



1. RAJDOWE SAMOCHODOWE MISTRZOSTWA POLSKI

Działając zgodnie z art. 4.4. regulaminu ramowego RSMP, Główna Komisja Sportu Samochodowego PZM (GKSS PZM) podjęła decyzję o powołaniu klasy 4F (samochody Ford Fiesta - nr homologacji A-5729) oraz klasy OPEN 2WD (załącznik nr 3a do regulaminu ramowego RSMP).

2. WYŚCIGI GÓRSKIE

GKSS PZM pragnie poinformować zawodników startujących w konkurencji wyścigów górskich, że otrzymała od ASN-u Słowackiego (Slovenská asociácia motoristického športu-SAMŠ) informację, iż w sezonie 2015 Mistrzostwa Słowacji w Wyścigach Górskich (Majstrovstvá Slovenskej republiky v pretekoch automobilom do vrchu - MSR) dla samochodów współczesnych kategorii I i kategorii II, decyzją Komisji Wyścigów Górskich SAMS (Komisia PAV) zostały zamknięte i będą w nich klasyfikowani wyłącznie zawodnicy posiadający licencję zawodnika / kierowcy wydaną przez SAMŠ. Jednocześnie zgodnie z informacją przekazaną przez SAMŠ, MSR w kategorii samochodów historycznych, pozostają otwarte dla udziału i klasyfikacji zawodników posiadających licencję zawodnika / kierowcy wydaną przez inny ASN niż SAMŠ.

3. ERRATA NR 1/2015

Główna Komisja Sportu Samochodowego PZM podjęła decyzję o wydaniu erraty nr 1/2015 do opublikowanego regulaminu:

- Licencji Sportu Samochodowego,
wprowadzającej zmiany w treści art. 5.4, 5.7 Regulaminu Licencji Sportu Samochodowego 2015, art. 3.2 Regulaminu uzyskiwania certyfikatu i licencji rajdowej stopnia „RN”, art. 3.2 Regulaminu uzyskiwania certyfikatu i licencji rajdowej stopnia „R co-driver”, art. 3.2 i 7.1 Regulaminu uzyskiwania certyfikatu i licencji rajdowej stopnia „R”, art. 7 Regulaminu uzyskiwania certyfikatu i licencji wyścigowych stopnia „B,C”, „B,C Junior” oraz „C Junior”, dodaniu art. 7.3 i 7.4 do Regulaminu uzyskiwania certyfikatu i licencji rajdowej stopnia „RN”;

- Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski,
wprowadzającej zmiany w treści art. 4.3.1, 4.3.2, 5.5, 8.2.1, 17.4, 20.3, 20.3.1, 20.8.2 Regulaminu Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski 2015, w treści art. 3.2, 3.3, 3.4, 3.8 Załącznika nr 3 „Regulamin techniczny samochodów klasy OPEN N” do Regulaminu Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski 2015 oraz dodając art. 4.3.4 do Regulaminu Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski 2015 i Załącznik nr 3a „Regulamin techniczny samochodów klasy OPEN 2WD” do Regulaminu Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski 2015, stanowiące załącznik do niniejszego komunikatu;

- Konkursowej Jazdy Samochodem, wprowadzającej zmiany w treści art. 2.1, 2.6.7, 5.2, 8.5, 8.7 i 10 Regulaminu Konkursowej Jazdy Samochodem 2015, w treści art. 2 i 3 Załącznika 3 do Regulaminu Konkursowej Jazdy Samochodem 2015, usuwając art. 2.6.8 Regulaminu Konkursowej Jazdy Samochodem 2015 oraz wprowadzając Załącznik 3a i Załącznik 3b do Regulaminu Konkursowej Jazdy Samochodem 2015, stanowiące załącznik do niniejszego komunikatu.

Warszawa, 10 lutego 2015

Niniejszy komunikat wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Przewodniczący Głównej Komisji Sportu Samochodowego PZM

Arkadiusz Sarsa



1. REGULAMIN LICENCJI SPORTU SAMOCHODOWEGO

5.4. W szczególnych przypadkach GKSS może podjąć decyzję o odmowie przedłużenia licencji, powiadamiając o tym fakcie Biuro Sportu i Turystyki ZG PZM, **stosowny Zarząd Okręgowy PZM** oraz macierzysty Automobilklub lub Klub posiadacza licencji.

...

5.7. ...

Uczestnik KJS sklasyfikowany jako kierowca w sezonach 2013/2014 przynajmniej w 6 imprezach KJS może po wypełnieniu art. 3.1, 3.3, 3.4 i 4 regulaminu uzyskiwania certyfikatu i licencji rajdowej stopnia „RN” wystąpić o licencję „RN”.

W przypadku pilotów analogiczny przepis obowiązuje tylko w 2015 roku. Dodatkowo jeśli w sezonach 2012/2013/2014 kandydat na licencję stopnia „P” zdał egzamin przed OKSS, ale nie wyrobił tej licencji ma prawo ubiegać się o licencję stopnia „RN”. Przepis ten będzie obowiązywał wyłącznie w sezonie 2015.

REGULAMIN UZYSKIWANIA CERTYFIKATU I LICENCJI RAJDOWEJ STOPNIA „RN”

3.2. Ukończenie, w charakterze kierowcy, co najmniej 6 imprez KJS lub **6 imprez TIS lub 3 rund RPPST**, na przestrzeni ostatnich dwóch sezonów, co należy potwierdzić na druku P-3 będącym załącznikiem do wniosku o przyznanie licencji. Ubiegający się o licencję osobiście odpowiada za prawidłowe wypełnienie wszystkich pozycji wniosku i załącznika P-3 oraz ich właściwe sygnowanie przez osoby upoważnione. W przypadku pilotów analogiczny przepis obowiązuje tylko w 2015 roku.

...

7.3. Osoby, które w sezonach 2012/2013/2014 zdały egzamin na licencję stopnia „Rcc” przed komisją zatwierdzoną przez GKSS, ale nie wyrobiły tej licencji mają prawo ubiegać się o licencję stopnia „RN”. Przepis ten będzie obowiązywał wyłącznie w sezonie 2015.

...

7.4. Osoby, które w sezonach 2012/2013/2014 zdały egzamin na licencję stopnia „P” przed komisją zatwierdzoną przez OKSS, ale nie wyrobiły tej licencji mają prawo ubiegać się o licencję stopnia „RN”. Przepis ten będzie obowiązywał wyłącznie w sezonie 2015.

REGULAMIN UZYSKIWANIA LICENCJI RAJDOWEJ STOPNIA „R co-driver”

3.2. Ukończenie, w charakterze pilota, co najmniej 6 zawodów RO lub **6 imprez TIS lub 3 rund RPPST**, na przestrzeni ostatnich dwóch sezonów, co należy potwierdzić na druku P-3 będącym załącznikiem do wniosku o przyznanie licencji. Ubiegający się o licencję osobiście odpowiada za prawidłowe wypełnienie wszystkich pozycji wniosku i załącznika P-3 oraz ich właściwe sygnowanie przez osoby upoważnione

REGULAMIN UZYSKIWANIA LICENCJI RAJDOWEJ STOPNIA „R”

3.2. Ukończenie, w charakterze kierowcy, co najmniej 6 zawodów RO lub **3 rund RPPST**, na przestrzeni ostatnich dwóch sezonów, co należy potwierdzić na druku P-3 będącym załącznikiem do wniosku o przyznanie licencji. Ubiegający się o licencję osobiście odpowiada za prawidłowe wypełnienie wszystkich pozycji wniosku i załącznika P-3 oraz ich właściwe sygnowanie przez osoby upoważnione.

...

7.1. Posiadacze dotychczasowych licencji stopnia „R1”, „R2” oraz „R co-driver” (pod warunkiem sklasyfikowania w charakterze kierowcy, w min. 6 rajdach RO na przestrzeni

ostatnich dwóch sezonów), mogą złożyć wniosek do ZG PZM o wydanie przysługującej im licencji rajdowej stopnia „R”.

7.2.

Posiadacze dotychczasowych licencji stopnia „R2” mogą złożyć wniosek do ZG PZM o wydanie przysługującej im licencji rajdowej stopnia „R”, pod warunkiem sklasyfikowania, w charakterze kierowcy, w min. 6 rajdach RO lub 6 imprezach TIS na przestrzeni ostatnich dwóch sezonów.

REGULAMIN UZYSKIWANIA CERTYFIKATU I LICENCJI WYŚCIGOWYCH STOPNIA „B,C”, „B,C Junior” oraz „C Junior”

7. Zawodnicy posiadający certyfikat i licencję stopnia „R” mogą wystąpić do ZG PZM o wydanie licencji wyścigowej stopnia „B,C” po zdaniu egzaminu, składającego się z części teoretycznej przed komisją egzaminacyjną PZM i otrzymaniu stosownego zaświadczenia. Zaświadczenie ważne jest przez okres 3 lat od daty jego wystawienia, po tym okresie ubiegający się o licencję winien zdać ponownie egzamin teoretyczny z obowiązującego materiału. Przed przystąpieniem do egzaminu należy spełnić warunki wymienione w art. 3.1. oraz wykazać na załączniku P-3 do wniosku o przyznanie licencji, potwierdzeń o ukończeniu minimum 6 zawodów w swojej konkurencji na przestrzeni ostatnich dwóch sezonów.

2. REGULAMIN RAJDOWYCH SAMOCHODOWYCH MISTRZOSTW POLSKI

4.3.1. ...

* W klasie 4N, w przypadku samochodu Renault Clio Sport 2.0 (hom. FIA N-5616, N-5637) i RS 2.0 Ragnotti (N-5659), Peugeot 206 RC (N-5667) oraz Honda Civic Type-R (N-5646), dopuszcza się odstępstwo techniczne dotyczące rozwiązania konstrukcji hydraulicznego hamulca ręcznego, polegające na zastosowaniu pompy hamulca ręcznego (oryginał lub zamiennik dopuszczony do handlu) od samochodu Mitsubishi Lancer Evo 9 (nr hom. FIA N-5688). Każdy taki przypadek musi być konsultowany z Delegatem Technicznym PZM (wojtek.nowak@pzm.pl).

...

4.3.2. ...

*w klasie HR2 dopuszczone są wyłącznie samochody 4WD

...

4.3.4 Samochody klasy OPEN 2WD:

Samochody zgodne z zał. 3a.

...

5.5. ...

W każdym rajdzie obowiązuje przydział numerów startowych według następującej kolejności klas: 2, 2N, RGT, OPEN N, HR2, OPEN 2WD, 3, 4, 4F, HR3, 4N, HR4, HR4N, 5, HR5, HR+30.

...

8.2.1. ...

Wpisowe dla klas 4F i OPEN 2WD wynosi:

- 2000 PLN - z reklamą dodatkową organizatora,

- 4000 PLN - bez reklamy dodatkowej organizatora.

...

17.4. Zawodnicy zgłoszeni w klasach RGT i OPEN 2WD nie będą klasyfikowani w klasyfikacji generalnej 2WD.

...

20.3. Klasyfikacja generalna 2WD.

20.3.1. W klasyfikacji generalnej 2WD klasyfikowani będą zawodnicy/kierowcy i piloci, którzy uczestniczą w rajdzie samochodem napędzanym na jedną oś z wyłączeniem zgłoszonych w klasach RGT i OPEN 2WD.

...

20.8.2. Załogi uczestniczące w rajdzie/rundzie mogą być przez tego zawodnika zgłoszone do klasyfikacji dodatkowej - klasyfikacji zespołów sponsorskich. Zespół

stanowi od 1 do 4 załóg, które uczestniczą w rajdzie/rundzie. Punkty do klasyfikacji zespołów sponsorskich zostaną przyznane maksymalnie dwóm załogom należącym do zespołu, tj. najwyższej sklasyfikowanej załodze startującej w grupie samochodów z napędem na cztery koła, zgodnie z zajęтым miejscem wśród takich samochodów zgłoszonych do klasyfikacji sponsorskiej rajdu oraz najwyższej sklasyfikowanej załodze startującej w grupie samochodów z napędem na jedną oś (nie dotyczy zawodników klas RGT i OPEN 2WD), zgodnie z zajęтым miejscem wśród takich samochodów zgłoszonych do klasyfikacji sponsorskiej rajdu. W przypadku, gdy na mecie rajdu zespół reprezentować będą załogi zaliczane tylko do jednej z w/w grup punkty do klasyfikacji zespołów sponsorskich zdobędzie tylko jedna z nich, zgodnie z zajęтым miejscem wśród samochodów zgłoszonych do danej grupy w klasyfikacji sponsorskiej rajdu. W przypadku nierozstrzygniętego wyniku o wygranej zadecyduje wyższe miejsce samochodu napędzanego na cztery koła.

...

Załącznik 3

Regulamin techniczny samochodów klasy OPEN N

...

3.2. Silnik

...

- Filtr powietrza, jego obudowa i przewody dolotowe są dowolne, ale muszą pozostać w komorze silnika. Całe powietrze do zasilania silnika musi być pobierane z komory silnika. Przepływomierz jest dowolny. Charakterystyczne wymiary przepustnicy i ich ilość musi być zgodne z homologacją.

...

3.3. Przeniesienia napędu

...

- Mechanizm różnicowy (przedni, centralny i tylny) dowolny, ale obudowa mechanizmu musi być zgodna z homologacją. Mechanizmy różnicowe o ograniczonym poślizgu muszą mogą być tylko typu mechanicznego, bez wspomaganie systemem hydraulicznym lub elektrycznym, z wyjątkiem aktywnych mechanizmów różnicowych zgodnych z homologacją. Wsporniki mechanizmu różnicowego są dowolne. Chłodnica i pompa oleju może być dodana.

...

3.4 Zawieszenie

- W konstrukcjach wykorzystujących inne nadwozie niż Mitsubishi i Subaru rozstaw osi można zmienić max. $\pm 3\%$ od maksymalnej wielkości dla bazowego modelu samochodu.

...

3.8. Nadwozie - ...

...

- Seryjny kształt nadwozia musi być zachowany, z wyjątkiem dowolnych błotników, których max. poszerzenie w stosunku do oryginalnego nadwozia, mierzonego na poziomie osi przedniego i tylnego koła, wynosi w sumie 140 mm.

- Zderzak przedni i tylny może być zmodyfikowany w celu dopasowania do poszerzeń nadwozia.

...

Załącznik 3a

Regulamin techniczny samochodów klasy OPEN 2WD

Wstęp:

Klasa OPEN 2WD przeznaczona jest dla samochodów z napędem na dwa koła, przednie lub tylne. W klasie OPEN 2WD dopuszczone są samochody posiadające homologację sportową FIA lub PZM, w których dokonano modyfikacji wykraczających poza ramy homologacji danego modelu, w tym także samochody Kit-car o pojemności silnika ponad 1600 cm³. W klasie OPEN 2WD dopuszczone są również samochody zbudowane na bazie nadwozia samochodów turystycznych lub samochodów wielkoseryjnej produkcji

(min. 2500 identycznych egzemplarzy wyprodukowanych w okresie kolejnych 12 miesięcy) nieposiadające homologacji sportowej FIA.

W samochodach klasy OPEN 2WD zastosowane modyfikacje muszą być zgodne z poniższymi kryteriami:

1. Ustalenia ogólne

1.1. Samochody nieposiadające homologacji muszą być porównywalne z Kategorią I (patrz Art.251-1.1) oraz muszą spełniać kryteria homologacji jednego z regulaminów homologacyjnych FIA lub PZM (A, N, R lub PZM)*.

1.2. Samochody nieposiadające homologacji muszą mieć zamknięte nadwozie ze sztywnym niezdejmowanym dachem. Nadwozie takie musi pochodzić z modelu samochodu posiadającego co najmniej 4 miejsca siedzące (włącznie z 2+2**).

1.3. Przed zgłoszeniem do pierwszych zawodów samochody klasy OPEN 2WD muszą przejść weryfikację zgodności z regulaminem technicznym samochodów klasy OPEN 2WD. Weryfikacja ta będzie przeprowadzona w innym terminie i miejscu niż BK 1 pierwszych zawodów samochodu. Zaleca się aby wszystkie etapy budowy samochodu klasy OPEN 2WD były dokumentowane fotograficznie oraz konsultowane z Delegatem Technicznym PZM (wojtek.nowak@pzm.pl).

1.4. Samochody typu sylwetkowego nie będą dopuszczone do startu w Grupie OPEN 2WD.

(*) nie muszą posiadać homologacji samochodu sportowego FIA

(**) 2+2 typ samochodu 4 miejscowego, który nie spełnia kryteriów homologacji odnośnie wymiarów kokpitu dla regulaminów homologacyjnych samochodów Grupy A

2. Bezpieczeństwo

Pojazdy ze względów bezpieczeństwa muszą odpowiadać przepisom następujących artykułów Załącznika J:

<u>- Klatka bezpieczeństwa</u>	<u>253-8</u>
<u>- Pasy bezpieczeństwa</u>	<u>253-6</u>
<u>- Fotele</u>	<u>253-16</u>
<u>- Gaśnice i systemy gaśnicze</u>	<u>253-7</u>
<u>- Zbiornik paliwa</u>	<u>279-2.6.1</u>
<u>- Przewody paliwowe, pompy i filtry</u>	<u>253-1 i 253-2</u>
<u>- Otwory wlewu paliwa i ich zamknięcia</u>	<u>259-6.4</u>
<u>- Paliwo</u>	<u>252-9.1 i 252-9.2</u>
<u>- Przegroda przeciwpożarowa</u>	<u>253-15</u>
<u>- Główny wyłącznik prądu</u>	<u>253-13</u>
<u>- Przewody elektryczne</u>	<u>259-8.5</u>
<u>- Lusterka wsteczne</u>	<u>253-9</u>
<u>- Uszy holownicze</u>	<u>253-10</u>
<u>- Prześwit</u>	<u>252-2.1</u>
<u>- Dodatkowe zamocowania (obowiązkowe)</u>	<u>253-5</u>
<u>- Zbiornik zbierający olej</u>	<u>255-5.1.14</u>
<u>- Oświetlenie</u>	<u>Art.260-503(ecl)</u>

- Szyba przednia musi pochodzić z modelu bazowego samochodu lub być homologowana w VO lub VR dla danego modelu samochodu. Szyba przednia musi być wykonana ze szkła warstwowego. Pozostałe szyby mogą być wykonane z poliwęglanu o minimalnej grubości 4 mm / ^{-0,20} mm.

- Wycieraczki i spryskiwacze szyby przedniej są obowiązkowe i muszą być sprawne.

3. Wymogi techniczne

3.1. Minimalna masa samochodu w zależności od nominalnej pojemności skokowej silnika, zgodnie z wytycznymi pomiaru w Art.255-4.3 i Art. 255-4.4, musi wynosić minimum:

POJEMNOŚĆ

do 1000 cm³

ponad 1000 cm³ i do 1400 cm³

ponad 1400 cm³ i do 2000 cm³

ponad 2000 cm³ i do 3000 cm³

ponad 3000 cm³

MASA MINIMALNA

720 kg

840 kg

1000 kg

1100 kg

1200 kg

Minimalna masa samochodu z załogą musi wynosić: minimalna masa podana powyżej + 160 kg. Użycie balastu jest dozwolone na warunkach określonych w Art.252-2.2.

3.2. Silnik:

- Dopuszcza się stosowanie tylko jednego silnika spalinowego. Marka silnika musi być zgodna z marką samochodu(***). Silnik musi pozostać zamontowany w miejscu zgodnym z modelem bazowym samochodu. Silnik i jego osprzęt może być dowolnie modyfikowany.

- Maksymalna nominalna pojemność skokowa dla silnika doładowanego wynosi 2000 cm³, a dla silnika atmosferycznego 3500 cm³. Maksymalna ilość cylindrów 6.

- Samochody posiadające silnik z doładowaniem, muszą posiadać zamontowany na sprężarce ogranicznik/zwężkę zgodnie z rysunkiem 254-4 oraz wytycznymi zamocowania i wymiarów w Art.255A-5 Zał. J. Całe powietrze niezbędne do zasilania silnika musi przechodzić przez ten ogranicznik. Maksymalna średnica wewnętrzna ogranicznika wynosi 34 mm. W przypadku silnika z dwoma równoległymi sprężarkami, każda z nich musi mieć wlot powietrza ograniczony do średnicy wewnętrznej maksimum 24 mm. Typ i konstrukcja systemu doładowania jest dowolna.

- Wymiennik ciepła (intercooler), przewody powietrza doładowanego oraz doprowadzającego powietrze do urządzenia doładowującego są dowolne, ale muszą być zamontowane w komorze silnika.

- Chłodnica cieczy chłodzącej, jej zamocowanie oraz przewody wodne i termostat silnika są dowolne, ale oryginalne usytuowanie chłodnicy musi zostać zachowane. Dozwolone jest zastosowanie dodatkowych wentylatorów chłodnicy oraz zamontowanie przewodów (tunel) doprowadzających powietrze do chłodzenia chłodnicy.

- Układ wydechowy jest dowolny, pod warunkiem że nie powoduje przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu i zawiera katalizator. Wylot rury wydechowej musi znajdować się z tyłu pojazdu. Żadne części podwozia nie mogą być wykorzystane do usuwania spalin z układu wydechowego.

(**) na wniosek zawodnika, w szczególnie uzasadnionych przypadkach, delegat techniczny po konsultacji z GKSS, może zezwolić, w danym samochodzie, na odstępstwo od wyżej wymienionej reguły

3.3. Przeniesienie napędu - zespoły i ich konstrukcja są dowolne.

3.4. Zawieszenie:

- dowolne, wszelkie modyfikacje zawieszenia nie mogą obniżyć poziomu wytrzymałości konstrukcji nośnej nadwozia/podwozia w odniesieniu do bazowej konstrukcji danego modelu samochodu. Ponadto:

- rozstaw osi można zmienić max. ±3% od maksymalnej wielkości dla bazowego modelu samochodu,

- sprężyny, amortyzatory (dozwolony jest jeden na koło) i stabilizatory są dowolne, ale nie mogą być regulowane z kabiny,

- górne punkty zawieszenia mogą być modyfikowane poprzez dodanie materiału mające na celu zmianę skoku oraz geometrii zawieszenia, dodane materiały muszą być żelazne.

3.5. Koła i ogumienie:

- Koła kompletne są dowolne pod warunkiem, że mieszczą się w oryginalnym nadwoziu, to znaczy, że górna część kompletnego koła położona powyżej osi piasty koła musi być zakryta przez nadwozie przy pomiarze pionowym. Mocowanie koła przy pomocy śrub może być zmienione na mocowanie przy pomocy szpilek i nakrętek.

- Zabronione jest użycie opon przeznaczonych do motocykli. W żadnym wypadku szerokość zespołu obręcz-opona nie może przekroczyć szerokości 9" i 650mm średnicy.

- Zabronione jest używanie obręczy kół wykonanych z kutego magnezu oraz obręczy wykonanych z materiałów kompozytowych.

- Zabronione są ejektory powietrza dodane na koła.
- Zabronione jest użycie jakiegokolwiek urządzenia zapewniającego ogumieniu zachowanie swoich właściwości z ciśnieniem wewnętrznym równym lub mniejszym niż ciśnienie atmosferyczne. Wnętrze opony (przestrzeń pomiędzy obręczą koła i częścią wewnętrzną opony) może być wypełnione wyłącznie powietrzem.
- Koło(-a) zapasowe nie jest (są) obowiązkowe. Niemniej jeżeli są, muszą być solidnie zamocowane, nie mogą być umieszczone we wnętrzu samochodu w miejscu przeznaczonym dla kierowcy i pasażera.

3.6. Układ kierowniczy musi pochodzić z modelu bazowego (seryjny) lub pochodzić w całości z samochodu homologowanego w Grupie A, N lub R. Koło kierownicy może być wyposażone w mechanizm szybkiego zwolnienia zgodnie Art.255-5.7.3.9

3.7. Układ hamulcowy:

- Może być uruchamiany i kontrolowany wyłącznie przez kierowcę.
- Zawiera co najmniej dwa niezależne obwody uruchamiane tym samym pedałem (pomiędzy pedałem hamulca a zaciskami hamulcowymi, dwa obwody muszą dać się oddzielnie rozróżnić, bez wzajemnych połączeń innych niż mechaniczne urządzenie rozdzielające siłę hamowania)
- Mechaniczny hamulec ręczny może być zastąpiony układem hydraulicznym, Hamulec ręczny musi dać się zablokować w pozycji „zaciągniętej”.
- Ciśnienie płynu hamulcowego musi być jednakowe w zaciskach hamulcowych kół tej samej osi, nie dotyczy to ciśnienia generowanego przez układ hamulca ręcznego.
- Producent tarcz i zacisków hamulcowych, korektorów hamowania oraz pomp hydraulicznego układu hamulca ręcznego jest dowolny, ale muszą to być elementy dopuszczone do handlu.
- Pompa hamulcowa jest dowolna, ale musi być dopuszczona do handlu.

3.8. Nadwozie:

- wszelkie modyfikacje nadwozia nie mogą obniżyć poziomu wytrzymałości konstrukcji nośnej nadwozia w odniesieniu do bazowej konstrukcji danego modelu samochodu. Ponadto:
- Seryjny kształt nadwozia musi być zachowany, z wyjątkiem dowolnych błotników, których max. poszerzenie w stosunku do oryginalnego nadwozia, mierzonego na poziomie osi przedniego i tylnego koła, wynosi w sumie 140 mm.
- Zderzak przedni i tylny może być zmodyfikowany w celu dopasowania do poszerzeń nadwozia.
- Listwy ozdobne itp. mogą być usunięte.
- Urządzenia aerodynamiczne są dowolne pod warunkiem, że nie wystają poza obrys nadwozia w rzucie poziomym i są solidnie zamocowane.
- Oryginalne miejsce na koło zapasowe („niecka” na koło zapasowe) może być zastąpione płaską płytą metalową, posiadającą tę samą grubość co oryginalna podłoga.
- Drzwi muszą pozostać oryginalne lub mogą być zmodyfikowane zgodnie z Art.255-5.7.3.4. pokrywa bagażnika, silnika, błotniki, listwy ozdobne i nakładki nadwozia mogą być wykonane z mocnego nieprzezroczystego materiału, pod warunkiem zachowania oryginalnego kształtu zewnętrznego.
- Zamocowanie pokrywy bagażnika i silnika jest dowolne, niemniej w tym przypadku każda pokrywa musi być zamocowana w 4 punktach i musi posiadać możliwość otwarcia z zewnątrz.
- Zezwala się na wykonanie otworów wentylacyjnych w pokrywie silnika, ale muszą one posiadać kratkę o oczkach o boku max. 10 mm.
- W zderzaku można umieścić dwa okrągłe otwory o maksymalnej średnicy 10 cm, które będą wykorzystywane wyłącznie do zamontowania przewodów chłodzących hamulce.
- Otwory wentylacyjne w dachu muszą być zgodne z Art.279-3.2.4.
- Ostony spodu samochodu muszą być zgodne z Art.255-5.7.2.10

3.9. Instalacja elektryczna jest dowolna, ale napięcie oryginalnej instalacji elektrycznej, w tym również układu zapłonowego, musi być zachowane. Jeżeli akumulator umieszczony jest w kabinie to musi znajdować się za przednimi fotelami i

musi być typu „suchego”. Akumulator umieszczony w kabinie musi być solidnie zamocowany oraz elektrycznie i mechanicznie zabezpieczony osłoną.

4. Postanowienia końcowe

4.1. Każdy startujący samochód klasy OPEN 2WD musi być zarejestrowany i musi posiadać dopuszczenie do ruchu drogowego na terenie RP. Ważność okresowego badania technicznego, jest potwierdzeniem tego, że samochód spełnia wymogi dla pojazdu mogącego poruszać się po drogach publicznych na terenie RP. Jeżeli pomimo całkowitej zgodności z regulaminami sportowymi samochód przedstawiony na BK 1 będzie budził wątpliwości Sędziego Technicznego, pojazd taki na wniosek Delegata Technicznego PZM będzie musiał przejść dodatkowe badanie techniczne w stacji SKP wskazanej przez organizatora i w obecności Sędziego Technicznego. Zakres badania zostanie wskazany przez Delegata Technicznego PZM. Koszt dodatkowego badania pokrywa zawodnik. W przypadku braku pozytywnego wyniku badania samochód nie zostanie dopuszczony do udziału w zawodach.

4.2. W czasie BK1 zawodnik i/lub kierowca musi przedstawić Książeczkę Samochodu Sportowego (pod rygorem niedopuszczenia do zawodów). Wskazane jest posiadanie również innych dokumentów umożliwiających identyfikację samochodu lub części oraz opisujących jego historię.

4.3. Podczas BK 1 będzie odbywać się plombowanie sprzętarek oraz wskazanych przez Delegata Technicznego PZM innych części i zespołów.

4.4. Wszystko, co nie jest w niniejszym regulaminie dozwolone, jest zabronione.

4.5. W sezonie 2015 w klasie OPEN 2WD nie będzie podziału zależnego od pojemności skokowej silnika.

3. REGULAMIN KONKURSOWEJ JAZDY SAMOCHODEM

...

2.1. Organizator KJS musi:

...

- zorganizować minimum 6 prób, a każda próba musi być poprzedzona punktem kontroli czasu (PKC). Jeżeli próba jest organizowana na wyłączonej z ruchu drodze publicznej lub prywatnej o charakterze odcinka specjalnego, wymagane jest jej zabezpieczenie zgodne z załącznikiem H do MKS FIA (Zał. H), (samochód ratownictwa drogowego, karetka pogotowia z dwoma ratownikami medycznymi, itd.). Organizator musi również spełnić wszelkie wymagania wynikające z art. 65 Ustawy „Prawo o ruchu drogowym”. Maksymalna długość takiej próby nie może przekroczyć 1,5 km. W przypadku organizacji próby na terenie prywatnym (tor, poligon, lotnisko, parking) jej maksymalna długość nie może przekroczyć 2,5 km. Gdy próba ta ma długość powyżej 1 km musi zostać sporządzony przez organizatora i zatwierdzony przez OKSS plan bezpieczeństwa, a karetka pogotowia i samochód ratownictwa drogowego są wymagane. Na torach posiadających homologację PZM (Poznań, Słomczyn, Toruń) oraz wybranych torach okazjonalnych (Rallyland, Bednary) próby mogą być długości do 4,2 km z zachowaniem wymogów bezpieczeństwa jak dla próby przekraczającej 1 km.

...

2.6.7. Opis wyposażenia bezpieczeństwa osobistego oraz pojazdów obowiązujące w Super KJS zawarty jest w zał. 3a do niniejszego regulaminu.

~~2.6.7. Samochody uczestników Super KJS muszą być obowiązkowo wyposażone w klatkę bezpieczeństwa zgodną z art. 253 Zał. J oraz posiadać fotele i pasy bezpieczeństwa z aktualną lub utraconą homologacją FIA.~~

~~2.6.8. Uczestnicy Super KJS muszą posiadać kaski i kombinezony stosowane w sporcie samochodowym, które mogą mieć utracone homologacje FIA lub producenta „E”.~~

...

5.2. Kierowca musi posiadać uprawnienia do prowadzenia pojazdu - ważne prawo jazdy kategorii B. Zapis ten nie dotyczy posiadaczy aktualnej licencji wyścigowej stopnia „B,C

Junior”, biorących udział w imprezie organizowanej na torze posiadającym homologację PZM (patrz art. 2.1), pod warunkiem zgody opiekunów prawnych.

...

8.5. Poza wyposażeniem samochodu wynikającym z Ustawy „Prawo o ruchu drogowym” warunkiem dopuszczenia do udziału w KJS jest wyposażenie dodatkowe, którego lista wskazana jest w zał. nr 3, a wzór Karty BK 1 zawarty jest w zał. B do niniejszego regulaminu. Uczestników Super KJS dodatkowo obowiązują wymagania opisane w zał. 3a do art. 2.6.7 i 2.6.8 niniejszego regulaminu.

...

8.7. Kaski ochronne dla załogi muszą być typu stosowanego w sporcie motorowym samochodowym, posiadające znak homologacji producenta "E" lub homologację FIA (aktualną lub utraconą).

...

10. Ubezpieczenie.

~~Kierowcy uczestniczący w KJS muszą posiadać obowiązkowo ubezpieczenie OC oraz NNW.~~

Kierowca musi posiadać dokument stwierdzający zawarcie (posiadanie) umowy OC właściciela pojazdu, zawartej i ważnej zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa. Zalecane jest posiadanie polisy NNW dla kierowcy i pilota.

...

Załącznik 3

BADANIE KONTROLNE KJS

...

Obowiązkowe wyposażenie samochodu:

...

2. Fotel kierowcy i pilota musi być:

- oryginalny/seryjny, zgodny z homologacją producenta samochodu (w tym przypadku można używać tylko oryginalne pasy bezpieczeństwa^{**})

~~- stosowany w sporcie samochodowym, z aktualną lub utraconą homologacją FIA~~

~~- typu kubetkowego, z homologacją producenta „E”~~

- typu kubetkowego (zalecane z listy tech. FIA nr 12) - montaż foteli zgodny z art. 253-16 Załącznika J.

3. Minimum jedna gaśnica o masie min. 1 kg, z aktualną datą dopuszczenia do użycia^{***}.

...

Uczestników Super KJS dodatkowo obowiązują wymagania opisane w zał. 3a do art. 2.6.7 i 2.6.8 niniejszego regulaminu.

...

** z wyjątkiem - patrz z załącznik nr 3b

*** W samochodach seryjnych, zgodnych z homologacją producenta, gaśnica może być zamocowana w oryginalnym miejscu, w sposób przewidziany przez producenta samochodu. W samochodach z przeróbkami (patrz powyżej - dopuszczone samochody):

- gaśnica o masie 1kg musi być solidnie zamocowana minimum jedną opaską z zapięciem, umożliwiającym jej szybkie wyjęcie z mocowania

- gaśnica o masie ponad 1kg musi być solidnie zamocowana dwoma metalowymi opaskami z zapięciami, umożliwiającymi jej szybkie wyjęcie z mocowania.

W obu przypadkach gaśnica musi być zamontowana w miejscu łatwo dostępnym dla kierowcy i pilota. Na gaśnicy muszą być umieszczone następujące informacje: pojemność, rodzaj środka gaśniczego, masa lub objętość środka gaśniczego, data wymaganego przeglądu lub data ważności.

WYPOSAŻENIE BEZPIECZEŃSTWA OSOBISTEGO ORAZ POJAZDÓW W SUPER KJS

Wprowadzenie

Niniejsze przepisy określają niezbędne minimum elementów wyposażenia bezpieczeństwa, w które musi być wyposażony pojazd oraz załoga biorąca udział w Super KJS.

Każda Okręgowa Komisja Sportu Samochodowego (OKSS PZM) w przypadku pojedynczej imprezy lub cyklu imprez może wprowadzić w oparciu o stosowny zapis w regulaminie imprezy lub cyklu, dodatkowe wymagania dotyczące wyposażenia bezpieczeństwa osobistego załogi oraz wyposażenia bezpieczeństwa pojazdów.

Wymogi:

1. Klatka bezpieczeństwa - zgodna z art. 253-8 Załącznika J.

2. Pasy bezpieczeństwa (stanowczo zalecane z listy tech. FIA nr 24) - szerokość min. 3 cale. Montaż pasów zgodny z art. 253-6.2 Załącznika J.

3. Fotele typu kubelkowego (zalecane z listy tech. FIA nr 12) - zalecany montaż foteli zgodny z art. 253-16 Załącznika J.

4. Gaśnice i systemy gaśnicze - zgodne z art. 253.7 Załącznika J. W sezonie 2015 jako minimum, dopuszcza się wyposażenie samochodu tylko w dwie gaśnice ręczne o masie środka gaśniczego min. 2 kg każda.

5. Wyposażenie bezpieczeństwa osobistego:

- system FHR jest stanowczo zalecany,

- kombinezon - zgodne z listą tech. FIA nr 27. Dopuszczone jest używanie kombinezonów z utraconą homologacją FIA Standard 1986 oraz innych trudnopalnych jednoczęściowych kombinezonów (np. kombinezon mechanika),

- bielizna (długa), balakława, skarpety - są stanowczo zalecane. Dopuszczone jest używanie w/w wyposażenia osobistego, wykonanego z włókien naturalnych, z utraconą normą ISO 6940 oraz nie posiadających homologacji,

- buty i rękawice - są stanowczo zalecane (norma 8856-2000). Stosowanie rękawic nie dotyczy pilotów. Dopuszczone jest używanie w/w wyposażenia osobistego z utraconą normą ISO 6940. W sezonie 2015 dopuszcza się używanie nieposiadających homologacji butów skórzanych.

- kaski ochronne dla załogi muszą być typu stosowanego w sporcie motorowym. Stanowczo zalecane są kaski ochronne zgodne ze standardem z listy tech. FIA nr 25.

6. Podczas przebywania w samochodzie na trasie próby sportowej każdy członek załogi, pod rygorem wykluczenia z imprezy, musi mieć na głowie prawidłowo zapięty kask ochronny, prawidłowo zapięte pasy bezpieczeństwa oraz musi być ubrany w kombinezon. W celu zapewnienia maksymalnej ochrony stanowczo zaleca się każdemu uczestnikowi Super KJS stosowanie homologowanych przez FIA elementów wyposażenia bezpieczeństwa osobistego załogi oraz wyposażenia bezpieczeństwa pojazdu.

SCHEMAT ZAMOCOWANIA PASÓW SZELKOWYCH DO FOTELA SERYJNEGO

