, zwycięzca drugiej pary przechodzi do następnego etapu i wykonuje samodzielny przejazd. Jeżeli wyścig ma na celu miejsce premiowane, a z przyczyn technicznych obaj uczestnicy nie dotrą do mety, są oni zapisywani jako przegrani.

9.35.14. W przypadku nieopisanej i spornej sytuacji, w wyścigach finałowych przeprowadzany jest ponowny przejazd pary uczestników, aby wyłonić zwycięzcę. Ostateczną decyzję podejmuje kierownik wyścigu.

9.35.15. Przejazdy solowe w pierwszym etapie finałów, gdy uczestnik startuje sam, nie są przeprowadzane według tabel finałowych, tj. uczestnik automatycznie przechodzi do następnego etapu.

9.35.16. Przejazdy solowe po wycofaniu się przeciwnika - nieobowiązkowe.

10 Badania lekarskie

10.1 Obowiązkiem zawodnika/kierowcy jest poddanie się badaniom lekarskim, jeżeli takie zarządzenie zostało wydane przez Organizatora w regulaminie zawodów lub komunikacie. Dotyczy to także badań na zawartość alkoholu, środków odurzających i testów antydopingowych.

10.2 Dopuszczalny poziom alkoholu wynosi 0,00 g/litr.

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

10.4 Jeżeli badanie, o którym mowa w art.10.1 dało wynik pozytywny lub spełniony został art.10.3 wyklucza się kierowcę z zawodów, a dotychczasowy wynik uzyskany w zawodach zostaje anulowany.

10.5 Badanie przeprowadza się legalizowanym miernikiem.

11 Inne postanowienia

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

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

12 Kary

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

12.1.1 upomnienie,

12.1.2 kara finansowa:

12.1.2.1 osoba, która przejechała między pasami startowymi karana jest opłatą w wysokości 500 PLN. Jeżeli działanie to spowodowało uszkodzenie aparatury do pomiaru czasu Organizator nakłada karę 2000 PLN,

12.1.2.2 osoba, która w rażący sposób przekroczyła obowiązujące na terenie imprezy ograniczenie prędkości, karana jest opłatą w wysokości 200 PLN,

12.1.2.3 osoba, która dokonała niebezpiecznych manewrów (tzw. palenie gumy, jazda poślizgami itp.), karana jest opłatą w wysokości 500 PLN.

12.1.3 niedopuszczenie do startu,

12.1.4 dyskwalifikacja

12.1.5 usunięcie z terenu imprezy, w tym za niesportowe lub niebezpieczne zachowanie oraz za zakłócanie przebiegu imprezy,

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

12.3 Nieuiszczenie kary w ciągu 15 minut od jej nałożenia powoduje niedopuszczenie do dalszej części MPWR i skierowanie sprawy do GKSS.

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

13 Protesty i odwołania

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

13.2 Protest powinien być skierowany do Organizatora i złożony na piśmie wraz z kaucją 500 PLN w każdym momencie trwania imprezy lub najpóźniej w ciągu 30 minut od momentu ogłoszenia wyników prowizorycznych. Protest powinien zawierać dokładny opis wraz z punktem regulaminu, którego dotyczy oraz podpis zawodnika wraz z telefonem kontaktowym.

13.3 Protesty mające miejsce na zawodach muszą być adresowane do przewodniczącego ZSS i powinny być złożone do dyrektora zawodów lub jego asystenta. W przypadku nieobecności dyrektora zawodów lub jego asystenta protesty muszą być złożone do przewodniczącego ZSS. Fakt otrzymania protestu powinien być potwierdzony na piśmie z podaniem czasu wpłynięcia. 24

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

aż do ostatecznego ogłoszenia. Zapowiedź odwołania do GKSS od złożonego/przyjętego protestu wynosi 3000 PLN.

13.5 W przypadku uznania słuszności protestu, opłata zostaje zwrócona.

14 Punktacja cyklu MPWR

14.1 Kierowcy, którzy zajęli w klasie miejsca I-VIII otrzymują następującą liczbę punktów:

I miejsce: 20 punktów,
II miejsce: 15 punktów,
III miejsce: 11 punktów,
IV miejsce: 8 punktów,
V miejsce: 6 punktów,
VI miejsce: 3punktów,
VII miejsce: 2 punkty,
VIII miejsce: 1 punkt.

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

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

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

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

15 Klasyfikacja roczna MPWR

15.1 Rozgrywki toczyć się będą o tytuł Mistrza Polski w klasach.

15.2 Zawodnik/kierowca jest klasyfikowany w sezonie, jeżeli został sklasyfikowany w minimum 3 rundach MPWR.

15.3 Do klasyfikacji indywidualnej MPWR będą uwzględniane punkty ze wszystkich rozegranych w sezonie rund.

15.4 Zwycięzcą klasyfikacji rocznej MPWR w klasie startowej zostanie kierowca, który uzyska największą liczbę punktów.

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

15.6 Tytuły Mistrza, Wicemistrza i II Wicemistrza Polski otrzymują kierowcy sklasyfikowani na najlepszych miejscach w sezonie, jeżeli zostały spełnione następujące warunki minimalnej liczby sklasyfikowanych w minimum 3 rundach w sezonie: – 2 kierowców dla tytułu Mistrza Polski w klasie, – 3 kierowców dla tytułu Wicemistrza Polski w klasie, – 4 kierowców dla tytułu II Wicemistrza Polski w klasie.

16 Przepisy końcowe

16.1 Poprzez fakt uczestnictwa w MPWR lub przez wykupienie biletu wstępu uczestnicy potwierdzają znajomość i podporządkowanie się Regulaminowi, rezygnując z dochodzenia jakichkolwiek roszczeń od Organizatora na drodze sądowej.

16.2 Wpłata wpisowego dla kierowców musi nastąpić przelewem nie później niż na 3 dni przed każdym MPWR lub na miejscu gotówką. Szczegółowe określenie zasad wpłacania wpisowego będą określone w regulaminie uzupełniającym przed każdą rundą.

16.3 Kierowcy zgadzają się na publikację swoich danych osobowych w wynikach MPWR oraz na przetwarzanie tych danych na potrzeby Organizatora.

16.4 Organizator zastrzega sobie prawo do zmian w regulaminie podczas trwania sezonu. Zmiany te mogą jedynie dotyczyć kwestii bezpieczeństwa lub zmian organizacyjnych. Zmiany muszą być wydane w formie komunikatu i podane do wiadomości zawodników nie później niż 14 dni przed planowaną rundą MPWR i zatwierdzone przez GKSS PZM.

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

16.6 Szczegółowy harmonogram minutowy imprezy zostaje ogłoszony na stronach internetowych Organizatora nie później jak na 3 dni przed planowanym terminem MPWR.

16.7 Po przekroczeniu bramy wjazdowej uczestnik jest zobowiązany do podporządkowania się przepisom właściwych regulaminów znajdujących się na stronie internetowej Organizatora, poleceniom i instrukcjom wydawanym przez Organizatora, służby porządkowe, ochronę oraz osoby upoważnione przez Organizatora. Kierowca jest

zobowiązany do niespożywania alkoholu i innych zakazanych przez prawo środków przed i w trakcie trwania imprezy.

16.8 Uczestnik jest zobowiązany do przestrzegania zasad bezpieczeństwa oraz ograniczenia prędkości do 30 km/h na terenie zawodów MPWR (z wyjątkiem startu w imprezie). Organizator zastrzega sobie prawo do usuwania z terenu imprezy osób stwarzających zagrożenie dla bezpieczeństwa uczestników (widzów, obsługi i zawodników).

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

16.10 Organizatorzy imprez sportu samochodowego są zobowiązani do zdecydowanego działania zwalczającego wznoszenie 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.

16.11 Prawo interpretacji i zmian niniejszego regulaminu zastrzega sobie Organizator i GKSS/GKSM. Do kwestii nie ujętych w niniejszym regulaminie mają zastosowanie odpowiednie przepisy MKS wraz z jego załącznikami

Zatwierdzono przez GKSS PZM w dniu 19.03.2026 r.