

REGULAMIN GÓRSKICH SAMOCHODOWYCH MISTRZOSTW POLSKI 2026



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

SPIS TREŚCI

1. WSTĘP.....	3
2. USTALENIA OGÓLNE.....	3
3. KALENDARZ, KANDYDATURY DO KALENDARZA.....	3
4. TRASY ZAWODÓW GSMP	3
5. WARUNKI ORGANIZACYJNE ZAWODÓW GSMP	4
6. OSOBY OFICJALNE, WŁADZE I KIEROWNICTWO ZAWODÓW	4
7. DOPUSZCZENI ZAWODNICY / KIEROWCY	5
8. DOPUSZCZONE SAMOCHODY / PODZIAŁ NA KATEGORIE, GRUPY, KLASY.....	6
9. WYPOSAŻENIE BEZPIECZEŃSTWA, WARUNKI TECHNICZNE	10
10. NUMERY STARTOWE, OZNAKOWANIE SAMOCHODÓW.....	10
11. REKLAMA	10
12. UBEZPIECZENIE	11
13. ZGŁOSZENIA, WPISOWE	11
14. ODBIÓR ADMINISTRACYJNY	13
15. BADANIE KONTROLNE, BADANIA W TRAKCIE ZAWODÓW.....	13
16. ODPRAWA Z ZAWODNIKAMI	15
17. SYGNALIZACJA.....	15
18. PRZEBIEG ZAWODÓW	16
19. PARK SERWISOWY	19
20. PARK ZAMKNIĘTY.....	20
21. DOKUMENTY ZAWODÓW.....	20
22. KLASYFIKACJE, CEREMONIA ROZDANIA NAGRÓD, NAGRODY	21
23. TUTUŁY, KLASYFIKACJE W SEZONIE	23
24. PROTESTY I ODWOŁANIA	24
25. KARY	24
26. INNE POSTANOWIENIA	25

Załączniki do regulaminu GSMP:

Załącznik nr 1	- PROPONOWANE ZMIANY NA SEZON 2026
Załącznik nr 2	- REGULAMIN TECHNICZNY GSMP
Załącznik nr 2A*	- Narodowa karta zgodności technicznej samochodu historycznego kat. 1
Załącznik nr 2B*	- Narodowa karta zgodności technicznej samochodu historycznego kat. 2
Załącznik nr 2C*	- Mocowanie kamer w/na samochodach sportowych
Załącznik nr 3*	- Standardowy regulamin uzupełniający
Załącznik nr 4*	- Lista części alternatywnych - dopuszczonych do stosowania w samochodach kategorii narodowej i historycznej
Załącznik nr 5*	- Zielona karta BK 1
Załącznik nr 6*	- Zał. Techniczny do regulaminów sportowych - Kategoria 1 Samochodów
Załącznik nr 7*	- Karta Specyfikacji Technicznej (KST) samochodów w grupie RHC

* dokumenty dostępne na stronie <https://pzm.pl/regulaminy/wyscigi-gorskie>

1. WSTĘP

- 1.1. Górskie Samochodowe Mistrzostwa Polski (GSMP) są własnością Polskiego Związku Motorowego (PZM).
- 1.2. 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.

2. USTALENIA OGÓLNE

- 2.1. GSMP są mistrzostwami otwartymi, dopuszczającymi również udział Zawodnika/Kierowcy posiadającego stosowną licencję wydaną przez zagraniczny ASN zrzeszony w FIA.
- 2.2. GSMP rozgrywane są w oparciu o następujące przepisy i zasady:
 - Międzynarodowy Kodeks Sportowy FIA, wraz z załącznikami (zwanym dalej MKS FIA);
 - Przepisy Ogólne Obowiązujące w Międzynarodowych Wyścigach Górskich FIA (zwanym dalej Przepisami Ogólnymi FIA);
 - Zasady obliczania współczynnika Performance Factor (Pf), które są określone na stronie internetowej <https://performancefactor.fia.com/>;
 - Wytyczne Bezpieczeństwa Wyścigów Górskich FIA;
 - Regulamin GSMP wraz z załącznikami i komunikatami GKSS;
 - Regulamin warunków bezpieczeństwa i procedury homologacyjnej okazjonalnych tras samochodowych wyścigów górskich - ZTiT PZM;
 - Regulamin Ochrony Środowiska PZM.
- 2.3. Każde zawody GSMP składać się będą z dwóch niezależnie punktowanych rund - oddzielnie ogłaszanych klasyfikacji końcowych.
- 2.4. Dopuszczalny jest start w pojedynczej rundzie GSMP.

3. KALENDARZ, KANDYDATURY DO KALENDARZA

- 3.1. Tylko zawody umieszczone w oficjalnym kalendarzu PZM mogą być rozgrywane jako rundy Górskich Samochodowych Mistrzostw Polski. Kalendarz publikowany i aktualizowany jest na stronie internetowej www.pzm.pl.
- 3.2. GSMP mogą być również rozgrywane poza granicami Polski. W przypadku rozgrywania zawodów GSMP za granicą lub w ramach zawodów z kalendarza FIA EHC, FIA IHC i FIA-CEZ, rozgrywane one będą według obowiązujących regulaminów tych zawodów. Klasyfikacje dla GSMP będą prowadzone zgodnie z zasadami opisanymi w niniejszym regulaminie.
- 3.3. 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. Na pisemny wniosek organizatora tylko w szczególnych przypadkach GKSS może odstąpić od tej zasady.
- 3.4. Organizatorów nowych zawodów lub zawodów które nie odbywały się w 3 poprzednich sezonach obowiązuje następująca procedura zgłoszenia do Kalendarza PZM:
 - przedstawienie do GKSS koncepcji przeprowadzenia zawodów wraz z określeniem możliwości organizacyjno-ekonomicznych w terminie do 30 września aktualnego sezonu sportowego;
 - przeprowadzanie audytu związanego z przygotowaniem i organizacją zawodów przez wyznaczonego członka GKSS, a następnie inspekcji trasy przez Inspektora ZTiT w terminie do 30 października aktualnego sezonu sportowego w celu opracowania Homologacji trasy jak również Planu Bezpieczeństwa zawodów;
 - uzyskanie ważnej licencji krajowej PZM dla danej trasy na 90 dni przed zawodami;

4. TRASY ZAWODÓW GSMP

- 4.1. Trasa GSMP musi odpowiadać następującym warunkom:

Tabela 1. Warunki techniczne dla tras GSMP

Długość trasy:	minimalna: 2 500 m
Średni wznios: Stosunek różnicy wysokości do całkowitej długości trasy:	>2%

Szerokość trasy:	minimalna: 5 m <i>Zwężenia do minimalnej szerokości 4m są dopuszczalne dla odcinków o ograniczonej długości pod warunkiem, że suma ich długości nie przekracza 10% całkowitej długości trasy</i>
Nawierzchnia:	asfalt używany na drogach publicznych, bardzo dobrej jakości

- 4.2. Każdy organizator zobowiązany jest do odpowiedniego sposobu zabezpieczenia trasy zgodnie z wykazem stosowanych zabezpieczeń określonych w Homologacji trasy oraz w zatwierdzonym przez Inspektora ZTiT Planie Bezpieczeństwa zawodów.
- 4.3. Projektantów i organizatorów zawodów (budujących oraz eksploatujących trasę i infrastrukturę technologiczną wyścigu), obowiązuje stosowanie wymagań technicznych, wymagań bezpieczeństwa oraz procedur zawartych w Wytycznych Bezpieczeństwa Wyścigów Górskich oraz Regulaminem warunków bezpieczeństwa i procedury homologacyjnej okazjonalnych tras samochodowych wyścigów górskich - ZTiT PZM. Ich egzekwowanie odbywa się w toku przeprowadzanych inspekcji kontrolnych w czasie zawodów przez Inspektora ZTiT oraz władze zawodów.
- 4.4. W przypadku wystąpienia zmian trasy które spowodują zmianę dotychczasowych szczegółowych wymagań bezpieczeństwa wyścigu, organizator zobowiązany jest takie zmiany zgłosić do BSiT ZG PZM, pomimo posiadania aktualnej licencji krajowej PZM.
- 4.5. Odbiór trasy z ramienia PZM dokonuje Inspektor ZTiT. Na podstawie przeprowadzonej oceny zgodności trasy z Planem Bezpieczeństwa, Inspektor ZTiT sporządza raport z inspekcji trasy. Termin odbioru trasy powinien rozpocząć się najpóźniej w dniu OA.

5. WARUNKI ORGANIZACYJNE ZAWODÓW GSMP

- 5.1. Zawody GSMP rozgrywane są na zamkniętej trasie, wyłączonej z ruchu drogowego w oparciu o obowiązującą homologację PZM i przepisy określające wykorzystanie dróg w sposób szczególnie art. 65 Prawo o ruchu drogowym. Podczas zawodów w czasie trwania podjazdów treningowych i wyścigowych, podczas zjazdu z Parku Zamkniętego do Parku Serwisowego jak również na terenie Parku Serwisowego nie obowiązują pozostałe przepisy Prawa o ruchu drogowym.
- 5.2. Organizator powinien zadbać o odpowiednią oprawę, godną imprezy o randze Mistrzostw Polski i rozpropagowanie zawodów w regionie.
- 5.3. 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.
- 5.4. Zaleca się wyznaczenie stref dla widzów w najbardziej atrakcyjnych miejscach na trasie wyścigu oraz zapewnienie infrastruktury w tych miejscach (mała gastronomia, sanitariaty, punkty sprzedaży programów, pamiątek, nagłośnienie, itp.).
- 5.5. Wszyscy organizatorzy zawodów GSMP zobowiązani są do opracowania Regulaminu Uzupelniającego zawodów (art. 3.5 MKS FIA i 6.1. Przepisów Ogólnych FIA), zgodnie ze schematem określonym w zał. nr 3 - standardowy regulamin uzupełniający. Regulamin musi być zatwierdzony przez GKSS, co najmniej na 30 dni przed ogłoszeniem listy zgłoszeń, niezwłocznie opublikowany na stronie internetowej organizatora. Datowany regulamin musi być opublikowany wraz z nadanym numerem wizy oraz podpisem Dyrektora zawodów i może zawierać istotne oraz specyficzne postanowienia odnoszące się do danych zawodów.
- 5.6. Organizator ma prawo do:
- odwołania wyścigu w przypadku niewystarczającej liczby Zawodników (min. 30) wraz ze zwrotem wpisowego w pełnej wysokości zgłoszonym Zawodnikom,
 - przerwania zawodów z powodu siły wyższej lub nieprzewidzianych zdarzeń, bez zwrotu wpisowego i wypłaty jakichkolwiek odszkodowań.

6. OSOBY OFICJALNE, WŁADZE I KIEROWNICTWO ZAWODÓW

- 6.1. Na każde zawody nominowane zostaną przez GKSS PZM następujące osoby oficjalne:
- Przewodniczący ZSS oraz 2 sędziów ZSS, sprawujących swoje obowiązki zgodnie z art. 11.3, 11.8 i 11.9 MKS FIA,
 - Delegat Techniczny PZM odpowiadający za kontrolę, pomoc i nadzór nad zespołem sędziów technicznych podczas zawodów. W sprawach technicznych i bezpieczeństwa samochodów jego zdanie jest wiążące.

- **Asystent Delegata Technicznego PZM** odpowiadający za kontrolę, pomoc i nadzór nad zespołem sędziów technicznych podczas zawodów. Asysta działań Delegata Technicznego lub w przypadku jego nieprzewidzianej nieobecności przejęcie jego wszystkich obowiązków.
- **Inspektor ZTiT / Delegat ds. Bezpieczeństwa**, który dokonuje odbioru trasy zgodnie z jej homologacją oraz planem bezpieczeństwa zawodów, przeprowadza w trakcie trwania zawodów kontrolę stanu bezpieczeństwa, bezpieczne ulokowanie osób oficjalnych, kibiców oraz przedstawicieli mediów. Na koniec zawodów sporządza stosowny raport oceniający stan bezpieczeństwa zawodów. Jego zdanie ma charakter opiniujący w zakresie stanu bezpieczeństwa trasy jak i spełnienia przez nią wymogów homologacji i planu bezpieczeństwa.
- **Obserwator PZM**, który odpowiedzialny jest za dokonanie oceny pracy poszczególnych służb, kompetencji osób funkcyjnych oraz poprawności przebiegu zawodów w oparciu o obowiązujące przepisy FIA i PZM GSMP. Obserwator ma prawo uczestniczyć w posiedzeniach ZSS.
- **Kierownik pomiaru czasu**, jest odpowiedzialny za wszystkie działania związane z pomiarem czasu zgodnie z art. 11.13 MKS FIA.
- **Koordinator ds. obliczeń wyników**, odpowiedzialny jest za przygotowanie w porozumieniu z Organizatorem list zgłoszeń, list startowych. Odpowiada za obliczenia wyników oraz wydruk odpowiednich zestawień zgodnych z Regulaminami FIA i niniejszym regulaminem, z należytą starannością, oraz zgodnie z podpisaną umową z Organizatorem. Minimum 15 min przed ceremonią wręczenia nagród - powinien przekazać kompletne i prawidłowe listy klasyfikacji zgodne z niniejszym regulaminem i Regulaminami FIA. Ponadto jego obowiązkiem jest prowadzenie na stronie internetowej www.pzm.pl wyników zbiorczych narastająco po każdym zawodach jak również przygotowanie wyników na koniec sezonu zgodnie z obowiązującą punktacją.

6.2. Organizator spośród swojego personelu nominuje kierownictwo zawodów w którego skład stanowią:

- Dyrektor zawodów,
- Wicedyrektor ds. sportowych,
- Wicedyrektor ds. trasy i zabezpieczenia,
- Wicedyrektor ds. sędziów,
- Wicedyrektor ds. organizacyjnych,
- Sekretarz ZSS,
- Sekretarz zawodów,
- Kierownik Biura zawodów,
- Naczelny lekarz zawodów,
- Osoba odpowiedzialna za kontakty z zawodnikami,
- Sędziowie techniczni - nominowani za zgodą Delegata Technicznego PZM,
- Kierownik BK,
- Kierownik łączności,
- Rzecznik prasowy.

Wszystkie osoby z wyjątkiem Wicedyrektora ds. organizacyjnych, Naczelnego lekarza zawodów, Rzecznika prasowego i Kierownika łączności muszą posiadać aktualne licencje sędziego sportowego stosownego stopnia.

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

6.4. Osoby oficjalne i kierownictwo ściśle współpracują podczas trwania zawodów. Dyrektor jest szczególnie odpowiedzialny za przebieg zawodów, zgodny z obowiązującymi przepisami, regulaminami i harmonogramem czasowym.

7. DOPUSZCZENI ZAWODNICZY / KIEROWCY

7.1. Do udziału w zawodach GSMP dopuszczona będzie każda osoba fizyczna lub prawna, która posiada:

- ważną licencję Zawodnika - sponsorską, Zawodnika i licencję Kierowcy stopnia: ITC-R, ITD-R i ND-R.
- W zawodach łączonych z rundami WSMP zezwala się na udział zawodników posiadających licencje stopnia ITA, ITB, ITC-C, ITD-C i ND-C. Zawodnicy ci mogą być wyłącznie klasyfikowani wyłącznie w grupach / klasach wynikających z Regulaminu WSMP.
- w GSMP licencja (ITC-R) jest wymagana dla samochodów kategorii 2 w grupach CN, D i E2, wg pkt 251.1.1 Zał. J do MKS,
- Książkę samochodu sportowego (KSS) - (Przedstawienia jej podczas BK1);
- aktualną polisę ubezpieczenia OC samochodu sportowego lub polisę OC sportowca. (Przedstawienia jej u organizatora podczas OA i/lub na BK1);
- wypełnioną i wydrukowaną kartę FIA-Pf-ID zgodną z aktualną komplectacją samochodu (jeśli jest wymagana);

- Paszport Historyczny FIA lub ASN bądź Kartę Zgodności Historycznej Samochodu (jeśli jest wymagany).
 - Kierowca dopuszczony do startu w zawodach GSMP musi mieć ukończony co najmniej 16. rok życia. W przypadku startu osób niepełnoletnich wymagana jest pisemna zgoda rodziców/prawnych opiekunów na udział w zawodach i udziału rodzica/opiekuna prawnego w czynnościach dokonywanych przez Kierowcę, m.in. udziału w przesłuchaniach przez Zespół Sędziów Sportowych. Wymagana jest również obecność jednego z rodziców/prawnego opiekuna podczas trwania zawodów. Kierowcy, którzy nie mają ukończonego 18 roku życia mają prawo startować samochodami napędzanymi na jedną oś o pojemności przeliczeniowej nie wyższej niż 2000 cm³. Zawodnicy ci mogą być zgłoszeni do zawodów samochodem spełniającym wymagania jednej z wymienionych poniżej klas:
 - klasy samochodów historycznych z silnikami o poj. skokowej do 1600 cm³ klasy: **A1, B1, B2, C1, C2, D1, E1** z wyłączeniem samochodów Kit Car z grupy wiekowej K,
 - klasy RN2 oraz RN3,
 - klasy: RHC-4 oraz MF-C.
- 7.2. W zawodach GSMP, które są jednocześnie zawodami międzynarodowymi umieszczonymi w kalendarzu FIA, Kierowców obowiązuje posiadanie licencji stopnia międzynarodowego odpowiedniej kategorii. Kierowcy posiadający licencje stopnia ND-R mogą wziąć udział w tych zawodach i będą klasyfikowani tylko w klasyfikacji GSMP.

8. DOPUSZCZONE SAMOCHODY / PODZIAŁ NA KATEGORIE, GRUPY, KLASY

- 8.1. Do startów w rundach GSMP dopuszczone zostaną tylko samochody, które spełniają wymagania zawarte w przepisach FIA i/lub PZM przywołanych w niniejszym regulaminie oraz komunikatach GKSS PZM.
- 8.2. **Kategoria 1**

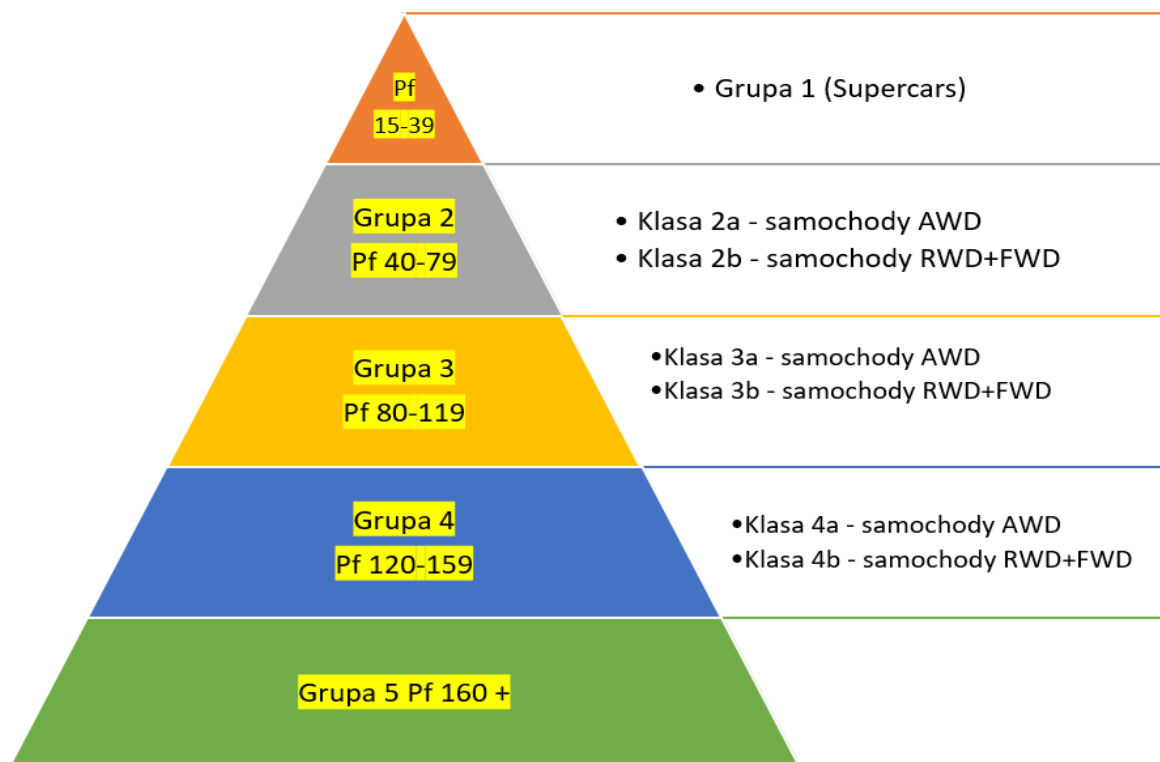
Do zawodów GSMP dopuszczone zostaną wszystkie samochody odpowiadające przepisom technicznym zgodnym z Regulaminem Technicznym GSMP (Załącznik nr 2), dla których wydano krajowy paszport techniczny (KSS) oraz wygenerowano Kartę Techniczną Pf Samochody zostały podzielone na grupy i klasy wg poniższej tabeli:

Tabela 2. Podział na grupy i klasy wg Pf

Grupa	Klasa	Współczynnik Pf
Grupa 1		Pf 15 - 39
Grupa 2	Klasa - 4WD	Pf 40 - 79
	Klasa - 2WD	Pf 40 - 79
Grupa 3	Klasa - 4WD	Pf 80 - 119
	Klasa - 2WD	Pf 80 - 119
Grupa 4	Klasa - 4WD	Pf 120 - 159
	Klasa - 2WD	Pf 120 - 159
Grupa 5		Pf 160 +
Grupa 6 NAT ⁽¹⁾	Zgodnie z pkt 7, Zał. 2	-

(1) - Dla samochodów w grupie 6 NAT, które będą startować w GSMP nie jest wymagane wypełnianie Karty Technicznej Pf. W przypadku zgłoszenia się do zawodów w systemie PF-FIA wymagana jest rejestracja i wypełnienie Karty Technicznej Pf-FIA

Dla samochodów w grupach 1-5, w sezonie 2026 dopuszczone są dodatkowe przepisy techniczne zawarte w art. 6 Regulaminu Technicznego - Zał. 2, które mogą być stosowane tylko w samochodach zgłoszonych do startów w GSMP.



8.3. Kategoria 2

Tabela 3. Podział na grupy i klasy

Grupa	Klasa	Pojemność	Charakterystyka
E2	E2-3000	pow. 2000 cm ³ do 3000 cm ³	Samochody D/E2-SS: - zgodne z przepisami FIA (art. 277 - Zał. J do MKS FIA) - załącznik FIA nr 8. (1) Samochody CN oraz E2-SC: - dwumiejscowe samochody sportowe i prototypy zgodne z przepisami: a) FIA art. 277 - Zał. J do MKS FIA dla grupy SC, włączając samochody RADICAL, b) FIA, art. 259 - Zał. J do MKS FIA, dla samochodów grupy CN. c) - załącznik FIA nr 8. (1)
	E2-2000	poniżej 2000 cm ³	
(1) - tylko w ramach GSMP dla samochodów wyposażonych w silnik z systemem doładowania oraz zamontowanym na turbinie ogranicznikiem o średnicy wewnętrznej 42.5 mm, obowiązują minimalne wartości mas podanych w załączniku FIA 8 ale dotyczą one masy samochodu łącznie z kierowcą,			
UWAGA. Informacja na temat stosowania przepisów wprowadzonych przez FIA została zawarta w Załączniku nr 1 (PROPONOWANE ZMIANY NA SEZON 2026)			

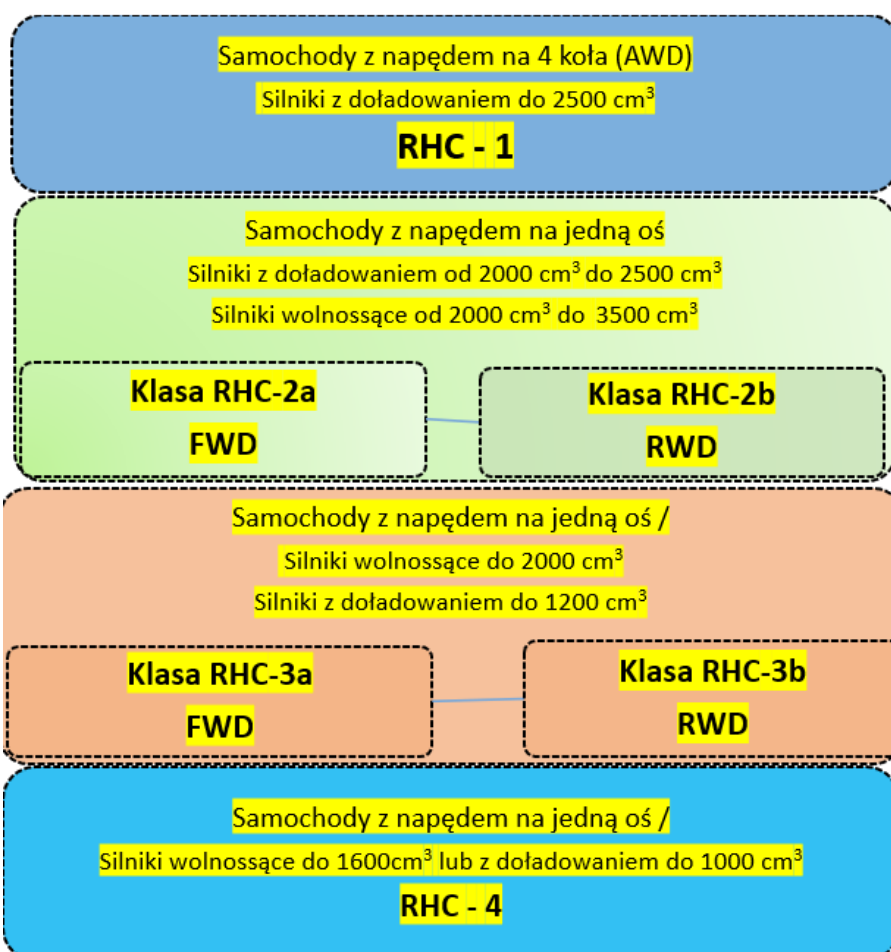
8.4. Kategoria Narodowa

Tabela 4. Podział na grupy i klasy

Grupa	Klasa	Pojemność skokowa silnika	Charakterystyka
MF (Małe Fiaty)	Klasa MF-A	do 800 / 903 cm ³	Samochody Fiat 126 lub Fiat 500 (stary model 1957 - 1975) przygotowane wg przepisów szczegółowych - zał. nr 2 do regulaminu - art. 5.2.
	Klasa MF-B	do 740 cm ³	
	Klasa MF-C	do 662 cm ³	
Cross Car			Pojazdy Cross Car - FIA art. 279B - Zał. J do MKS FIA Przepisy szczegółowe - zał. nr 2 do regulaminu - art. 5.3
RN	RN1 (poprzednio Klasa 14A)	RN1 - turbodoładowany silnik benzynowy powyżej 1367 cm ³ do 1620 cm ³ lub wolnossący powyżej 1600 cm ³ do 2000 cm ³ .	RACING N Samochody zgodne z Przepisami Szczegółowymi Grupy RN PZM
	RN2	RN2 - turbodoładowany silnik	

Regulamin Górskich Samochodowych Mistrzostw Polski 2026

	(Poprzednio Klasa 14B)	benzynowy do 1367 cm ³ lub wolnossący powyżej 1300 cm ³ do 1600 cm ³ .	
	RN 3 (Poprzednio Klasa 14C)	RN3a - wolnossący silnik benzynowy do 1000 cm ³ oraz RN3b - wolnossący silnik benzynowy powyżej 1000 cm ³ do 1300 cm ³ .	
RHC (Racing Hill Climb)	RHC-1	Samochody z napędem na 4 koła, z silnikiem turbodoładowanym o maks. poj. skokowej 2500 cm ³ z odpowiednim ogranicznikiem wlotu powietrza (nie dotyczy samochodów/silników 1600 cm ³ „seryjnych”)	Zgodnie z przepisami technicznymi obowiązującymi od 2025 roku - Regulamin Techniczny Grupy RHC W roku 2026 dopuszcza się: • połączenie klas RWD i FWD z silnikami +2000 w przypadku niskiej frekwencji, tj. poniżej 3 samochodów w każdej klasie, • połączenie klas RWD i FWD z silnikami -2000 w przypadku niskiej frekwencji, tj. poniżej 3 samochodów w każdej klasie.
	RHC-2A	Samochody z napędem tylko na koła osi przedniej, z silnikami o maksymalnej poj. skokowej: - 2500 cm ³ , turbodoładowane z odpowiednim ogranicznikiem wlotu powietrza), - 3500 cm ³ , wolnossące.	
	RHC-2B		
	RHC-3A	Samochody z napędem tylko na koła osi przedniej, z silnikiem wolnossącym o maks. poj. skokowej maksymalnie 2000 cm ³	
	RHC-3B	Samochody z napędem tylko na koła osi tylnej, z silnikiem wolnossącym o maks. poj. skokowej maksymalnie 2000 cm ³	
	RHC-4	Samochody z napędem tylko na koła osi przedniej, z silnikiem wolnossącym o maks. poj. skokowej maksymalnie 1600 cm ³	



Uwaga.

1. Dopuszcza się połączenie klasy FWD z klasą RWD (2a i 2b oraz 3a i 3b) w przypadku niewystarczającej frekwencji w jednej z klas podczas I Rundy GSMP.
2. Decyzję podejmuje GKSS po złożeniu wniosku przez Zawodników/Kierowców.
3. W przypadku połączenia klas jw. połączone klasy będą posiadały oznaczenie RHC+2000 lub RHC-2000.

8.5. Samochody Historyczne

8.5.1 Samochody historyczne zostaną podzielone na **grupy** oraz klasy odpowiednie do ich wieku i pojemności skokowej silnika - podział jak w tabeli nr 5

Tabela 5. Podział na grupy i klasy samochody historyczne

Grupa	Grupy wiekowe wg załącznika K	Okres wiekowy wg załącznika K	Oznaczenie Klasy	Pojemność skokowa silnika	Opis	
HS1	C, D, E, F, G1	1919 - 1969	A1	do 2000 cm ³	Samochody turystyczne	
			A2	pow. 2000 cm ³		
HS2	G2, H1	1970 - 1975	B1	do 1300 cm ³		
			B2	1300 - 2000 cm ³		
			B3	pow. 2000 cm ³		
HS3	H2, I	1976 - 1981	C1	do 1300 cm ³		
			C2	1300 - 2000 cm ³		
			C3	pow. 2000 cm ³		
HS4	J1, J2	1982 - 1992	D1	do 1600 cm ³		
			D2	1600 - 2000 cm ³		
			D3	pow. 2000 cm ³		
HS5	od C do JR2	Zał.K-2025	F1 F2	do 2000 cm ³ pow. 2000 cm ³	Samochody wyścigowe i prototypy	
HS6	K (*)	1993 - 2000	E1	do 1150 cm ³	Wg karty homologacyjnej FIA	
			E2	do 1600 cm ³		
			E3	do 2000 cm ³		
			E4	pow. 2000 cm ³		
HS7	KC	1995 - 2000	Kit-Car	Wg karty homologacyjnej FIA	GT1 i GT2	
	KRC	1997 - 2000	WRC			
	KGT	1997 - 2000	Grand Touring			
	K1	1993 - 1996	Klasa 1		do 2500 cm ³	DTM/2
	K2	1993-2000	Klasa 2		do 2000 cm ³	ST 2000/1
Specific J2	1982 - 1992	DTM/1 BTCC/1			Regulamin DTM Regulamin BTCC	

Przykładowe oznaczenie na karcie zgłoszenia do zawodów: HS1-A2, HS6-WRC.

(*) - dodatkowe informacje zawarto w Zał. 2 Regulamin Techniczny, pkt 5.1.

8.5.2 Zawodnik ma możliwość zgłoszenia samochodu do zawodów w innej kategorii wiekowej, tj. musi spełnić łącznie poniższe warunki:

- 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 zostaną zgłoszone 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.

8.5.3 Dokumenty dla samochodów historycznych:

- zaleca się wyrabianie paszportów historycznych FIA - HTP, który jest obowiązkowy dla samochodów zgłaszanych do zawodów międzynarodowych FIA,
- zaleca się wyrabianie narodowych paszportów technicznych samochodu historycznego - NHTP, który jest **również uznawany** i obowiązkowy dla samochodów zgłaszanych do zawodów CEZ - FIA,
- zasady wydawania dokumentów są opublikowane na stronie PZM, link poniżej:

https://pzm.pl/pliki/zg/samochody/zasady_wydawania_nhpt_pzm

- **dotatkowe informacje dotyczące założeń na następne lata, zamieszczono w Załączniku nr 1, pkt 2.**

9. WYPOSAŻENIE BEZPIECZEŃSTWA, WARUNKI TECHNICZNE

- 9.1. Samochody muszą posiadać wyposażenie bezpieczeństwa odpowiadające przepisom podanym w Zał. J i Zał. L do MKS FIA oraz niniejszym regulaminie. Dla samochodów historycznych obowiązujące są przepisy Zał. K do MKS FIA oraz niniejszego regulaminu. Każdy samochód niespełniający wymagań w zakresie wyposażenia lub niespełniający innych obowiązujących przepisów nie zostanie dopuszczony do zawodów lub zostanie zdyskwalifikowany podczas ich trwania.
- 9.2. Kierowcy zobowiązani są do używania wyposażenia bezpieczeństwa Kierowcy i samochodu, które odpowiada przepisom podanym w Zał. L, Zał. J, Zał. K do MKS FIA oraz w niniejszym regulaminie.
- 9.3. Szczegółowe wymagania podano w Załączniku nr 2 - Regulamin Techniczny - tabela 1.

10. NUMERY STARTOWE, OZNAKOWANIE SAMOCHODÓW

- 10.1. Organizator zapewni każdemu kierowcy co najmniej 2 numery startowe. Numery startowe muszą być przymocowane na przednich drzwiach po obu stronach samochodu i wyraźnie widoczne przez cały czas trwania zawodów. Dodatkowe zestawy numerów startowych muszą być umieszczone po prawej stronie przedniej szyby oraz po lewej stronie szyby tylnej. Samochody bez prawidłowo zamocowanych numerów startowych nie będą dopuszczone do startu w zawodach. Schemat oznakowania samochodu podano w zał. 2 art. 7 - Regulamin Techniczny GSMP
- 10.2. Kierowców obowiązuje umieszczenie swojego nazwiska lub pseudonimu (o ile z niego zawodnik korzysta) 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.
- 10.3. Na pierwszych zawodach zawodnikom dostarczone zostaną naklejki z nazwą klasy, do której zawodnik zostanie dopuszczony. Naklejki należy umieścić po obu stronach samochodu w górnej części tylnej szyby i pozostawić do końca sezonu bądź momentu zmiany klasy. Schemat umiejscowienia naklejek podano w Zał. 2 art. 6 - Regulamin Techniczny GSMP.

11. REKLAMA

- 11.1. 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.Ostateczna decyzja o niedozwolonym charakterze reklamy podjęta będzie przez ZSS.
- 11.2. Podczas zawodów zabroniona jest na samochodzie jakakolwiek inna reklama z poprzednich zawodów za wyjątkiem reklam sponsorów Zawodnika.

- 11.3. Organizator decyduje o następujących reklamach, których tekst ma obowiązek podać w Regulaminie Uzupełniającym lub wydanym Komunikatem przed zamknięciem listy zgłoszeń :
- **obowiązkowej (numer startowy)** - Zawodnik nie może zrezygnować z tej reklamy pod żadnym pretekstem, Powierzchnie znajdujące się bezpośrednio nad i bezpośrednio pod numerami startowymi, są zarezerwowane na reklamę obowiązkową organizatora,
 - **dotatkowej** - 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.
- 11.4. Niedozwolone jest nakładanie dodatkowej opłaty na Zawodnika z tytułu odmowy przyjęcia reklamy dodatkowej dotyczącej marki samochodowej, opon, paliwa lub środków smarnych.

12. UBEZPIECZENIE

- 12.1. Każdy Kierowca bierze udział w wyścigu oraz treningu GSMP na własną odpowiedzialność.
- 12.2. 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.
- 12.3. Organizator każdych zawodów 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 **20 000,-PLN**.
- 12.4. Przez fakt podpisania zgłoszenia Zawodnik zrzeka się wszelkich roszczeń, m.in. o odszkodowanie, o zadośćuczynienia, o rentę odszkodowawczą, za zdarzenia mogące mieć miejsce podczas wyścigu i treningu GSMP. Zrzeczenie to dotyczy FIA, PZM, organizatora, osób oficjalnych oraz innych Zawodników.
- 12.5. Szkody spowodowane przez zidentyfikowanych Kierowców wyścigu pokrywane są z ich polis ubezpieczeniowych.

13. ZGŁOSZENIA, WPISOWE

- 13.1. Zgłoszenie, które zostało przyjęte, jest zawarciem umowy cywilnoprawnej zawodnika z organizatorem. Obowiązek prawidłowego wypełnienia zgłoszenia spoczywa na zawodniku. Zgłoszenie obejmuje również klasyfikację klubową oraz klasyfikację zespołów sponsorskich.
- 13.2. Każdy zawodnik startujący w Grupach 1-5 przed przystąpieniem do procedury zgłoszeń zobowiązany jest do wypełnienia aplikacji Pf, uzyskania FIA-Pf-ID oraz uzyskania współczynnika Pf określającej przypisanie do odpowiedniej klasy. Aplikacja dostępna jest na stronie <https://performancefactor.fia.com/>.
- 13.3. Zawodnik jest zobowiązany do wypełnienia formularza zgłoszenia w terminie, nie później niż 7 dni przed opublikowaną datą BK 1, w regulaminie uzupełniającym. Zawodnik wypełnia wyłącznie elektroniczny formularz zgłoszenia dostępny poprzez platformę internetową inisdePZM.pl lub stronę internetową zawodów (dotyczy zawodników z licencją wydaną przez inny ASN niż PZM). Po prawidłowym wypełnieniu, dołączeniu potwierdzenia wpłaty wpisowego i zatwierdzeniu, zgłoszenie zostanie automatycznie wysłane pocztą elektroniczną do danego organizatora oraz do zawodnika na wskazany przez niego w formularzu adres e-mail, celem jego wydrukowania. Zgłoszenie będzie przyjęte tylko i wyłącznie po opłaceniu wpisowego.
- 13.4. 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 która wydawana będzie przez organizatora podczas OA .

- 13.5. Każdy zawodnik, który chce otrzymać fakturę VAT z tytułu opłaty wpisowego, opłaty za dodatkową powierzchnię w parku serwisowym oraz innych opłat, zgodnych z niniejszym regulaminem oraz regulaminem uzupełniającym, musi zgodnie ze zmianami w „Ustawie o VAT”, podać w tytule przelewu, NIP podmiotu, na który faktura będzie wystawiona. Po spełnieniu tego warunku, zawodnik otrzyma fakturę VAT podczas OA. W przypadku braku w/w informacji nie będzie możliwe wystawienie faktury VAT w terminie późniejszym. Pełne dane do faktury należy podać w trakcie wypełniania elektronicznego formularza zgłoszenia. Po spełnieniu w/w warunków, zawodnik otrzyma fakturę VAT podczas OA.
- 13.6. Przystępując do zawodów, Zawodnicy zobowiązują się do przestrzegania niniejszych przepisów i mają możliwość odwoływania się tylko do sędziów lub arbitrów uwzględnionych w MKS FIA.
- 13.7. Żadna zmiana zawodnika nie może nastąpić po zamknięciu listy zgłoszeń. Zmiany Kierowców są dozwolone zgodnie z Artykułem 9.13 MKS FIA. Kierowca zastępujący, który musi posiadać ważną licencję uprawniającą do startu w zawodach oraz upoważnienie od swojego ASN / Klubu, ma zostać wskazany przed wyznaczonym dla kierowcy zastępowanego terminem Odbioru Administracyjnego. Kierowca zastępujący nie może być kierowcą już umieszczonym na liście zgłoszeń. Nie zezwala się na zamianę zgłoszonych do zawodów kierowców.
- 13.8. Zmiana samochodu może nastąpić po zamknięciu listy zgłoszeń aż do terminu zakończenia BK1 obowiązującego dla danego zawodnika, pod warunkiem, że nowy samochód należy do tej samej kategorii, grupy i klasy jak samochód zastępowany.
- 13.9. Niedopuszczalne są podwójne zgłoszenia (np. start jednego Kierowcy dwoma samochodami lub start dwóch Kierowców w jednym samochodzie).
- 13.10. 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 art. 3.14. MKS FIA.
- 13.11. Każdy organizator jest zobowiązany do opublikowania listy zgłoszeń i przesłania jej pocztą elektroniczną do Biura Sportu ZG PZM, nie później niż 48 godz. przed BK. Lista zgłoszeń powinna spełniać warunki listy startowej sporządzonej zgodnie z aktualnymi wytycznymi FIA.
- 13.12. 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.
 - II termin obejmuje okres od 9 do 7 dni przed BK 1.
- 13.13. Ustanawia się maksymalne wartości wpisowego na zawody GSMP:

Tabela 6. Wpisowe - maksymalne wartości

Kategoria / Grupa / Oznaczenie	Pojedyncza runda		Podwójna runda	
	I termin	II termin	I termin	II termin
Grupa Pf 1- 4 oraz Klasa 5A	1300	1900	1600	2300
Grupa E2, Klasa 5B, Grupa 6 NAT	1200	1700	1500	2200
Klasy: RHC-1, RHC-2a, RHC-2b	1100	1600	1400	2100
Klasy: RHC-3a, RHC-3b, RHC-4, Kategoria Historyczna HS-6 i HS-7	1000	1500	1300	2000
Kategoria Historyczna HS1 do HS-5	900	1300	1200	1800
Grupa MF, Cross Car, RN Kategoria Historyczna - samochody wyprodukowane w Polsce	700	900	900	1200
Za jednego nominowanego zawodnika zgłoszonego do klasyfikacji zespołów sponsorskich Wymagane zgłoszenie osoby prawnej (licencja Zawodnika - sponsorska)	+250		+500	

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

- 13.14. 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.
- 13.15. Wpisowe zostanie zwrócone w całości w przypadku nie przyjęcia zgłoszenia.

13.16. Organizator ma prawo obniżenia wpisowego lub zwolnienia z wpisowego wg własnego uznania.

14. ODBIÓR ADMINISTRACYJNY

- 14.1. 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. Każde spóźnienie na OA względem czasu wyznaczonego przez organizatora podlega karze 100 PLN
- 14.2. 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 1 godzinę przed terminem startu do podjazdu 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.
- 14.3. 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.
- 14.4. Zawodnicy/Kierowcy muszą zgłosić się osobiście do OA i przedstawić następujący dokument: oryginał zgłoszenia z podpisami Zawodnika i Kierowcy Podczas OA zostaną zweryfikowane obowiązujące dokumenty wymienione w art. 7.1 niniejszego regulaminu, jako warunek udziału w zawodach.
- 14.5. Wszyscy Kierowcy muszą posiadać ważne badania lekarskie i psychologiczne. Brak aktualnych badań lekarskich, w tym także brak wykonania kontrolnego badania lekarskiego, skutkować będzie niedopuszczeniem do startu.
- 14.6. 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 będzie skutkowałą nie dopuszczeniem do zawodów oraz nałożenie kary dodatkowej według uznania GKSS.
- 14.7. 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 niedopuszczeniu Kierowcy do startu podejmuje ZSS.
- 14.8. 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). Do czasu wykonania ponownych w/w badań zgoda na starty Kierowcy ulega zawieszeniu. Kierowca po wykonaniu w/w badań lekarskich ma obowiązek niezwłocznie przedstawić do Biura Sportu i Turystyki ZG PZM.
- 14.9. W trosce o bezpieczeństwo w ruchu drogowym zezwala się na przejazdy testowe po trasie poszczególnych rund GSMP tylko i wyłącznie zgodnie z przepisami ruchu drogowego obowiązującymi na danej trasie. W tygodniu poprzedzającym zawody każde stwierdzone przez policję, bądź służby powołane przez organizatora, wykroczenie będzie raportowane do ZSS i będzie skutkowałą nałożeniem kary do niedopuszczenia do zawodów włącznie. Organizator ma prawo opublikować w Regulaminie Uzupełniającym dodatkowe zasady dopuszczania samochodów do przejazdów testowych, np. wydawanie limitowanych zezwoleń z określeniem dopuszczonych terminów lub ilości przejazdów.

15. BADANIE KONTROLNE, BADANIA W TRAKCIE ZAWODÓW

- 15.1. Badanie kontrolne jest prowadzone przez zespół sędziów technicznych. Tylko Zawodnicy, którzy spełnili wymagania OA mogą przedstawić do BK 1 zgłoszony samochód sportowy.
- 15.2. Czas i miejsce BK1 organizator określi w regulaminie uzupełniającym zawodów. Każde spóźnienie na BK 1 względem czasu wyznaczonego przez organizatora podlega karze 100 PLN, jednak nie może ono wykraczać poza regulaminowy czas pracy BK1 (nie dotyczy udokumentowanych przypadków zadziałania tzw. „siły wyższej”).
- 15.3. Każdy samochód przedstawiony na BK1 musi być czysty, przygotowany według odpowiedniego regulaminu technicznego oraz posiadać kompletne wyposażenie bezpieczeństwa.

- 15.4. Podczas BK1 może odbywać się plombowanie sprzężarek lub innych wytypowanych części/zespołów.
- 15.5. Podczas badania kontrolnego Zawodnik lub osoba przez niego upoważniona tj. Kierowca, mechanik, posiadająca pisemne, upoważnienie ma obowiązek przedstawienia:
- Karty OA i BK 1,
 - kartę FIA-Pf-ID dla samochodów kat. I (grupy od 1 do 5) oraz dla samochodów kategorii II (testowo również w sezonie 2026);
 - kartę specyfikacji technicznej dla samochodów w grupie RHC, zał. nr 7;
 - książki samochodu sportowego - KSS, dodatkowe informacje w pkt 26.5;
 - Aktualną polisę OC samochodu sportowego lub OC sportowca oraz wymagane wyposażenie bezpieczeństwa; konieczna weryfikacja;
 - 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 nieprzedstawienia dokumentów Delegat Techniczny może odmówić dokonania badania kontrolnego. Wystawienie wtórnika Książki samochodu sportowego (KSS) skutkuje dodatkowym szczegółowym badaniem kontrolnym i opłatą 400,- PLN wpłaconą na konto PZM. Rejestracja odbywa się przez Inside PZM;
 - W przypadku samochodów z grup/klas 1-5, 6NAT oraz MF wymagana jest obecność kierowcy na BK 1 ze względu na konieczność weryfikacji minimalnej masy wyścigowej. Obowiązek ten nie dotyczy samochodów, w których wartość Pf jest niezmieniona od poprzednich zawodów, gdzie kontrolowana była masa wyścigowa;
- 15.6. Samochody, które zostaną uznane za konstrukcje niebezpieczne nie zostaną dopuszczone do udziału w zawodach.
- 15.7. Jeżeli podczas badania kontrolnego BK1 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. 8.
- 15.8. Każdy samochód może być kontrolowany przez sędziów technicznych w trakcie zawodów. Na wniosek ZSS, spontanicznie albo na skutek protestu, samochód może być zatrzymany i poddany szczegółowym badaniom wymagającym demontażu części lub zespołu z pojazdu.
- 15.9. Procedury dotyczące uzyskiwania dokumentów technicznych samochodu wraz z obowiązującymi opłatami są podane do wiadomości na oficjalnej stronie internetowej PZM www.pzm.pl
- 15.10. Dopuszcza się możliwość przeprowadzenia BK1 wg zasady „zielonej karty BK1”, 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. W roku 2026 planowane jest przeprowadzenie kontroli na Torze Kielce ok. 2 tygodnie przed terminem pierwszych zawodów oraz w terminie zawodów, przed BK-1.
 - przedstawiają wypełnioną kartę FIA-Pf-ID, lub KST-RHC, lub paszport samochodu historycznego,
 - każda zmiana wprowadzona w samochodzie powodująca zmianę karty FIA-Pf-ID oraz stwierdzone odstępstwo techniczne będzie skutkowało wygaśnięciem „zielonej karty BK1”.
- 15.11. W trakcie trwania zawodów zespół sędziów technicznych z własnej inicjatywy, bądź na wniosek ZSS może:
- skontrolować zgodność samochodu z dokumentacją techniczną,
 - skontrolować wyposażenie bezpieczeństwa samochodu i kierowcy,
 - zażądać od Zawodnika dostarczenia części lub próbek, które uznane zostaną za konieczne do kontroli,
 - przystąpić do kontroli paliwa zgodnie z art. 2 Zał. 2 Regulaminu Technicznego GSMP,
 - zainstalować w samochodzie urządzenia kontrolne lub system odczytu danych (również do kontroli, gdy samochód porusza się na zawodach).
 - przeprowadzać kontrole techniczne, pomiary lub weryfikacje przy zastosowaniu metod kontrolno-pomiarowych, które pozwalają na ocenę zgodności wybranych parametrów podczas zawodów, np.:
 - metodami nie wymagającymi demontażu zespołów (silnik, skrzynia biegów),
 - testami pozwalającymi ocenić obecność niedozwolonych składników w paliwie.
- 15.12. Kontrola masy samochodów może być przeprowadzona w dowolnym momencie zawodów. W przypadku stosowania balastu, musi on być zgłoszony podczas BK 1.
- 15.13. Miejsce badań podczas zawodów oraz na badań końcowych (np. kontrola masy) wskazane zostanie w Regulaminie Uzupelniającym.

15.14. Sędziowie techniczni mają obowiązek dokonania kontroli samochodu oraz wyposażenia bezpieczeństwa w każdym samochodzie, który uczestniczył w poważnym wypadku podczas zawodów.

Na wniosek Delegata Technicznego zawodów mogą zostać usunięte z wyposażenia metki, jeżeli zostanie uznane, że nastąpiło pogorszenie sprawności i dalsze używanie wyposażenia może zagrozić bezpieczeństwu kierowcy/zawodnika.

Uprawnienia do usuwania metek zostały opisane w obowiązujących normach FIA w rozdziale „Labelling” lub „Marking”. Normy dostępne na stronie FIA (fia.com/Sport/Homologations/FIAStandard - zakładka GENERAL).

16. ODPRAWA Z ZAWODNIKAMI

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

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

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

16.4. W zastępstwie tradycyjnej odprawy organizator może wydać pisemny briefing, który będzie doręczony przed rozpoczęciem zawodów wszystkim zawodnikom drogą elektroniczną i opublikowany na oficjalnej stronie internetowej zawodów.

17. SYGNALIZACJA

17.1. Sygnalizacja świetlna - znaczenie, rozmieszczenie, sterowanie.

17.1.1. 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.

17.1.2. 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.

17.1.3. 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).

17.2. 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.

17.3. Sygnalizacja flagowa na trasie.

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

Tabela 7. Flagi używane podczas zawodów GSMP

Kolor flagi	Znaczenie
FLAGA CZERWONA	Bezwarunkowe i natychmiastowe zatrzymanie samochodu.
FLAGA ŻÓŁTA WYMACHIWANA	Poważne zagrożenie, zredukuj prędkość i bądź przygotowany na zatrzymanie. Zagrożenie blokuje trasę całkowicie lub częściowo.
FLAGA ŻÓŁTA Z CZERWONYMI PASAMI	Śliska nawierzchnia, zmiana przyczepności
FLAGA NIEBIESKA	Informacja dla Kierowcy, że będzie on wyprzedzany.
FLAGA ZIELONA WYMACHIWANA	Trasa jest wolna. Powinna być wymachiwana niezwłocznie po zdarzeniu, które spowodowało użycie żółtej flagi.
FLAGA NARODOWA LUB KLUBOWA	Start wyścigu
SZACHOWNICA	Meta wyścigu (linia mety)

18. PRZEBIEG ZAWODÓW

- 18.1.** 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.
- 18.2.** Każdy organizator GSMP ma obowiązek określenia w regulaminie uzupełniającym zawodów, ilości podjazdów treningowych i wyścigowych w rundzie. Przyjmuje się, że dla zawodów GSMP organizator musi przeprowadzić przynajmniej 2 podjazdy treningowe w 1 dzień zawodów oraz co najmniej 1 podjazd treningowy w 2 dzień zawodów. Dla każdej rundy GSMP obowiązkowym jest przeprowadzenie 2 podjazdów wyścigowych. W przypadku nierozegrania którejś z rund w całości (np. odwołanie 1 podjazdu wyścigowego) w każdej klasyfikacji przyznane zostanie 50% możliwych do zdobycia punktów. **Jeśli trasa wyścigu liczy 4 km i więcej, oraz kiedy zostanie rozegrany tylko jeden podjazd wyścigowy, nadane zostanie 100% punktów możliwych do zdobycia w każdej klasyfikacji.**
- 18.3.** Po zakończeniu OA i BK 1 organizator opublikuje na tablicy ogłoszeń podpisane przez Dyrektora Zawodów lub jego zastępcę Listę kierowców dopuszczonych do startu w zawodach oraz Listę startową do podjazdów treningowych. 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.
- Kolejne listy startowe oraz klasyfikacje publikowane będą zgodnie z tabelą 5 - art. 6.8 niniejszego regulaminu.
- 18.4.** 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 niezajomości postanowień lub zmian w harmonogramie, które mogą zostać wprowadzone przed startem.
- 18.5.** 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 niedopuszczony do startu decyzją Dyrektora Zawodów bądź Wicedyrektora ds. Sportowych.
- 18.6.** 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 od najmniejszej do największej.
- 18.7.** Przykładowa kolejność startu:
- **SAMOCODY HISTORYCZNE:**
 - turystyczne, wg kolejności kategorii od HS1 do HS 7,
 - wyścigowe (otwarte), wg pojemności skokowej silnika;
 - **KATEGORIA NARODOWA:**
 - RN
 - CROSS CAR
 - GRUPA MF
 - KLASA RHC-4
 - KLASY RHC-3A oraz RHC-3B

- KLASY RHC-2A oraz RHC-2B
 - GRUPA RHC-1
 - **KATEGORIA 1**
 - **GRUPA 6 NAT**
 - GRUPA 5
 - GRUPA 4
 - GRUPA 3
 - GRUPA 2
 - GRUPA 1
 - **KATEGORIA 2:**
 - GRUPA E2 (w kolejności CN, E2-SC, D/E2-SS)
- 18.8.** Dyrektor zawodów może zmienić porządek startowy w zależności od powstałych okoliczności. Dla pojazdów w grupie Cross Car odstępy pomiędzy podjazdami muszą wynosić:
- minimum 60 sekund pomiędzy pojazdami Cross Car (w zależności od długości trasy),
 - za ostatnim pojazdem Cross Car może wystartować samochód kat. I lub II tylko gdy pojazd Crosscar przekroczy linię mety.
- 18.9.** Spóźnienie na start lub odmowa startu skutkuje niedopuszczeniem do podjazdu decyzją Dyrektora Zawodów.
- 18.10.** Żaden z samochodów nie może startować poza swoją grupą/klasą bez zgody Dyrektora Zawodów bądź Wicedyrektora ds. Sportowych.
- 18.11.** Powtórka podjazdu treningowego/wyścigowego uzależniona jest od decyzji Dyrektora Zawodów.
- 18.12.** 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.
- 18.13.** Każdy samochód, który przekroczył linię 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.
- 18.14.** 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 pól startowych. Każdy stwierdzony taki przypadek decyzją Dyrektora Zawodów spowoduje wycofanie samochodu z podjazdu treningowego, wyścigowego.
- 18.15.** Samochód stojący na pierwszym polu startowym nie może korzystać z jakiegokolwiek pomocy zewnętrznej, pod rygorem niedopuszczenia do danego podjazdu.
- 18.16.** Za zgodą Dyrektora Zawodów bądź Wicedyrektora ds. Sportowych dopuszcza się możliwość dokonania wymiany kół w oznakowanej strefie przedstartowej.
- 18.17.** 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.
- 18.18.** Start następuje w stałych cyklach czasowych, wg sygnalizacji świetlnej lub flagowej. Minimalny czas pomiędzy startem kolejnych Kierowców zarówno podczas podjazdów treningowych jak i wyścigowych ustalany jest przez Dyrektora zawodów i nie może być mniejszy jak 30 sekund. Dla pojazdów w grupie Cross car odstępy pomiędzy podjazdami muszą wynosić:
- minimum 60 sekund pomiędzy pojazdami Cross Car (w zależności od długości trasy),
 - za ostatnim pojazdem Cross Car może wystartować samochód kat. I lub II tylko gdy pojazd Cross Car przekroczy linię mety.
- 18.19.** 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.
- 18.20.** 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.

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

18.22. 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 sprowadzający organizatora („pilot”),
- gwałtowne nieuzasadnione hamowanie, przyspieszanie lub wprowadzania samochodu w „poślizgi” (dotyczy również obszaru Parku Serwisowego, obszaru badań kontrolnych lub Parku Zamkniętego),
- przekraczanie linii krawędziowych podczas podjazdów treningowych i wyścigowych,
- jazda z opuszczonymi szybami (o ile samochody są w nie wyposażone) lub z otwartymi (uchylonymi drzwiami).

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 MKS FIA.

18.23. ZDARZENIA I INCYDENTY NA TRASIE

18.23.1. 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.

18.23.2. 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.

18.23.3. Skorzystanie z jakiegokolwiek pomocy zewnętrznej spowoduje dyskwalifikację z danego podjazdu.

18.23.4. 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.

18.23.5. 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.

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

18.23.7. Zabronione jest kontynuowanie jazdy samochodem, w którym podczas podjazdów treningowych bądź wyścigowych występuje:

- ogień lub zjawisko dymienia,
- wyciek oleju, paliwa lub płynu chłodzącego,
- awaria techniczna, która może skutkować wystąpieniem wycieków płynów lub gwałtownym zatrzymaniem.

Obowiązkiem Kierowcy jest natychmiastowe zjechać z trasy wyścigu w bezpieczne miejsce nawet jeżeli nie była wcześniej pokazana flaga czerwona na punktach PO.

Niezastosowanie się do powyższego zapisu skutkować będzie założeniem kary przez ZSS po analizie raportu Dyrektora Zawodów (do wykluczenia włącznie jeżeli zachowanie będzie uznane za świadome stwarzanie zagrożenia dla innych uczestników zawodów).

18.23.8. 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.

- 18.23.9.** W przypadku gdy Kierowcę dogania inny samochód, wówczas Kierowca ten musi natychmiast ustąpić miejsca lub zatrzymać się jeśli to konieczne aby nie utrudniać wyprzedzania.
- 18.23.10.** 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.
- 18.23.11.** 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.
- 18.23.11.1.** Podczas powrotu z parku maszyn meta do parku maszyn start Kierowcy zobowiązani są do przejazdu w zapiętych pasach bezpieczeństwa i zachowania szczególnej ostrożności na całej długości trasy. Każdy stwierdzony przez organizatora przypadek na wniosek Dyrektora zawodów będzie rozpatrywany przez ZSS zgodnie z art. 12 MKS FIA.
- 18.24. OBSADA I WYPOSAŻENIE PUNKTÓW OBSERWACYJNYCH (PO) I POMOCNICZYCH PUNKTÓW OBSERWACYJNYCH (PPO)**
- 18.24.1.** Minimalną obsługę punktów PO tworzą:
- Kierownik PO,
 - sędzia PO-flagowy,
 - ratownik bądź strażak.
- 18.24.2.** Obsługa PPO to:
- Kierownik PPO pełniący jednocześnie rolę sędziego flagowego,
 - ratownik bądź strażak.
- 18.24.3.** W skład obowiązkowego wyposażenia punktów PO i PPO obserwacyjnych wchodzi:
- komplet flag sygnalizujących kodu międzynarodowego do wyścigów górskich wymieniony w art. 17.3. 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 przedmedycznej,
 - co najmniej 10 l środka do absorpcji rozlanego oleju (rekomendowane jest używanie sorbentu),
 - 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. Ponadto dopuszcza się jakiegokolwiek dodatkowe wyposażenie PO mające na celu podniesienie poziomu bezpieczeństwa rozgrywanych zawodów.

19. PARK SERWISOWY

- 19.1.** Organizator podczas zawodów ma obowiązek:
- 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.
- 19.2.** Na terenie parku serwisowego obowiązuje bezwzględne ograniczenie prędkości określone w Regulaminie Uzupełniającym zawodów. Ponadto każdy stwierdzony 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;
- 19.3.** 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;

- 19.4. W przypadku zorganizowanego parku serwisowego polegającego na wyznaczeniu, przydzieleniu Zawodnikom stanowisk serwisowych organizator będzie kierował się zasadą obowiązkowego przyznania powierzchni serwisowej nie mniejszej, jak 40 m² ;
- 19.5. W przypadku możliwości wykupienia dodatkowej powierzchni serwisowej w parku maszyn organizator ma obowiązek określić to w regulaminie uzupełniającym przyjmując zasadę 20 PLN/1 m²;
- 19.6. Każdy Zawodnik, który zamierza skorzystać z dodatkowej powierzchni serwisowej w parku maszyn ma obowiązek zgłosić ten zamiar 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;
- 19.7. 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.

20. PARK ZAMKNIĘTY

- 20.1. Lokalizacja Parku zamkniętego podana będzie w Regulaminie uzupełniającym zawodów.
- 20.2. Park zamknięty należy zorganizować po zakończeniu każdej rundy GSMP. Po zakończeniu ostatniego podjazdu wyścigowego tzn. od przecięcia linii mety lotnej do momentu rozwiązania Parku zamkniętego obowiązują zasady opisane w art. 2.5.1 - 2.5.7 MKS FIA.

21. DOKUMENTY ZAWODÓW

- 21.1. Dokumentami oficjalnymi zawodów są:
- Regulamin Uzupełniający,
 - Licencja krajowa trasy (wraz z załącznikami),
 - Raport odbioru trasy Inspektora ZTiT,
 - Plan bezpieczeństwa zawodów,
 - Polisy ubezpieczenia wyścigu (OC i NNW),
 - Protokoły badań kontrolnych,
 - Oficjalna lista zgłoszeń,
 - Listy startowe i listy wyników zgodnie z art. 21.3.niniejszego regulaminu,
 - Protokoły/dzienniki z posiedzeń ZSS,
 - Ewentualne komunikaty i decyzje.
- 21.2. 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 i publikowanych na Wirtualnej Tablicy Ogłoszeń.
- 21.3. Publikacja dokumentów

Tabela 8. Dokumenty zawodów

Dokument	Strona Internetowa Zawodów Wirtualna Tablica Ogłoszeń	Oficjalna Tablica Ogłoszeń (o ile jest używana)	Uwagi
Regulamin Uzupełniający	Obowiązkowo	Obowiązkowo	Publikacja na www minimum na 1 miesiąc przed datą ogłoszenia listy zgłoszeń
Licencja krajowa trasy	---	Obowiązkowo	
Plan / mapa trasy	Obowiązkowo	Obowiązkowo	Publikacja na www minimum na 1 miesiąc przed datą ogłoszenia listy zgłoszeń
Oficjalna lista zgłoszeń	Obowiązkowo	Obowiązkowo	Po zatwierdzeniu przez PZM
Komunikaty	Obowiązkowo	Obowiązkowo	
Informacje	Obowiązkowo	Obowiązkowo	

Program zawodów	Obowiązkowo	Obowiązkowo	
Lista kierowców dopuszczonych do startu	Obowiązkowo	Obowiązkowo	Podpisana przez Dyrektora Zawodów bądź Wicedyrektora ds. Sportowych
Lista startowa do podjazdów treningowych / wyścigowych	Obowiązkowo	Obowiązkowo	Podpisana przez Dyrektora Zawodów bądź Wicedyrektora ds. Sportowych
Prowizoryczna klasyfikacja po każdym podjeździe treningowym / wyścigowym	---	Obowiązkowo	Podpisana przez Dyrektora Zawodów bądź Wicedyrektora ds. Sportowych
Prowizoryczna i końcowa klasyfikacja po wszystkich podjazdach treningowych	Obowiązkowo	Obowiązkowo	Podpisana przez Dyrektora Zawodów bądź Wicedyrektora ds. Sportowych
Prowizoryczna klasyfikacja po wszystkich podjazdach wyścigowych	Obowiązkowo	Obowiązkowo	Podpisana przez Dyrektora Zawodów bądź Wicedyrektora ds. Sportowych
Końcowa klasyfikacja po wszystkich podjazdach wyścigowych	Obowiązkowo	Obowiązkowo	Podpisana przez ZSS

21.4. W zamian za fizyczną tablicę ogłoszeń rekomendowane jest korzystanie z wirtualnej tablicy ogłoszeń dostępnej przy pomocy aplikacji Sportity. Aplikacja do pobrania jest ze strony internetowej <https://sportity.com/>.

22. KLASYFIKACJE, CEREMONIA ROZDANIA NAGRÓD, NAGRODY

22.1. Warunkiem klasyfikacji w każdej rundzie GSMP jest ukończenie wszystkich zaplanowanych podjazdów wyścigowych oraz wstawienie samochodu do Parku Zamkniętego. Na wynik zawodów składa się suma czasów wszystkich podjazdów wyścigowych danej rundy GSMP.

22.2. Podczas każdej rundy GSMP prowadzone będą klasyfikacje oraz przyznawane puchary wg zasad podanych w tabeli nr 9.

Tabela 9. Klasyfikacje w rundach GSMP oraz przyznane puchary

KLASYFIKACJE	PRYZNANE PUNKTY	PRYZNANE PUCHARY (oddzielnie dla każdej rundy)
Generalna GSMP: - Kategoria 1, - Kategoria 2.		
W klasach wg systemu Pf-FIA (kategoria 1)	1 miejsce: 10 pkt,	za 1, 2, 3 miejsce
W klasach dla Kategorii 2	2 miejsce: 8 pkt,	
W klasach grup narodowych: MF, Cross Car, RN, RHC	3 miejsce: 6 pkt,	
W klasach dla Kategorii Historycznych od HS1 do HS7	4 miejsce: 5 pkt,	
W klasyfikacji samochodów napędzanych na jedną oś Super RWD lub Super FWD	5 miejsce: 4 pkt,	
W klasyfikacji Kobiet oraz Junior GSMP	6 miejsce: 3 pkt,	
W klasyfikacji Sponsorskiej	7 miejsce: 2 pkt,	
	8 miejsce i następne: 1 pkt	

22.3. Klasyfikacja samochodów napędzanych na jedną oś Super RWD lub Super FWD

- Do w/w klasyfikacji będą dopuszczone samochody Kategorii I, w grupach Pf-FIA, RHC, RN oraz Historycznych,
- W celu udziału w jednej z w/w klasyfikacji, Zawodnik/Kierowca zobowiązany jest zaznaczyć swój udział w zgłoszeniu do zawodów,
- Kierowcom, do klasyfikacji w sezonie, zliczone zostaną punkty zdobyte we wszystkich rundach, w których wystartowali, bez względu na ilość odbytych rund.

22.4. Klasyfikacja klubowa

Podczas każdego zawodów GSMP, prowadzona będzie Klasyfikacja klubowa. Klasyfikacja klubowa ustanawiana będzie na podstawie sumy punktów uzyskanych przez 3 najlepszych zawodników z danego klubu w swojej klasie lub w kategorii historycznej. Zawodnik zdobywa punkty w zależności od zajętego miejsca w klasie/Kategorii oraz ilości sklasyfikowanych / Zgłoszonych zawodników, wg poniższego wzoru:

$$P = Z - M + 1$$

P - ilość zdobytych punktów

Z - ilość zawodników zgłoszonych w klasie / kategorii

M - miejsce zajęte w klasie / kategorii historycznej

Przykład: zawodnik zdobył 5 miejsce w klasie w której było 8 zgłoszonych zawodników $8 - 5 + 1 = 4$ punkty

22.5. Klasyfikacja Kobiet

Podczas każdej rundy GSMP prowadzona będzie klasyfikacja Kobiet. Do klasyfikacji dopuszczone będą kobiety posiadające stosowne, ważne licencje zawodnicze w zależności od posiadanego pojazdu. Klasyfikacja będzie prowadzona niezależnie od podziału na grupy/klasy.

22.6. Wynik ex-aequo

W przypadku uzyskania przez dwóch lub więcej Kierowców takiego samego wyniku (podczas rundy GSMP), klasyfikacja sporządzona zostanie na podstawie następujących kryteriów:

- lepszy uzyskany czas w pierwszym podjeździe wyścigowym,
- w przypadku takich samych wyników w podjazdach wyścigowych - najlepszy czas uzyskany podczas podjazdów treningowych danej rundy.

22.7. Każdy organizator zawodów ma obowiązek zorganizowania ceremonii zakończenia zawodów która powinna rozpocząć się po wprowadzeniu wszystkich sklasyfikowanych samochodów do parku zamkniętego. Dobór miejsca ceremonii oraz oprawa winna być godna zawodów rangi Mistrzostw Polski.

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

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

22.10. Nagrody nieodebrane podczas ceremonii wręczania po zakończeniu wyścigu przechodzą na własność organizatora.

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

22.11.1. Każdy stwierdzony nieusprawiedliwiony na piśmie przypadek niezastosowania się Zawodnika/Kierowcy do obowiązków określonych w art. 22.6 niniejszego regulaminu, który skutkował będzie zastosowaniem art. 12.3.1 i 12.3.4 MKS FIA decyzją ZSS nałożona zostanie kara grzywny w wysokości:

- 2000,- PLN, za niewłaściwe zachowanie Zawodnika i/lub Kierowcy lub członków ekipy (np. pod wpływem alkoholu **lub innych środków odurzających**),
- 500,- PLN, za nieobecność na ceremonii zakończenia zawodów,
- 300,- PLN, za przystąpienie do odbioru nagród w stroju innym jak wymagany.

22.11.2. Wymienione kary są karami porządkowymi nie mającymi wpływu na osiągnięty wynik sportowy. Wymieniona kwota powinna być wpłacona na konto organizatora zawodów przez Zawodnika/Kierowcę, 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 włącznie. Od w/w kar przysługuje Zawodnikowi odwołanie się od decyzji ZSS na ogólnie przyjętych zasadach w tym zakresie.

23. TUTUŁY, KLASYFIKACJE W SEZONIE

23.1. Kierowcom, do klasyfikacji sezonu, zliczone zostaną punkty, w których wystartowali w przynajmniej w jednym podjeździe wyścigowym oraz w zależności od ilości rund rozegranych zgodnie z kalendarzem w danym sezonie:

- Do 12 rund (włącznie) - punkty zdobyte we wszystkich rundach.
Udział we wszystkich rundach będzie stanowił podstawę do przyznania 1 pkt bonusowego w klasyfikacji rocznej. Jako udział w rundzie będzie uznany start przynajmniej do jednego podjazdu treningowego.
- Powyżej 12 rund - wszystkim zostanie odliczona 1 runda.
Odliczeniu podlega runda, w której kierowca nie wystartował lub uzyskał najgorszy wynik. Udział we wszystkich rundach będzie stanowił podstawę do przyznania 2 pkt bonusowych w klasyfikacji rocznej. Jako udział w rundzie będzie uznany start do przynajmniej jednego podjazdu treningowego.

23.2. Do klasyfikacji w sezonie liczy się Kierowca, który został sklasyfikowany w co najmniej dwóch rundach. Zwycięzcą klasyfikacji indywidualnej jest Kierowca, który uzyskał największą ilość punktów.

23.3. W przypadku uzyskania jednakowej ilości punktów w klasyfikacji końcowej o miejscu decydują następujące kryteria:

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

23.4. W GSMP prowadzone będą niżej wymienione klasyfikacje roczne i na koniec sezonu przyznane zostaną tytuły Mistrza Polski, Wicemistrza Polski oraz II Wicemistrza Polski wg następujących zasad:

Tabela 11. Przyznane tytuły

Klasyfikacja	Ilość sklasyfikowanych	Przyznany tytuł	Minimalny wymagany udział (*) w rozegranych rundach
• Generalna Kategorii 1 • Generalna Kategorii 2 **	Bez wymaganej minimalnej ilości sklasyfikowanych	Mistrz Polski Wicemistrz Polski II Wicemistrz Polski	50% + 1
• W klasach wg Pf • W klasach narodowych • W klasach historycznych kategorii 1 • W Klasyfikacja kobiet	min. 3 zawodników	Mistrz Polski	50% + 1
	od 4 do 5 zawodników	Mistrz Polski, Wicemistrz Polski	
	od 6 i więcej zawodników	Mistrz Polski, Wicemistrz Polski II Wicemistrz Polski	
• W klasach Kategorii 2 • W klasach historycznych kategorii 2 (**)	min. 3 zawodników	Mistrz Polski	50% + 1**
	od 4 do 5 zawodników	Mistrz Polski, Wicemistrz Polski	
	od 6 i więcej zawodników	Mistrz Polski, Wicemistrz Polski II Wicemistrz Polski	
Junior GSMP (***)	min. 3 zawodników	Mistrz Polski	50% + 1
	od 4 do 5 zawodników	Mistrz Polski, Wicemistrz Polski	
	od 6 i więcej zawodników	Mistrz Polski, Wicemistrz Polski II Wicemistrz Polski	
Klasyfikacja samochodów napędzanych na jedną oś Super RWD lub Super FWD	min. 6 zawodników	Mistrz Polski	50% + 1
	od 7 do 8 zawodników	Mistrz Polski, Wicemistrz Polski	
	Od9 i więcej zawodników	Mistrz Polski, Wicemistrz Polski II Wicemistrz Polski	
Sponsorska Klubowa	Bez wymaganej minimalnej ilości sklasyfikowanych	Mistrz Polski Wicemistrz Polski II Wicemistrz Polski	udział w 4 rundach

(*) - pod słowem udział liczy się wystartowanie w co najmniej jednym podjeździe treningowym

(**) - dla samochodów Kategorii 2 liczone będą wyłącznie w rundy w których te samochody były dopuszczone,

(***) - do klasyfikacji Junior GSMP dopuszczeni zostaną kierowcy, którzy nie osiągnęli wieku 18 lat

*lub osiągną wiek 18 lat do 31 grudnia w danym sezonie GSMP,
- dopuszcza się start samochodami z klas kategorii narodowej: RN2, RN3, RHC-4 i MF-C oraz klas samochodów kategorii historycznej: A1, B1, B2, C1, C2, D1, E1.*

- 23.5.** W klasyfikacji sponsorskiej tytuły mistrzowskie zostaną przyznane za I, II, III miejsce. Klasyfikacja sponsorska w GSMP prowadzona jest we wszystkich rundach. Do klasyfikacji sponsorskiej dopuszczony będzie zespół stanowiący od 1 do 3 **Nominowanych Kierowców**. **Nominacja Kierowców uprawnionych do zdobywania punktów w klasyfikacji sponsorskiej odbywać się będzie na każdej rundzie, podczas odbioru administracyjnego.** Brak nominacji Kierowcy do końca odbioru administracyjnego oznaczać będzie brak możliwości zdobywania punktów w klasyfikacji sponsorskiej danej rundy przez tego Kierowcę. Zespół sponsorski ma prawo do zmiany maksymalnie jednego Kierowcy Nominowanego po pierwszej rundzie danego weekendu wyścigowego. Do wyniku liczą się punkty zdobyte w klasach, przez maksymalnie trzech **nominowanych** Kierowców Zespołu. Warunkiem zgłoszenia się do klasyfikacji sponsorskiej jest posiadanie Licencji Zawodnika - sponsorskiej oraz zaznaczenie odpowiedniego pola w formularzu zgłoszeniowym danej rundy w której zespół zamierza uczestniczyć.
- 23.6.** W danym sezonie prowadzona będzie **Klasyfikacja Klubowa** spośród automobilklubów i klubów zrzeszonych w PZM posiadających ważne Licencje Klubowe w Sporcie Samochodowym biorących udział w poszczególnych rundach GSMP. W Klasyfikacji Klubowej żadna z rund nie podlega odliczeniu.
- 23.6.1.** 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.

24. PROTESTY I ODWOŁANIA

- 24.1.** Wszystkie protesty muszą być składane zgodnie z postanowieniami MKS FIA (art. 13).
- 24.2.** Wszystkie protesty muszą być składane na piśmie w biurze zawodów wraz z kaucją w wysokości 100% kwoty wpłaconego wpisowego, która nie będzie zwrócona, jeżeli protest nie zostanie uznany.
- 24.3.** Jeżeli protest wymaga demontażu i ponownego montażu części lub zespołów samochodu oraz kontroli rodzaju stosowanego paliwa, składający protest musi wnieść depozyt, którego wysokość zostanie określona przez ZSS na wniosek Delegata Technicznego.
- 24.4.** Jeżeli protest nie zostanie uznany, a koszty poniesione w związku z jego rozpatrzeniem przewyższą wartość wpłaconego depozytu, różnica zostanie dopłacona przez protestującego. Natomiast gdy wartość wpłaconego depozytu przewyższy koszty związane z rozpatrzeniem protestu różnica zostanie zwrócona protestującemu.
- 24.5.** W przypadku uznania protestu wszystkie koszty z nim związane zostaną przeniesione na zawodnika, przeciwko któremu został on złożony.
- 24.6.** Każde odstępstwo od przepisów technicznych stwierdzone w samochodzie zawodnika zostanie przekazane do ZSS, który zdecyduje o nałożeniu kary. Dodatkowo GKSS może nałożyć karę zgodnie z MKS FIA, aż do wykluczenia włącznie.
- 24.7.** Wysokość kaucji towarzyszącej zapowiedzi odwołania od decyzji ZSS do GKSS wynosi **3000,- PLN**.

25. KARY

- 25.1.** Poniższa lista przykładów kar nie jest wyczerpująca. ZSS ma ogólną władzę w zakresie ich nadawania zgodnie z art. 11.9 MKS FIA.

Tabela 12. Kary

WYKROCZENIE		KARA	PODSTAWA
1.	Zgłoszony samochód nie jest zgodny z przepisami	Niedopuszczenie do startu	art. 6.7.5. Przepisów ogólnych
2.	Brak ważnej licencji	Niedopuszczenie do startu	art. 6.7.2. Przepisów ogólnych

Regulamin Górskich Samochodowych Mistrzostw Polski 2025

3.	Brak ważnego dokumentu homologacyjnego lub KSS	Niedopuszczenie do startu	art. 6.7.5. Przepisów ogólnych
4.	Samochód niezgodny z warunkami bezpieczeństwa	Niedopuszczenie do startu	art. 6.7.5. Przepisów ogólnych
5.	Spóźnienie na start	Niedopuszczenie do startu	art. 6.20. Przepisów ogólnych
6.	Nieprzestrzeganie instrukcji PO wydawanych flagami	Do decyzji ZSS	art. 6.10.6. Przepisów ogólnych
7.	Wyposażenie bezpieczeństwa kierowcy niezgodne z przepisami	Niedopuszczenie do startu	art. 6.10.3. Przepisów ogólnych art. 9. Regulaminu GSMP
8.	Naruszenie zasad Parku Zamkniętego	Do decyzji ZSS	art. 2.5. MKS
9.	Spóźnienie na Odbiór Administracyjny	100 PLN	art. 14.1 Regulaminu GSMP
10.	Spóźnienie na Badanie Kontrolne	100 PLN	art. 15.2 Regulaminu GSMP
11.	Dodatkowe OA i BK wyznaczone poza terminami w programie zawodów	300 PLN	art. 14.3 Regulaminu GSMP
12.	Podgrzewanie opon	Do decyzji ZSS	Art. 3 Regulaminu technicznego GSMP
13.	Nieobecność na odprawie z zawodnikami	100 PLN	art. 16.3 Regulaminu GSMP
14.	Niezgodność z deklarowanymi danymi technicznym Pf (poza zakresem tolerancji bez zmiany klasy/grupy) stwierdzona podczas badań podczas zawodów - po opublikowaniu listy startowej	Do decyzji ZSS	Załączniki 6 i 7 Pf
15.	Stwierdzone przekroczenie dozwolonej prędkości na terenie Parku Serwisowego	Do decyzji ZSS	art. 19.2 Regulaminu GSMP
16.	Prace serwisowe, naprawy na polu przedstartowym oraz na polu startowym	Niedopuszczenie do startu	art. 18.4 - 18.5 Regulaminu GSMP

Ponadto sędziowie ZSS mogą podjąć decyzję w każdej sprawie nie objętej niniejszym Regulaminem. Mogą oni stosować kary zgodnie z przepisami zawartymi w MKS FIA, Przepisach Ogólnych oraz w regulaminach uzupełniających poszczególnych zawodów GSMP.

26. INNE POSTANOWIENIA

- 26.1.** Organizatorzy imprez sportu samochodowego są zobowiązani do zdecydowanego działania zwalczającego wnoszenie przez kibiców okrzyków o treści rasistowskiej, faszystowskiej, antysemitowskiej, nacjonalistycznej, satanistycznej, rażąco nieetycznej, pochwalającej terroryzm, nawołującej do waśni i nienawiści a także za eksponowanie napisów i znaków o tej treści.
- 26.2.** Każdy Zawodnik/Kierowca/Sędzia/Organizator zobowiązany jest stosować zasady antydopingowe i antyalkoholowe opisane w zał. A i C do MKS oraz przeciwdziałać zjawiskom dyskryminacji i korupcji w sporcie samochodowym.
- 26.3.** Do interpretacji niniejszego regulaminu zastrzega sobie GKSS. Do kwestii nieujętych w niniejszym regulaminie mają zastosowanie odpowiednie przepisy MKS wraz z załącznikami.
- 26.4.** Każdy zawodnik/kierowca ma możliwość uzyskać wgląd do dokumentu Pf - Technical Sheet konkurenta na następujących zasadach:
- zgłoszenie pisemnego wniosku do ZSS,
 - dokument zostanie udostępniony tylko zgłaszającemu wniosek,
 - udostępniony dokument Pf - Technical Sheet nie może być kopiowany lub fotografowany.
- 26.5.** W związku z wdrażaniem nowych przepisów dotyczących *samochodów osobowych przeznaczonych do zawodów sportowych* wymienionych w Oddziale 7 art. 65 (art. 65o-art. 65q) ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o Ruchu Drogowym, które wejdą w życie w dn. 1.06.2024 r. (Dz. U. z 2023 r. poz. 1720) zostanie wprowadzony nowy rodzaj Książki Samochodu Sportowego (KSS) PZM dla wszystkich konkurencji sportu samochodowego. Do czasu wprowadzenia nowego dokumentu:
- zachowują ważność dotychczas wydane KSS PZM,
 - do odwołania zamiast KSS PZM będzie uznawane również wydane przez Delegata Technicznego PZM zaświadczenie potwierdzające, że KSS dla danego samochodu został zatwierdzony.
- Szczegóły dotyczące wymiany KSS PZM na nowego rodzaju KSS PZM zostaną opublikowane po wydaniu wszystkich rozporządzeń i wdrożeniu przepisów.

Zatwierdzono wraz z załącznikami przez GKSS w dniu 30.01.2026

ZAŁĄCZNIK NR 1 PROPONOWANE ZMIANY NA SEZON 2027

1. Samochody Kategorii 2

W 2026 roku *prowadzona będzie dalsza analiza skuteczności i przydatności systemu Pf-FIA dla samochodów Kategorii 2 startujących w GSMP. Wyniki analizy oraz propozycje zostaną przedstawione do 30.09.2026. Kierowcy/Zawodnicy zobowiązani są do wypełnienia i przedstawienia podczas BK-1 wypełnionych formularzy PF dla samochodów kat. 2*

2. Samochody historyczne

W roku 2026 przeprowadzona będzie analiza przepisów i wymagań opublikowanych w przepisach wg wymagań przepisów międzynarodowych FIA.

Zostanie opublikowana ostatnia edycja Załącznika K - FIA z tłumaczeniem na język polski w zakresie przepisów dla samochodów kategorii 1.

W 2026 zostanie podjęta decyzja dotycząca wprowadzenia posiadania NHTP dla wszystkich samochodów startujących w GSMP od 2027 roku.

ZAŁĄCZNIK NR 2 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 GKSS dotyczących GSMP.

1.2. Samochody muszą posiadać wyposażenie bezpieczeństwa odpowiadające przepisom podanym w aktualnym Zał. J do MKS i Zał. L 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/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.

1.4. Wykaz wyposażenia oraz informacje dodatkowe

1.4.1 Samochody kat I. Wymagania dotyczące wyposażenia bezpieczeństwa zamieszczono w tabeli nr 1.

Tabela 1.

Nazwa wyposażenia	Numer Listy Technicznej FIA / standard lub pkt Zał. J FIA	Oznaczenie grupy - wymagania: O - obowiązkowe Z- zalecane	
		Kat. II (wszystkie) Grupy wg Pf 1-5, Grupa RHC, Cross Car	Historyczne kat I, Grupa MF,
Kask ⁽³⁾	- TL-33/8860-2010, - TL-107/8859-2024 lub 8859-2024-ABP - TL-69/8860-2018 lub 8860-2018-ABP - TL-49/8859-2015	O Kat. II TYLKO TL-69/8860-2018 lub 8860-2018-ABP	O Kat. II TYLKO TL-69/8860-2018 lub 8860-2018-ABP
Kask bez systemu FHR	TL-25 - tylko jeżeli nie jest stosowany system FHR		
System FHR	TL-29 : - HANS/8858-2002 - FHR/8858-2010	O	O - w samochodach z okresu J1, J2, K, z silnikami powyżej 2000cm ³ oraz Kit Kar, - w zawodach międzynarodowych Z - w pozostałych samochodach
Kombinezon Bałakława Bielizna ognioodporna Buty Rękawiczki	TL-27/8856-2000 (2) TL-74/8856-2018	O	O
Pasy bezpieczeństwa	TL-57/8853-2016 lub TL-24/8853-98 i 8854-98	O W klasach RHC-3a, RHC-3b oraz RHC-4 na zasadach określonych w regulaminie Grupy RN, pkt 901-3	O - w samochodach z okresu J1, J2, K, z silnikami powyżej 2000cm ³ oraz Kit Kar, - w zawodach międzynarodowych
Siedzenia i wsporniki	TL-12/8855-1999, TL-40, TL-91/8855-2021 lub 8862-2009	O W klasach RHC-3a, RHC-3b oraz RHC-4 na zasadach określonych w regulaminie Grupy RN, pkt 901-2	Dla pozostałych grup/klas możliwość stosowania dodatkowo 5 lat po utraceniu ważności dopuszczenia (homologacji)
Mocowanie foteli	Zał. J - art. 253-16	O	O
Otulina klatki obowiązkowe na wszystkich elementach w strefie dachu	23 Zał. J -art. 8.3.5	O	O
Urządzenie gaśnicze	Zał. J, -art. 253-7	O	O
Mocowanie urządzeń gaśniczych w samochodzie Tylko system „anty-torpedo”	16,52 -art. 253-7 pkt. 7.2, 7.3	O	O
Akumulator i jego mocowanie w kabinie	Zał. J - art. 254 pkt. 6.8	O	O

Regulamin Górskich Samochodowych Mistrzostw Polski 2026

	Załącznik J - art. 255 pkt. 5.8.3		
Bezpieczny zbiornik paliwa ⁽¹⁾	Załącznik J, art. 253-14	O / Z ⁽¹⁾	Z ⁽¹⁾

(1) Bezpieczny zbiornik paliwa jest obowiązkowy w samochodach, które:

- posiadają silniki o pojemności skokowej **nominalnej lub przeliczeniowej dla silników z systemem doładowania pow. 2000 cm³, nie dotyczy samochodów w grupie narodowej RHC,**
- **w klasach lub grupach Pf, posiadają silniki o pojemności skokowej poniżej 2000 cm³ ale posiadają modyfikacje nadwozia polegające na zastosowaniu nieoryginalnych (np. niemetalowych) elementów poszyc zewnętrznych lub/ oraz znaczące modyfikacje podłogi nadwozia samonośnego.**

W pozostałych samochodach bezpieczne zbiorniki są zalecane. Samochody, które nie będą posiadały zamontowanego bezpiecznego zbiornika nie będą mogły być zgłoszone do klasyfikacji zawodów międzynarodowych.

W samochodach historycznych należy zastosować wypełnienie wnętrza zbiornika zgodne z pkt. 5.5.2 Załącznik K, tj. w piankę bezpieczeństwa zgodną z American Military Specification MIL-B-83054 lub anty-wybuchową folię «D-Stop».

(2) Wyposażenie bezpieczeństwa osobistego zgodne z homologacją FIA Standard 8856-2000 (lista techniczna nr 27), które nie posiada hologramu FIA jest dopuszczone do użycia **na poniższych zasadach:**

Od sezonu 2024 i w latach następujących:

- kombinezony będą dopuszczone do użycia przez 15 lat od daty produkcji,
- długa bielizna, balakława, rękawice (nie dotyczy pilotów) oraz buty **nie będą dopuszczone,**
- skarpety będą dopuszczone do użycia bezterminowo.

(3) Kaski z utraconą ważnością, dopuszczone stosowanie tylko w zawodach GSMP.

W sezonie 2026 będą dopuszczone **również** kaski:

1. Snell SA2010 + FIA 8858-2010 (z hologramem; hologramy wprowadzono 01.01.2013),
2. Snell SAH2010 + FIA 8858-2010 (z hologramem; hologramy wprowadzono 01.01.2013).

1.4.2 Samochody kat II. Wyposażenie bezpieczeństwa w samochodach wyścigowych kat. II musi być zgodne z wymaganiami Załącznik L do MKS.

1.5. Wymagania dotyczące klatek bezpieczeństwa.

1.5.1. Wymagania ogólne

Zgodnie z decyzją FIA, od 01.01.2021 wszystkie nowe samochody (nowa Homologacja FIA, nowy Paszport Techniczny dla samochodów bez homologacji FIA) muszą być wyposażone w klatkę bezpieczeństwa homologowaną przez FIA lub certyfikowaną przez ASN zgodnie z przepisami FIA odnośnie homologacji klatek bezpieczeństwa. Regulamin Certyfikacji Klatek Bezpieczeństwa, jest dostępny na stronie PZM, https://pzm.pl/pliki/zg/samochody/regulamin_certyfikacji_klatek_bezpieczenstwa_pzm_-_2022_3.pdf.

1.5.2. Wymagania dla samochodów z grup / klas przygotowanych zgodnie z przepisami technicznymi FIA, art. 258.1 oraz artykuł 277 Załącznika J.

Dla samochodów homologowanych przez FIA lub PZM w grupach N, A, B przed 01.01.2021, w których zakres modyfikacji wykracza poza dozwolony przez przepisy FIA lub PZM dla danej grupy, w której samochód był homologowany, klatki bezpieczeństwa muszą być certyfikowane zgodnie z wymogami określonymi przez:

- Regulamin Homologacji Klatek Bezpieczeństwa FIA lub Regulamin Certyfikacji Klatek Bezpieczeństwa PZM w pkt 2.6.:

- W roku 2026 w samochodach wyposażonych w silniki o maksymalnej pojemności skokowej (przeliczeniowej) do 2000 cm³, dopuszczone zostaną samochody wyposażone w klatkę bezpieczeństwa, która będzie posiadała kompletną elementami zgodnie z wymaganiami Załącznik J 2020, bez konieczności posiadania certyfikatu. Wymagane jest przedstawienie oświadczenia wydanego przez uprawnionego spawacza, który wykonał spawanie klatki bezpieczeństwa.

Dodatkowe ustalenia dla klatek wykonanych zgodnie z Regulaminem Certyfikacji Klatek Bezpieczeństwa PZM:

- Dla samochodów, dla których Książka Samochodu Sportowego została wystawiona od 01.01.2023 powyższy wymóg będzie obowiązkowy

- Dla samochodów niehomologowanych przez FIA lub PZM, dla których Książka Samochodu Sportowego **została wystawiona od** roku 2025, klatki bezpieczeństwa jako minimum muszą być certyfikowane zgodnie z wymogami określonymi przez PZM (załącznik nr 5, pkt 2 Regulaminu Certyfikacji Klatek Bezpieczeństwa PZM, uwzględniając rys. 253-35 Art. 253 Załącznik J do MKS 2020).

Powyższe wymagania dotyczą (są obowiązkowe) również dla samochodów, w których zastosowane

modyfikacje można jednoznacznie uznać, że wydana karta homologacyjna utraciła swoją ważność. W szczególności dotyczy modyfikacji, które znacząco zmieniły koncepcję samochodu, zastosowanie innych jak homologowane zespołów lub spowodowały znaczący wzrost osiągnięć, np. poprzez zastosowanie:

- dodatkowego napędu,
- zespołu napędowego lub silnika z innego modelu lub marki,
- silnika o wyższej pojemności skokowej lub kompletacji,
- modyfikacji strukturalnych elementów nadwozia lub ramy,
- zastąpienie stałych elementów nadwozia na elementy wykonane z innego materiału np. z tworzyw sztucznych.

1.6. Drzwi od strony kierowcy

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:

- 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.

1.7. Mocowanie zbiornika paliwa

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.

1.8. Elementy aerodynamiczne - mocowanie

W przypadku zastosowania innych jak seryjne spoilerów, muszą być zamocowane do nośnych elementów szkieletu nadwozia.

1.9. Mocowanie szyb wykonanych z poliwęglanu lub szkła laminowanego - zalecane

- szyba przednia musi być możliwa do usunięcia przez służby ratunkowe z zewnątrz samochodu, za pomocą klucza imbusowego nr 4,
- dla pozostałych szyb zaleca się również stosowanie ich mocowania za pomocą klucza imbusowego nr 4.

2. PALIWO

2.1. Podczas zawodów może być używane tylko paliwo zgodne z przepisami podanymi w:

- Zał. J, art. 266,
- paliwo handlowe o maksymalnej zawartości metanolu lub etanolu 10%,
- Zał. K, art. 6 (dla samochodów historycznych).

2.2. GKSS dopuszcza przeprowadzenie kontroli zgodności paliwa w pełnym zakresie lub tylko wybranych parametrów np. liczba oktanowa (badania laboratoryjne) lub zawartość etanolu/metanolu - podczas zawodów, przy użyciu testera.

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. 10.5.2. Regulaminu GSMP dotyczący przyjazdu na pola startowe 10 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 15°.

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

4. KATEGORIA HISTORYCZNA

4.1. 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:

- a) HISTORYCZNEGO PASZPORTU TECHNICZNEGO FIA, zwanego dalej HTP-FIA (zgodnie z instrukcją FIA i PZM). Dokument HTP-FIA upoważnia również do startów w zawodach międzynarodowych.
- b) NARODOWEJ KARTY ZGODNOŚCI TECHNICZNEJ SAMOCHODU HISTORYCZNEGO KAT. I (Załącznik nr 2A)
- c) NARODOWEJ KARTY ZGODNOŚCI TECHNICZNEJ SAMOCHODU HISTORYCZNEGO KAT. II (Załącznik nr 2B)

W w/w dokumentach m.in. zostanie 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: HS1-A1, HS5

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.

4.2. Przepisy techniczne

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

4.2.2 Kompletacja samochodu. Zabronione jest:

- stosowanie lub używanie materiałów, osprzętu, czujników itd., które nie były stosowane w okresie z jakiego pochodzi samochód, patrz załącznik III do Zał. K 2025,
- jakiegokolwiek przystosowanie wersji samochodu, która nie była homologowana na wersję homologowaną.

4.2.3 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.

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

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

4.2.6 Samochody mogą startować na oponach określonych w Zał. K do MKS FIA,

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

4.2.7 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).

4.2.8 Dla samochodów z silnikami doładowanymi obowiązują współczynniki przeliczeniowe pojemności skokowej podane w załączniku VII, Zał. K z 2025 roku.

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

4.3. Wyposażenie bezpieczeństwa

4.3.1 Klatka bezpieczeństwa muszą być wykonane z rur stalowych zgodne z wymaganiami Zał. K.

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

4.3.3 Uszy holownicze są obowiązkowe.

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

5. KATEGORIA HISTORYCZNA - GRUPA WIEKOWA K

5.1. Przepisy ogólne

W sezonie 2026 dopuszcza się stosowanie przepisów pkt 5.1.4 oraz 5,1,5 jakie obowiązywały w roku 2025 i dotyczą one tylko samochodów zgłaszanych do zawodów GSMP.

5.1.1. Zastrzeżenia:

- stosowanie przepisów technicznych zawartych w Załączniku K, załącznik III (systemy elektroniczne) jest obowiązkowe,
- stosowanie przepisów technicznych zawartych w Załączniku K, załącznik VII (wymagania dla grup J1, J2 oraz K) jest dopuszczone jak dla samochodów rajdowych w zakresie średnic zwęzek dla silników doładowanych - patrz art. Nr 4 (tabela),
- samochody, w których zastosowano skrzynie biegów z tzw. synchronizatorami „kłowymi” muszą posiadać masę minimalną powiększoną o 4% w odniesieniu do wymaganej masy minimalnej, z zaokrągleniem ostatniej cyfry do 5 lub 0 (np. min. masa samochodu wg Zał. J = 860 kg, wymagana 895 kg),
- wszystkie odstępstwa od przepisów Załącznika K 2025 oraz karty homologacyjnej nie będą dopuszczone w sezonie 2026, np.:
 - górne mocowanie kolumny McPherson (top mount plate)” (jeżeli nie dopuszczono w karcie homologacyjnej),
 - szyby boczne w samochodach z okresu wiekowego J1, J2 oraz K, dla których wymagane jest zastosowanie folii anty-odpryskowej zgodnie z Zał. K, Załącznik VII, pkt 3.1.

Wymagane informacje i materiały dotyczące samochodów historycznych są dostępne na stronie <https://historicdb.fia.com>- karty homologacyjne, załączniki J oraz przepisy z okresów historycznych.

5.1.2. Dopuszczone samochody

- Samochody, dla których wydane były karty homologacyjne dla grupy N i A oraz rozszerzenia VO i VK, w okresie od 01.01.1991 roku do 31.12.2000 roku.
- Nadwozia samochodów będą identyfikowane na podstawie homologacji, a nie na podstawie numeru VIN.
- 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 od roku wydania karty homologacyjnej samochodu. Obowiązkowe jest posiadanie karty homologacyjnej, niezbędnej do identyfikacji samochodu.
- Odstępstwa, które mogą wynikać np. z braku dostępności oryginalnych części będą dopuszczone na poniższych zasadach:
 - zastosowana część nie może powodować zmiany osiągniętych sportowych samochodu,

- przed zastosowaniem nieoryginalnej części należy z wyprzedzeniem 1 miesiąca pisemnie zgłosić wniosek do Zespołu Technicznego PZM. 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,
- Podczas BK1 zawodnik i/lub kierowca pod rygorem niedopuszczenia do zawodów musi przedstawić kartę homologacyjną zgłoszonego samochodu (na drukach FIA, oryginał) oraz Książeczkę Samochodu Sportowego (KSS). Wskazane jest posiadanie również innych dokumentów umożliwiających identyfikację samochodu lub części oraz opisujących jego historię.
- Samochody wyprodukowane w Polsce, które utraciły homologację PZM, fragmentarycznie mogą być skompletowane (nadwozie, zderzaki, tablica rozdzielcza itp.) zgodnie z kolejnymi udokumentowanymi wariantami producenta, na podstawie katalogu części, książek naprawczych lub fotografii reklamowych.

5.1.3. Przepisy bezpieczeństwa

Podstawowe wyposażenie bezpieczeństwa musi być zgodne z wymogami Regulaminu Technicznego. (patrz art.1 niniejszego regulaminu)

Dodatkowe postanowienia:

- klatka bezpieczeństwa musi być wykonana zgodnie z wymogami Zał. J. Otuliny ochronne są obowiązkowe wg art. 8.4 art. 253 Zał. J,
- szyby:
 - szyba przednia musi być wykonana ze szkła warstwowego „klejonego”,
 - szyby boczne jeżeli są oryginalne lub homologowane muszą być zgodnie z Art.253-11 Zał. J. Szyby boczne mogą być wykonane z twardego i przezroczystego materiału o minimalnej grubości 4 mm - wymagany typ materiału FAA, na przykład Lexan 400,
- dodatkowe mocowanie pokryw jest obowiązkowe wg Zał. J, art. 253-5,
- w pozostałym zakresie warunków bezpieczeństwa obowiązują wymagania określone w art. 253 Zał. J.

5.1.4. Ogólne przepisy techniczne

O ile postanowienia niniejszego artykułu nie stanowią inaczej, dozwolone są jedynie modyfikacje na które zezwala homologacja dla danego modelu samochodu oraz Zał. J, jaki obowiązywał w okresie ważności homologacji samochodu.

1) Masa samochodu Grupy A musi odpowiadać przepisom Zał. J z okresu homologacji samochodu - patrz tabela nr 3, a dla samochodu Grupy N wartości podanej w karcie homologacyjnej.

Tabela 2. Masy minimalne

Pojemność skokowa silnika (cm ³)	Masa minimalna w okresach wiekowych (kg)		
	od 1991 do 1992	od 1993 do 1997	od 1997 do 2001
do 1000 cm ³	620	670	670
od 1000 cm ³ do 1300 cm ³	700	760 (*)	-
od 1300 cm ³ do 1600 cm ³	780	850	-
od 1000 cm ³ do 1400 cm ³	-	-	850
od 1400 cm ³ do 1600 cm ³	-	-	850
od 1600 cm ³ do 2000 cm ³	860	860	930
od 2000 cm ³ do 2500 cm ³	940	940	1030
od 2500 cm ³ do 3000 cm ³	1020	1020	1110
od 3000 cm ³ do 3500 cm ³	1100	1100	1200
od 3500 cm ³ do 4000 cm ³	1180	1180	1280
od 4000 cm ³ do 4500 cm ³	1260	1260	1370
od 4500 cm ³ do 5000 cm ³	1340	1340	1470
od 5000 cm ³ do 5500 cm ³	1420	1420	1560
ponad 5500 cm ³	1500	1500	1650

(*) - nie dotyczy samochodów grupy 10, dla których minimalne masy podano w pkt 4b.

2) Samochody posiadające silnik z doładowaniem, muszą posiadać zamontowany na sprężarce ogranicznik (zwężkę). Wymiary ogranicznika muszą być zgodne z przepisami określonymi w Zał. J, jaki obowiązywał w okresie daty ważności karty homologacyjnej samochodu. Całe powietrze niezbędne do zasilania silnika musi przechodzić przez ten ogranicznik.

- 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 poniżej.

- Samochody homologowane po 01.01.1995

Obowiązkowe jest stosowanie ograniczników wlotu powietrza, tzw. zwężek:

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

3) Pompa paliwa: dopuszcza się zmianę mechanicznej pompy paliwa na elektryczną lub zastosowanie innej niż homologowana pompa paliwa oraz zastosowanie dodatkowego filtra paliwa i/lub regulatora ciśnienia paliwa. Dopuszcza się zastosowanie układu dwóch pomp paliwa. Jeżeli pompy paliwa są zamontowane w kabinie to muszą być zabezpieczone ognioodporną i szczelną przegrodą. Wszystkie pompy paliwa mogą działać wyłącznie gdy silnik pracuje lub w czasie procedury uruchamiania silnika.

4) Miska olejowa: kształt, pojemność, budowa i materiał dowolny pod warunkiem, że zamontowanie takiej miski nie będzie wymuszało modyfikacji nadwozia i jedyną jej funkcją będzie gromadzenie oleju. Zastosowanie suchej miski jest dozwolone wyłącznie, gdy była ona homologowana. W modelach, w których homologowana była sucha miska dopuszcza się stosowanie akumulatora oleju.

5) Chłodnica oleju: dowolna.

6) Chłodnica silnika i sposób jej zamocowania oraz przewody cieczy chłodzącej są dowolne. Usytuowanie chłodnicy musi być zgodnie z homologacją.

7) Termostat silnika jest dowolny.

8) Wentylator chłodnicy i jego system napędu jest dowolny. Dozwolone jest zastosowanie dodatkowych wentylatorów chłodnicy oraz zamontowanie przewodów (tunel) doprowadzających powietrze do chłodnicy.

9) Pompa cieczy chłodzącej: zasada działania zgodna z homologacją.

10) Koło zamachowe musi mieć minimalną masę zgodną z homologacją.

11) Każdy samochód, w którym fabrycznie zamontowany katalizator został wymontowany musi być wyposażony w katalizator homologowany przez FIA (dopuszcza się katalizatory „handlowe” które posiadają znak CE). Katalizator nie może być modyfikowany. We wszystkich samochodach dopuszczalny poziom hałasu mierzony zgodnie z procedurą FIA, pomiędzy 2500 i 3500 obr/min, nie może przekraczać 98 dB(A).

12) Skrzynia biegów: obudowa jest dowolna, ale przełożenia poszczególnych biegów muszą być zgodne z homologacją. Można stosować skrzynie kłowe. Sposób sterowania musi być zachowany.

13) Półosie i wał napędowy: dowolne.

14) Zaciski hamulcowe: producent dowolny, ale ilość i średnica tłoczków hamulcowych musi być nie większa niż w homologacji.

15) Tarcze hamulcowe: maksymalna średnica i grubość tarcz musi być nie większa niż homologacji .

16) Dopuszcza się stosowanie handlowych korektorów układu hamulcowego i pomp hydraulicznych hamulca ręcznego innych niż dozwolonych w homologacji samochodu sportowego FIA. Każda taka modyfikacja musi odbyć się zgodnie z procedura opisaną w art.4.2.3 (jak dla samochodów historycznych).

17) Układ zawieszenia: położenie punktów mocowania zawieszenia oraz położenie osi obrotu punktów zawieszenia nie może być zmienione. Materiał przegubów jest dowolny.

18) Górne mocowanie amortyzatora oraz kolumny McPherson (top mount plate): dowolne.

19) Wzmocnienie punktów mocowania zawieszenia jest dozwolone poprzez dodanie materiału dopasowanego do kształtu oryginalnej części.

20) Drażki wzmacniające można montować zgodnie z art.255-5.3.1 Zał. J.

21) Piasty kół: dowolne.

22) Koła: średnica i szerokość obręczy musi być zgodna z zał. J z okresu.

23) Homologowany kształt nadwozia musi być zachowany.

24) Zderzak przedni i tylny, urządzenia aerodynamiczne oraz nakładki boczne progów mogą być wykonane z dowolnych laminatów lub materiałów kompozytowych.

25) Dopuszcza się stosowanie wywietrzników dachowych również w samochodach, dla których karta homologacyjna nie przewiduje wywietrznika. Wykonanie i zamontowanie wywietrznika dachowego musi być konsultowane z Delegatem Technicznym PZM i wpisane do KSS.

5.1.5. Szczegółowe przepisy techniczne poszczególnych grup

Tabela 3. Kategoria HS 6 (klasy od E 1 do E 4) - szczegółowe przepisy techniczne

Klasy od E 2 do E 4	Klasa E 1
<p>1. Podczas BK1 będzie odbywać się plombowanie sprzężarek i innych wytypowanych części/zespołów.</p> <p>2. Zgodnie z postanowieniami art 2 niniejszego regulaminu, stosowanie rozszerzeń VO i/lub VK wydanych po 31.12.2021 jest zabronione.</p> <p>3. W Samochodach Honda Civic o nr homologacji A/N-5444, A/N-5552, A/N-5356 oraz A/N-5400 dopuszcza się stosowanie alternatywnych silników na zasadach wymienionych poniżej:</p> <p>3.a. Silników o symbolu B16A1 lub B16A2,</p> <p>3.b. Silników o symbolu D16 (EG5/SOHC),</p> <p>3.c. Dla samochodów z homologacją A/N-5400, dotyczy silnika wraz z oryginalną skrzynią biegów,</p> <p>3.d.Podstawowe wymiary oraz komplectacja dla silników D 16:</p> <ul style="list-style-type: none"> • kolektor ssący typ D 16z6 lub D16y8 (bez modyfikacji), • maksymalna średnica przepustnicy $56.0^{+0,25}$ mm, • kolektory wydechowe oryginalne (bez modyfikacji): <ul style="list-style-type: none"> - górny żeliwny, średnice otworów wylotowych $42,5^{+0,5}$mm, - dolny stalowy, średnica otworu wylotowego $45,0^{+0,5}$mm. 	<p>1. Do startu w Grupie 11 dopuszczone są tylko samochody marki FIAT, modele Cinquecento 1,1 i Seicento 1,1.</p> <p>2. Ustala się minimalną masę samochodu (bez kierowcy), w zależności od komplectacji silnika tj.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 720 kg, dla samochodu z silnikiem, z zastosowanym pojedynczym korpusem przepustnicy, • 760 kg, dla samochodu z silnikiem, z zastosowanym korpusem z 2 lub 4 przepustnicami i zgodnym z rozszerzeniem typu VK.

5.1.6. Przepisy uzupełniające

1) W samochodach startujących w GSMP, dopuszcza się stosowanie klatek bezpieczeństwa wykonanych zgodnie z wymaganiami określonymi w edycji Załącznika J, zgodnej z deklarowanym rokiem specyfikacji budowy samochodu.

Zaleca się przeprowadzenie analizy różnic komplectacji posiadanej klatki bezpieczeństwa w stosunku do wymagań określonych w Załączniku K - FIA, załącznik nr 2.

2) Samochody, które zostaną uznane jako konstrukcje niebezpieczne nie zostaną dopuszczone do udziału w zawodach.

5.2. Przepisy techniczne samochodów FIAT 126/Fiat 500 - Grupa MF

5.2.1. Przepisy ogólne

Przepisy techniczne dla samochodów FIAT 126, POLSKI FIAT 126p oraz Fiat 500 (stary model od 1957), zostały utworzone w celu umożliwienia kontynuowania startów tych samochodów przy zachowaniu zasad jak dla:

- samochodów historycznych - specyfikacja jak dla homologacji grupy A,
- samochodów z zaawansowanymi modyfikacjami - specyfikacja jak dla grupy E1.

5.2.2. Dopuszczone samochody

1) Dopuszcza się wszystkie wersje samochodów Fiat 126 z wyłączeniem wersji nadwoziowej Cabrio.

2) Nadwozia samochodów będą identyfikowane na podstawie homologacji, a nie na podstawie numeru VIN.

3) Podczas BK1 zawodnik i/lub kierowca pod rygorem niedopuszczenia do zawodów musi przedstawić kartę homologacyjną zgłoszonego samochodu (na drukach FIA, oryginał) oraz Książeczkę Samochodu Sportowego (KSS). Wskazane jest posiadanie również innych dokumentów np. paszport HTP-FIA lub umożliwiających identyfikację samochodu lub części oraz opisujących jego historię.

5.2.3. Przepisy bezpieczeństwa

Podstawowe wyposażenie bezpieczeństwa musi być zgodne z wymogami Regulaminu Technicznego. (*patrz art.1 niniejszego regulaminu*) oraz dodatkowo:

- klatka bezpieczeństwa musi być wykonana zgodnie z kartą homologacyjną lub wymogami Zał. J,
- dodatkowe mocowanie pokryw jest obowiązkowe wg Zał. J, art. 253-5,
- uszy holownicze są obowiązkowe,
- siatka ochronna - zgodnie z art. 253.11 zał. „J” MKS FIA.

5.2.4. Ogólne przepisy techniczne

Samochody, w których zostaną zastosowane zabronione rozwiązania lub uznane jako niebezpieczna konstrukcja nie zostaną dopuszczone do udziału w zawodach.

Informacje i materiały dotyczące samochodów historycznych są dostępne na stronie <https://historicdb.fia.com>- karty homologacyjne, załączniki J oraz przepisy z okresów historycznych.

5.2.5. Szczegółowe przepisy techniczne

Klasa MF-A - przewidziana jest dla samochodów, w których zastosowano rozwiązania lub komponenty inne jak oryginalne, np. silnik, skrzynia biegów, układ zawieszenia kół jednych.

Zakres maksymalnych modyfikacji podano poniżej oraz w tabeli nr 4:

1. Nadwozie, dopuszcza się stosowanie wymienionych poniżej nieoryginalnych elementów nadwozia wykonanych z niepalnych materiałów przy zachowaniu następujących warunków:

- pokrywa bagażnika,
- pokrywa silnika,
- drzwi boczne od strony kierowcy, klatka bezpieczeństwa musi posiadać boczne wzmocnienie „X”,
- poszycie dachu, klatka bezpieczeństwa musi posiadać wzmocnienie dachu.

2. W przypadku stosowania silnika innego jak oryginalny zezwala się na zabudowanie tylko silnika o pojemności skokowej 903 cm³, który był stosowany w różnych modelach samochodów FIAT.

3. W przypadku zastosowania głowicy silnika w wersji z wałkiem rozrządu w głowicy, maksymalna pojemność skokowa silnika wynosi 700 cm³.

Tabela nr 4

Typ samochodu	Typ silnika/ poj.skok.	Układ zasilania	Maksymalna średnica przepustnicy	Skrzynia biegów	Obręcze koła - średnica	Masa minimalna samochodu z kierowcą
Fiat 126	2-cyl./ maks. 800 cm ³	Wtrysk wielopunktowy	48 mm	Sekwencyjna/ Maks. 6 biegów	10" ÷ 13"	500 kg
Fiat 126	4-cyl./ Maks. 903 cm ³	Wtrysk jednopunktowy	34 mm	Sekwencyjna/ Maks. 6 biegów	10" ÷ 13"	590 kg
Fiat 500	2-cyl./ maks. 700 cm ³	Wtrysk wielopunktowy	45 mm	Sekwencyjna/ Maks. 6	10" ÷ 13"	455 kg

W klasie MF-A dopuszczone są również samochody zgodne z regulaminem technicznym WSMP - Dywizja 2.

Klasa MF-B- przewidziana jest dla samochodów, które posiadają kompletację opartą na oryginalnych rozwiązaniach konstrukcyjnych i zastosowanych modyfikacjach dotyczących:

- możliwości powiększenia pojemność skokowej silnika do 740 cm³,
- układu zasilania poprzez możliwości zastosowania innego typu gaźnika oraz modyfikacji kanałów w głowicy,
- możliwości zastosowania dowolnej średnicy zaworów w głowicy silnika,
- możliwości zastosowania dowolnych przełożeń w skrzyni biegów, ilość biegów 4+1,
- zastosowaniu kół o średnicy 12" lub 13".

Minimalna masa samochodu z kierowcą - 630 kg

W klasie MF-B dopuszczone są również samochody zgodne z regulaminem technicznym WSMP - Dywizja 1.

Klasa MF-C - dedykowana jest dla samochodów, które muszą posiadać kompletację opartą na oryginalnych rozwiązaniach konstrukcyjnych i zastosowanych tylko modyfikacjach dopuszczonych w wydanych przez FIA kartach homologacyjnych.

Następujące dane techniczne muszą zostać zachowane:

- maksymalna pojemność skokowa silnika 662 cm³,
- gaźnik IMB o średnicy przepustnicy 28 mm oraz średnicy zwężki 23 mm,
- skrzynia biegów 4+1, z przełozeniami podanymi w karcie homologacyjnej,
- średnica kół 12" lub 13".

Minimalna masa samochodu z kierowcą - 630 kg.

W klasie MF-C dopuszczone są również samochody zgodne z regulaminem technicznym WSMP - Dywizja 0.

5.2.6. Przepisy uzupełniające

Samochody, które zostaną uznane jako konstrukcje niebezpieczne nie zostaną dopuszczone do udziału w zawodach

5.3. Przepisy techniczne pojazdów Cross-Car

5.3.1. Silnik:

- maksymalna pojemność skokowa silników wynosi 750 cm³,
- stopień sprężania nie może być zwiększony,
- dopuszcza się stosowanie tylko układów dolotowych/korpusu przepustnicy stosowanych w seryjnych silnikach bez dokonanych modyfikacji.

5.3.2. Bieg wsteczny/system cofania - zalecany

5.3.3. Koła opony:

- dopuszcza się stosowanie opon typu „slick” o rozmiarze dostosowanym do montażu na oryginalne obręcze (szerokość 6” - koła przednie i szerokość 8” - koła tylne),
- zabronione jest zwiększanie rozstawu kół poprzez stosowanie tzw. podkładek dystansowych pomiędzy obręczami i piastami kół. Maksymalna szerokość kół nie może przekraczać 1650 mm dla kół przednich i 1700 mm dla kół tylnych.

5.3.4. Rama pojazdu/ konstrukcja bezpieczeństwa.

Podczas Bk-1 należy przedstawić dokument homologacji/certyfikacji ramy pojazdu.

5.3.5. Układ napędowy

Dopuszcza się możliwość stosowania mechanizmu różnicowego na następujących zasadach. Zawodnik/kierowca jest zobowiązany do:

- zgłoszenia tego zamiaru w PZM, minimum 40 dni przed datą zawodów.
 - podania danych technicznych, które zostaną umieszczone w Regulaminie GSMP w formie komunikatu, którego treść będzie dostępna dla wszystkich zainteresowanych kierowców/zawodników (30 dni przed zawodami).
- Mechanizm różnicowy musi pochodzić ze źródła, które umożliwia swobodne jego nabycie.

5.4. Przepisy techniczne dla samochodów Grupy RN

Przepisy opublikowane są na stronie internetowej PZM pod adresem:

https://pzm.pl/pliki/zg/samochody/przepisy_szczegolowe_grupy_rn_pzm_2022_0.pdf

6. PRZEPISY UZUPELNIAJĄCE DLA SAMOCHODÓW KATEGORII 1 (Pf - FIA) - przepisy obowiązujące tylko w GSMP

6.1. Przepisy ogólne

6.1.a Bezpieczeństwo

Ze względów bezpieczeństwa ograniczona jest ilość elementów łatwopalnych zamontowanych w samochodach sportowych. Zabronione jest stosowanie zbędnego wyposażenia np. kół zapasowych, siedzeń dla pasażerów i innych elementów wykonanych z materiałów łatwopalnych.

6.1.b Kontrola obrotów silnika

Dla wszystkich samochodów obowiązuje stosowanie zapisów podanych w RPM Data Logger Technical Instructions - opublikowane na stronie FIA w dniu 16.12.2021

(https://www.fia.com/sites/default/files/technical_instructions_-_rpm_data_logger_-_hc_16.12.pdf).

Zawodnik musi zapewnić:

- wiązka przewodów musi znajdować się w kokpicie i musi być łatwo dostępna i posiadać następujące złącze końcowe DTM06-4S,

- wiązka przewodów musi być oddzielona od głównej wiązki przewodów pojazdu, aby była możliwa jej sprawdzenia,

- przewód sygnałowy musi być połączony z wiązką przewodów bezpośrednio do jednej z cewek układu zapłonowego (schemat w instrukcji), tj. w zależności od typu cewki zapłonowej.

Samochody z elektronicznymi cewkami zapłonowymi:

Podłączenie przewodu sygnałowego (niskie napięcie 4-50 V) do jednej z elektronicznych cewek zapłonowych, do pinu 3 złącza FIA (PIN 3 - sygnał obrotów LV).

Samochód bez elektronicznych cewek zapłonowych:

Możliwe jest podłączenie do ujemnego pinu zasilania uzwojenia pierwotnego cewki. W takim przypadku

Należy połączyć ujemny pin zasilania uzwojenia pierwotnego cewki do pinu 4 złącza FIA (PIN 4 - sygnał obrotów HV).

6.3 Grupy i klasy od 1 do 5

6.3 Art. 258.1 pkt 16.8.3 Struktura wzmacniająca podwozie (typ od 1 do 4)

Przyjmuje się następujące interpretacje:

- certyfikowane lub homologowane klatki bezpieczeństwa niezależnie od ich kompletności będą traktowane jako Typ 1 wzmocnień struktury podwozia / nadwozia,

- strefa wzmocniona od strony przedniej jest wyznaczona przez linię poprzeczną do osi pojazdu, poprowadzoną przez najbardziej wysunięte do przodu powierzchnie „kielichów” kolumn Mc Pherson lub punkty górnego mocowania amortyzatorów przednich (zamiast przez dolną krawędź szyby przedniej),

- samochody dwumiejscowe, które posiadają oryginalną konstrukcję podwozia / nadwozia opartą na klasycznej konstrukcji samonośnej, w której wszystkie elementy takie jak podłoga, podłużnice, słupki, progi, błotniki tylne, wykonane są z tłoczonych profili stalowych (bez udziału innych technologii lub modyfikacji) będą klasyfikowane jako Typ 1.

6.4 Art. 258.1 pkt 16.5.20 - Maksymalne obroty silnika

Przekraczanie zadeklarowanych, maksymalnych obrotów silnika będzie traktowane jako odstępstwo techniczne jeżeli podczas przejazdu nastąpi zarejestrowanie wielokrotnego przekroczenia, tj. minimum 3 przypadki i każde przekroczenie nie będzie przekraczało 3% zadeklarowanej wartości.

6.6 Art. 258 -1, pkt 16.5.15 - Średnica wlotu obudowy sprężarki kompresora

Dla silników wyposażonych w tzw. kompresor zamiast średnicy wlotu należy podać:

- promień przepustnicy zabudowanej w układzie dolotowym dla kompresorów (sprężarek) wyporowych (Roots i Lysholm),

- średnicę przepustnicy zabudowanej w układzie dolotowym dla kompresorów (sprężarek) odśrodkowych.

7. Samochody Grupa 6 NAT

7.1 Dopuszczone samochody

7.1.1 W Grupie 6 NAT mogą startować samochody kategorii I (Zał. J, art. 251), które posiadają wydane karty homologacyjne FIA oraz samochody bez wydanych kart homologacyjnych FIA, które spełniają warunki wydania kart

homologacyjnych dla samochodów w grupie A (Zał. J, art. 255, tj. wyprodukowanie min. 2500 identycznych egzemplarzy w okresie 12 miesięcy).

7.1.2 Podstawowy zakres modyfikacji jest określony w przepisach Załącznika J, art. 258-1 ale z ograniczeniami oraz zasadami opisanymi poniżej.

7.2 Dopuszczone silniki

Dopuszcza się stosowanie następujących silników:

7.2.1 Silniki wolnossące benzynowe lub wysokoprężne o maksymalnej pojemności skokowej 2000 cm³.

7.2.2 Silniki wysokoprężne z turbodoładowaniem pod warunkiem zastosowania turbosprężarki o średnicy wlotu powietrza do kompresora maksymalnie 45,00 mm (dopuszcza się możliwość zastosowania zwężki-restryktora na zasadach opisanych w art. 258-1).

- zastosowania oryginalnej lub określonej w podstawowej homologacji FIA dla grupy A turbosprężarki,
- zastosowania zwężki-restryktora (*średnica do określenia, np. 35,00 mm*) w przypadku zastosowania turbosprężarki nieoryginalnej lub niehomologowanej.

7.2.3 Silniki benzynowe z systemem turbodoładowania o maksymalnej pojemności skokowej 1200 cm³ z zastosowanym zwężką-restryktorem (średnica zwężki na zasadach określonych w aktualnym Reg. Technicznym RSMP).

7.2.4 Silniki z kompresorem waporowym (dwuwirnikowym) o maksymalnej pojemności skokowej do 1600 cm³ (przelicznik poj. skokowej V x 1,2).

7.3 Ograniczenia dla silników benzynowych wolnossących o pojemności skokowej od 1650 cm³ do 2000 cm³.

- układ rozrządu, musi zostać zachowany jak w oryginalnym silniku w zakresie:
 - systemu napędowego wałka/wałków,
 - sterowania systemem zmiennych faz rozrządu lub wzniosem zaworów, odłączanie systemów nie będzie zmieniało typu rozrządu.
- korpus przepustnicy musi spełniać następujące wymagania oraz zależności:
 - zakazane jest stosowanie układów zasilania wyposażonych w system „wieloprzepustnicowy”,
 - w zależności od zastosowanej średnicy przepustnicy obowiązuje minimalna masa sportowa samochodu (masa z kierowcą) zgodnie z danymi podanymi w tabeli nr 5, poniżej.
- kolektor ssący:
 - w zależności od zastosowanego typu kolektora ssącego tj. seryjnego lub sportowego, obowiązuje minimalna masa sportowa samochodu (masa z kierowcą) zgodnie z danymi podanymi w tabeli nr 5.
 - kolektor ssący seryjny to kolektor ssący określony w karcie homologacyjnej FIA dla grupy A, pkt 328-i (foto) lub 327 - C11-1 i C11-2 (foto), tylko w zakresie jego konstrukcji oraz materiału. Nie będą respektowane rozwiązania dopuszczone w rozszerzeniach V_k.

UWAGA 1. Wymagane kolektory dla silników HONDA 2.0, które będą uznane jako seryjne:

- typ silnika K20a2 (homologacja FIA nr 5646 - EP3), kolektor z oznaczeniem na powierzchni odlewu PRB, maksymalna średnica wlotu do wewnętrznych kanałów wlotowych wynosi 45,0^{+0,1} mm,
- typ silnika K20z4 (homologacja FIA nr 5710 - FN2), kolektor z oznaczeniem na powierzchni odlewu RSP, maksymalna średnica wlotu do wewnętrznych kanałów wlotowych wynosi 50,0^{+0,1} mm,
- ponadto kolektory nie mogą być poddawane żadnym modyfikacjom lub udoskonaleń.

UWAGA 2. Dla samochodów lub silników, które nie posiadają wydanych kart homologacyjnych FIA należy przedstawić wiarygodną dokumentację zastosowanego rozwiązania seryjnego np. oficjalne karty katalogowe lub dane techniczne, które będzie można potwierdzić u oficjalnego dealera.

- **Maksymalne obroty silnika.**
Obroty silnika nie mogą przekraczać 8500 obr/min.
Wtyczka do kontroli obrotów musi zostać podłączona w samochodzie zgodnie z instrukcją FIA, link poniżej
file:///C:/Users/09KSS_DT/Downloads/technical_instructions_-_rpm_data_logger_2025_-_all_the_cars-1.pdf

Zasady podłączenia wiązki opisano w pkt 6.1.b - powyżej.

7.4 W silnikach o pojemności skokowej do 1650 cm³ dopuszczone jest stosowanie systemów wieloprzepustnicowych oraz dowolnych kolektorów ssących.

7.5 Dopuszczone skrzynie biegów

Dopuszcza się stosowanie następujących skrzyń biegów:

- sterowanie manualne w układzie „H”,
- inny system sterowania (np. łopatkami) jeżeli występuje w seryjnej kompletacji samochodu, obowiązuje dodatkowe zwiększenie masy o +35 kg do wartości podanych w tabeli nr 5,
- maksymalna ilość przełożeń 6+1,
- skrzynie biegów z synchronizatorami „kłowymi”,
- skrzynie biegów z sekwencyjnym systemem sterowania mogą być stosowane wyłącznie w samochodach rajdowych zbudowanych zgodnie z przepisami FIA: art. 260/2025 (Rally3, Rally4, Rally 5), art. 260D/2019 (R3T), art. 260/2019 (R3). Samochody te muszą spełniać wymagania określone w w/w przepisach oraz kartach homologacyjnych w zakresie:
 - Zastosowania określonej maksymalnej ilości przełożeń skrzyni biegów,
 - Zastosowania kompletacji silnika i jego osprzętu oraz zwężek/restryktorów w silnikach z systemem dotadowania.

Minimalna masa sportowa (samochód z kierowcą) została podana w tabeli nr 5.

7.6 Koła jezdne

Ze względów bezpieczeństwa wymagane jest stosowanie średnicy obręczy kół zgodnie z zasadami określonymi w Zał. J, art. 255 (samochody grupy A).

7.7 Modyfikacje nadwozia - elementy z tworzyw i szyba przednia

Dopuszcza się zastąpienie następujących metalowych elementów nadwozia zgodnie z art. 258-1.

W samochodach, w których zastosowano poszycie dachu wykonane z tworzywa sztucznego obowiązkowe jest zastosowanie szyby przedniej wykonanej ze szkła laminowanego.

7.8 Elementy aerodynamiczne

Dopuszcza się stosowanie tylko następujących elementów aerodynamicznych, wg poniższych zasad:

7.8.1. Dyfuzorów i spliterów, które mogą wystawać poza obrys nadwozia/zderzaka nie więcej jak 50 mm.

7.8.2. Spoilerów wg poniższych zasad:

- wysokość najwyższego punktu skrzydła nie może być 50 mm powyżej najwyższego punktu dachu,
- tylna krawędź skrzydła nie może być wysunięta do tyłu powyżej wymiaru zwisu tylnego nadwozia, do pomiaru oraz weryfikacji uwzględniany będzie zwis oryginalnego samochodu/zderzaka,
- szerokość skrzydła nie może przekraczać 0,9 szerokości nadwozia (szerokość zmierzona na poziomie błotników tylnych kół w płaszczyźnie osi kół,
- mocowanie wsporników musi być wykonane do metalowych (tylko stalowych) elementów nadwozia, zaleca się montaż do stałych elementów nadwozia,
- zabronione jest stosowanie systemów zmiany kąta skrzydła podczas jazdy samochodem.

Uwaga. W następnym sezonach mogą zostać wprowadzone korekty wymiarów elementów aerodynamicznych.

7.9 Zasady klasyfikowania i pozycjonowania samochodów

7.9.1 Klasyfikacja i pozycjonowanie odbywać się będzie na zasadzie określenia dopuszczalnej minimalnej masy sportowej samochodu (samochód + kierowca) w zależności od:

- typu silnika, jego pojemności skokowej oraz kompletacji,
- typu skrzyni biegów.

7.9.2 W tabeli nr 5 (poniżej) podane zostały zasady pozycjonowania samochodów oraz propozycja oznaczenia pozycji w grupie.

Tabela nr 5.

Dopuszczalna masa minimalna samochodu (kg) Zależności od danych technicznych silnika oraz skrzyni biegów							
L.p.	Typ silnika/ Poj. skokowa	Typ rozrządu	Ozn. kompletacji	Średnica przepustnicy (mm) <i>(Tolerancja +/- 0,25 mm)</i>	Kolektor ssący seryjny	Kolektor ssący sportowy	Typ skrzyni biegów + masa dodatkowa
1	Benzynowy wolnossący Pojemność skokowa od 1900 cm ³ do 2000 cm ³	System zmiennych faz oraz wzniosu zaworów	A	maks. 62	930 kg	945 kg	Skrzynia biegów „kłowa” Bez cut-off +15 kg Z cut-off +25 kg
			B	powyżej 62 do maks. 66	1015 kg	1030 kg	
			C	powyżej 66	1100 kg	1115 kg	
		System zmiennych faz	D	maks. 62	900 kg	915 kg	
			E	powyżej 62 do maks. 66	965 kg	980 kg	
			F	powyżej 66	1035 kg	1050 kg	
2	Benzynowy wolnossący Pojemność skokowa 1600 cm ³	System zmiennych faz oraz wzniosu zaworów	Pojedyncza przepustnica		810		Skrzynia biegów „kłowa” Bez cut-off +15 kg Z cut-off +25 kg
			System wieloprzepustnicowy		880		
		System zmiennych faz	Pojedyncza przepustnica		760		
			System wieloprzepustnicowy		810		
	Inne Vs	V _s = 1650 cm ³	A	Maks. 62	784 kg	796 kg	
	Opis poniżej	V _s = 1650 cm ³	D	Maks. 62	743 kg	755 kg	
	<p>Obliczenie dopuszczalnej minimalnej masy dla samochodów z silnikami o pojemności skokowej poniżej 1900 cm³, (V) WZÓR: $V_s / 2000 \times$ masa dla kompletacji sam. 2000 (pozycje A do F = dop. masa minimalna <i>(wartość masy min. zaokrąglona do najbliższej cyfry 0 lub 5)</i> Przykład dla poj. skokowej 1750 cm³: np. $1750 / 2000 \times (A) 950 \text{ kg} = 831 \text{ kg}$</p>						
3	Silniki wysokoprężne od 1900 cm ³ do 2000 cm ³	Typ zasilania			Masa minimalna		Typ skrzyni biegów + masa dodatkowa Skrzynia „kłowa” Bez cut-off +15 kg Z cut-off +25 kg
		Układ wolnossący			800 kg		
		System doładowania, średnica wlotu powietrza maksymalnie 37,00 mm			950 kg		
System doładowania, średnica wlotu powietrza maksymalnie 45,00 mm			1150 kg				
4	Samochody rajdowe zgodne z:			Minimalna masa(z kierowcą)		Średnica zwężki dla silników z doładowaniem	

Regulamin Górskich Samochodowych Mistrzostw Polski 2025

Art. 260/2019 - R3	1080 kg	Turbo seryjne
Art. 260D/2019	1080 kg	29,0 mm
Art. 260/2025	Rally 3 - 1200 kg Rally 4 - 1080 kg Rally 5 (silnik turbo) - 1080 kg Rally 5 (silnik wolnossący) - 1030 kg	31,0 mm 30,00 mm Turbo oryginalne -

7. NUMERY STARTOWE / REKLAMA - OZNAKOWANIE

**Oznakowanie grupy/klasy (2szt.) na tyle szyby po obu stronach**

średnica 12 cm

Szyby boczne, tylne

Kierowca
czcionka - Helvetica
wysokość - 10 cm
grubość kreski - 1.5 cm
barwa - biała
Tylko pierwsza litera duża.
Dopuszcza się 1. literę Imienia.
Tło przezroczyste (szyba)

Nr startowe (2szt.) na**przednią i tylną szybę**

wysokość - 15 cm

grubość kreski - 2 cm

barwa - pomarańczowa

14