



# REGULAMIN PUCHARU POLSKI RALLYCROSS

2026



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

## **SPIS TREŚCI**

PRZEPISY OGÓLNE .....	2
ORGANIZATOR .....	2
DOPUSZCZONE POJAZDY – PODZIAŁ NA GRUPY i KLASY .....	2
DOPUSZCZENI ZAWODNICY, KIEROWCY – UPRAWNIENIA .....	2
DOKUMENTY OFICJALNE / REGULAMIN UZUPEŁNIAJĄCY ZAWODÓW .....	2
OSOBY OFICJALNE - WŁADZE I KIEROWNICTWO ZAWODÓW (zgodnie z art. 11 MKS).....	4
ZGŁOSZENIA, WPISOWE .....	4
NUMERY STARTOWE - REKLAMA .....	5
ZEZWOLENIE – OPOWIEDZIALNOŚĆ - UBEZPIECZENIE.....	5
ODBIÓR ADMINISTRACYJNY NA ZAWODACH.....	6
BADANIA LEKARSKIE .....	6
BADANIA KONTROLNE 1 (BK-1) POJAZDÓW .....	6
PRZEBIEG ZAWODÓW .....	7
BEZPIECZEŃSTWO KIEROWCY .....	11
OBOWIĄZKI KIEROWCY NA TORZE .....	12
PUNKTACJA I KLASYFIKACJE W RUNDACH PPRC.....	13
NAGRODY W RUNDACH PPRC.....	13
WARUNKI KLASYFIKACJI ROCZNEJ .....	13
KARY NAKŁADANE PRZEZ ZSS .....	14
PARK ZAMKNIĘTY - „PARC FERME” .....	14
OCHRONA ŚRODOWISKA .....	14
PROTESTY/ODWOŁANIA .....	14
INNE POSTANOWIENIA .....	15
ZAŁĄCZNIK NR 1 - ROZMIESZCZENIE NUMERÓW STARTOWYCH .....	16
ZAŁĄCZNIK NR 2 - ROZMIESZCZENIE REKLAMY ORGANIZATORA .....	17

<b>1.</b>	<b>PRZEPISY OGÓLNE</b>
1.1.	Puchar Polski Rallycross (zwany dalej PPRC) jest własnością Polskiego Związku Motorowego (zwanego dalej PZM).
1.2.	Zawody / rundy PPRC rozgrywane są w oparciu o następujące przepisy: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Międzynarodowy Kodeks Sportowy FIA (zwany dalej MKS), wraz z załącznikami; w zakresie Rallycross-u;</li> <li>• Przepisy Ogólne dla Międzynarodowych Zawodów Rallycross oraz Pucharu FIA w Rallycross (zwane dalej Przepisami Ogólnymi);</li> <li>• niniejszy Regulamin PPRC i komunikaty zatwierdzone przez GKSS PZM;</li> <li>• <b>Regulamin uzupełniający danych zawodów zatwierdzony przez OKSS PZM w Warszawie, będący gestorem tego cyklu;</b></li> <li>• Regulamin Ochrony Środowiska PZM;</li> <li>• Regulamin Medyczny PZM;</li> <li>• inne aktualnie obowiązujące przepisy bezpośrednio związane z organizacją i udziałem w rundach Rallycross.</li> </ul>
1.3.	Na zamkniętym torze nie obowiązują przepisy Ustawy Prawo o Ruchu Drogowym.
1.4.	Nadzór nad zawodami Pucharu Polski sprawuje Główna Komisja Sportu Samochodowego PZM (zwana dalej GKSS PZM) poprzez między innymi: <ul style="list-style-type: none"> <li>• ustalenia na dany sezon sportowy charakteru zawodów;</li> <li>• zatwierdzenie kalendarza zawodów;</li> <li>• ocenę organizatorów zawodów w/g odrębnego regulaminu;</li> <li>• interpretację regulaminów.</li> </ul>
1.5.	W kwestiach nie ujętych w niniejszym regulaminie zastosowanie mają postanowienia MKS oraz Przepisów Ogólnych.
<b>2.</b>	<b>ORGANIZATOR</b>
2.1.	Organizatorem poszczególnych rund PPRC mogą być tylko podmioty zrzeszone w PZM posiadające licencję uprawniającą do uczestniczenia we współzawodnictwie w sporcie samochodowym.
2.2.	Organizator zawodów jest odpowiedzialny za ich przeprowadzenie zgodnie z przepisami niniejszego regulaminu, Komunikatami GKSS PZM oraz zmianami wprowadzanymi przez GKSS PZM w trakcie sezonu.
<b>3.</b>	<b>DOPUSZCZONE POJAZDY – PODZIAŁ NA GRUPY I KLASY</b>
3.1.	<b>Grupa SuperNational Light (SNL)</b> - samochody z napędem na 2 koła, również z utraconą homologacją FIA lub bez homologacji FIA o pojemności skokowej silnika do 2000 cm <sup>3</sup> , zgodne z Przepisami Szczegółowymi dla Samochodów Grupy SuperNational Light ( <b>dla pucharu Yaris Cup - dodatkowo zgodne z Przepisami Szczegółowymi dla Samochodów Yaris Cup</b> ) lub Grupy RN.
3.2.	Podział na klasy samochodów z Grupy SuperNational Light: <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>SuperNational Light 1 (SNL 1)</b> – samochody z silnikiem o pojemności powyżej 1600 cm<sup>3</sup> do 2000 cm<sup>3</sup> lub RXN1</li> <li>• <b>SuperNational Light 2 (SNL 2)</b> – samochody z silnikiem o pojemności powyżej 1400 cm<sup>3</sup> do 1600 cm<sup>3</sup> lub RXN2</li> <li>• <b>SuperNational Light 3 (SNL 3)</b> – samochody z silnikiem o pojemności powyżej 1000 cm<sup>3</sup> do 1400 cm<sup>3</sup> lub RXN3B</li> <li>• <b>SuperNational Light 4 (SNL 4)</b> – samochody z silnikiem o pojemności do 1000 cm<sup>3</sup> lub RXN3A</li> </ul>
3.3.	<b>W ramach klasy SuperNational Light 4 (SNL4) zostanie wyodrębniony puchar Yaris Cup dla samochodów spełniających wymogi Przepisów Szczegółowych dla Samochodów Yaris Cup.</b>
3.4.	Dopuszcza się (za zgodą GKSS PZM) utworzenie innych klas w PPRC niż ww. na pisemny wniosek zainteresowanych minimum dziesięciu zawodników.
<b>4.</b>	<b>DOPUSZCZENI ZAWODNICY, KIEROWCY – UPRAWNIENIA</b>
4.1.	Zawodnikiem (zgłaszającym) jest każda osoba fizyczna lub prawna posiadająca licencję Zawodnika - sponsorską lub Zawodnika i Kierowcy wydaną przez PZM lub inny ASN sfederowany w FIA.
4.2.	Wnioskujący o przyznanie licencji zawodnika/sponsorskiej jest zobligowany do wyznaczenia koordynatora – osoby fizycznej (zgodnie z art. 1.3.2.2 Regulaminu Licencji Sportu Samochodowego), reprezentującej posiadacza licencji.
4.3.	Kierowcą może być każda osoba fizyczna, która posiada licencję Zawodnika i Kierowcy stopnia ITC-C, NDJ-C, ND-C, ITD-C lub inną stosowną licencję wydaną przez ASN sfederowany w FIA.
<b>5.</b>	<b>DOKUMENTY OFICJALNE / REGULAMIN UZUPEŁNIAJĄCY ZAWODÓW</b>
5.1.	Zgodnie z postanowieniami MKS (art. 2.1.3). Dokumentami oficjalnymi zawodów są:

- Aktualna licencja toru FIA lub PZM, wraz z dokumentacją koncesyjną.
- Plan bezpieczeństwa zawodów.
- Zezwolenie władz administracyjnych (dla torów okazjonalnych).
- Ubezpieczenie zawodów.
- Regulamin uzupełniający zawodów, komunikaty, oficjalny program zawodów.
- Zgłoszenia - oficjalna lista zgłoszeń (opublikowana na 48h przed OA).
- Lista zawodników / kierowców po odbiorze administracyjnym.
- Protokół badania kontrolnego pojazdów i lista zawodników po BK.
- Lista zawodników / kierowców dopuszczonych do startu.
- Klasyfikacja prowizoryczna i końcowa treningu oficjalnego, biegów kwalifikacyjnych, półfinałowych i finałowych.
- Listy grup startowych biegów kwalifikacyjnych.
- Klasyfikacja prowizoryczna zawodów.
- Klasyfikacja końcowa zawodów.

**5.2.** Regulamin uzupełniający zawodów winien zawierać, co najmniej:

- Wyznaczenie Organizatora (-ów);
- Nazwa, charakter i definicja proponowanych Zawodów;
- Oświadczenie, że Zawody zostaną przeprowadzone zgodnie z niniejszym MKS i krajowymi regulaminami jeżeli są wydane;
- Skład Komitetu Organizacyjnego, który musi zawierać nazwiska i imiona osób tworzących Komitet Organizacyjny oraz adres tego komitetu;
- Miejsce i termin Zawodów;
- Pełny opis proponowanych Zawodów (długość i kierunek jazdy na Trasie, klasy i kategorie dopuszczonych pojazdów, paliwo, ograniczenia w liczbie Zawodników, jeżeli takie ograniczenie obowiązuje i/lub w liczbie pojazdów dopuszczonych do startu (w zgodzie z Załącznikiem O), itp.);
- Wszystkie przydatne informacje dotyczące Zgłoszeń (miejsce przyjmowania, daty i godziny otwarcia i zamknięcia terminu zgłoszeń, kwoty wpisowego, jeśli takie jest pobierane);
- Wszystkie przydatne informacje dotyczące ubezpieczenia;
- Daty, godziny i sposób Startu, ze wskazaniem Handicapów, jeśli są one przewidziane;
- Przypomnienie postanowień MKS, zwłaszcza dotyczących obowiązkowych Licencji, sygnalizacji (Załącznik H);
- Sposób ustanawiania klasyfikacji;
- Miejsce i czas publikacji Prowizorycznej i Końcowej Klasyfikacji. W przypadku, gdy organizator nie jest w stanie opublikować klasyfikacji, tak jak było ustalone, należy opublikować, we wskazanym uprzednio czasie i miejscu, dokładne informacje dotyczące dalszych kroków jakie planuje się podjąć odnośnie klasyfikacji;
- Szczegółową listę nagród;
- Przypomnienie postanowień MKS dotyczących protestów;
- Nazwiska członków Zespołu Sędziów Sportowych i innych osób oficjalnych;
- Lokalizację oficjalnej tablicy ogłoszeń (oficjalna tablica ogłoszeń może być zastąpiona elektroniczną tablicą ogłoszeń – aplikacją i/lub stroną www. Wybrana przez organizatora forma tablicy ogłoszeń musi być każdorazowo określona w regulaminie uzupełniającym zawodów);
- Warunki odroczenia lub odwołania Zawodów, jeżeli obowiązują.
- informację dla zawodnika / kierowcy o sposobie pomiaru czasu.

**5.3.** Wstępna wersja regulaminu uzupełniającego musi być przesłana do GKSS PZM przynajmniej na 60 dni przed zawodami.

**5.4.** Regulamin uzupełniający, po nadaniu wizy PZM musi być opublikowany na oficjalnej stronie internetowej organizatora i/lub zawodów nie później niż 30 (45 CEZ) dni przed dniem BK-1, od tego momentu zostanie uruchomiony elektroniczny system zgłoszeń na insidepzm.pl. Dopuszcza się publikację harmonogramu czasowego zawodów nie później niż 14 dni przed dniem BK-1. Pełny tekst regulaminu musi być ogłoszony na oficjalnej tablicy ogłoszeń zawodów.

- 5.5. Zmiany, poprawki lub/i uzupełnienia do Regulaminu Uzupełniającego będą ogłaszane wyłącznie za pośrednictwem numerowanych i datowanych komunikatów (wydawanych przez Organizatora lub Zespół Sędziów Sportowych na mocy art. 3.6 MKS).
- 5.6. Uczestnicy będą informowani o wszelkich zmianach tak szybko, jak to będzie możliwe, za pomocą numerowanych i datowanych komunikatów informacyjnych drukowanych na papierze koloru żółtego, wywieszanych na oficjalnej tablicy ogłoszeń lub publikowane na elektronicznej tablicy ogłoszeń (w trakcie zawodów) i oficjalnej stronie internetowej organizatora i/lub zawodów (przed zawodami).
- 5.7. Obowiązkiem zawodnika / kierowcy jest utrzymanie kontaktu z biurem zawodów, dlatego wystarczającym jest wywieszenie komunikatu / informacji na oficjalnej tablicy ogłoszeń lub elektronicznej tablicy ogłoszeń.
- 5.8. W przypadku zastosowania przez organizatora elektronicznej tablicy ogłoszeń, obowiązkiem zawodnika jest zalogowanie się do aplikacji zawodów indywidualnym kodem oraz zapewnienie działania urządzenia i aplikacji przez cały czas trwania zawodów.
- 5.9. Decyzje doręczane za pośrednictwem elektronicznej tablicy ogłoszeń (w formie osobistych dokumentów) stają się skutecznie doręczone z upływem 30 minut licząc od momentu opublikowania ich w systemie albo potwierdzenia doręczenia lub odczytania, w zależności od tego, które nastąpi najwcześniej.

## 6 OSOBY OFICJALNE - WŁADZE I KIEROWNICTWO ZAWODÓW (zgodnie z art. 11 MKS)

- 6.1. Władze zawodów stanowi: Zespół Sędziów Sportowych (zwany dalej ZSS) działający zgodnie z art. 11 MKS.
- 6.2. Prawa i obowiązki dyrektora wyścigu będącego zastępcą dyrektora zawodów zgodnie z art. 11.10 MKS.
- 6.3. GKSS PZM powołuje swojego Delegata Technicznego na rok kalendarzowy. Zadaniem delegata technicznego PZM jest kontrola, pomoc i nadzór nad zespołem sędziów technicznych zawodów. W sprawach technicznych oraz bezpieczeństwa jego zdanie jest wiążące.
- 6.4. Organizator wyznacza kierownika badania kontrolnego (zwanego dalej kierownikiem BK). Organizator ma obowiązek zapewnienia sędziów technicznych w liczbie odpowiedniej do sprawnego przeprowadzania badań pojazdów. Tylko kierownik BK lub upoważniony zastępca ma prawo do wystawiania wiz o pozytywnym wyniku badania.
- Kierownik BK lub upoważniony zastępca jest zobowiązany do przygotowania właściwych protokołów, a po zatwierdzeniu przez delegata technicznego PZM, do dostarczenia ich do ZSS wg harmonogramu.

## 7. ZGŁOSZENIA, WPISOWE

- 7.1. Zgłoszenie zobowiązuje zawodnika do wzięcia udziału w zawodach, w których zgodził się wystartować, z wyjątkiem przypadku zaistnienia udowodnionej siły wyższej.
- 7.1.1. Na zawodniku / kierowcy spoczywa obowiązek prawidłowego wypełnienia zgłoszenia oraz umieszczenia w serwisie [insidepzm.pl](http://insidepzm.pl) kompletu wymaganych dokumentów. Dokumenty umieszczone na [insidepzm.pl](http://insidepzm.pl) będą udostępnione do wglądu organizatorom zawodów PZM w celu zweryfikowania ich przed OA.
- 7.1.2. Elektroniczny formularz zgłoszenia wypełnia zawodnik wyłącznie poprzez stronę internetową [insidepzm.pl](http://insidepzm.pl) lub oficjalną stronę internetową zawodów / organizatora (w przypadku zawodników posiadających licencję innego ASN-u). Po prawidłowym wypełnieniu, dołączeniu potwierdzenia wpłaty wpisowego i zatwierdzeniu, zgłoszenie zostanie automatycznie wysłane do danego organizatora oraz do zawodnika na wskazany przez niego w formularzu adres e-mail. Zgłoszenie będzie przyjęte tylko i wyłącznie po opłaceniu pełnej kwoty wpisowego.
- 7.1.3. Podczas OA, zawodnik / kierowca musi być przygotowany na okazanie wszystkich wymaganych dokumentów.
- 7.1.4. Zgłoszenie jest zawarciem umowy cywilnoprawnej z organizatorem. Przystąpienie do zgłoszeń na rundę PPRC jest jednoznaczne z wyrażeniem przez zawodnika/kierowcę zgody na przetwarzanie jego danych osobowych związanych z organizacją w/w cyklu oraz publikowaniem zdjęć, materiałów filmowych i wyników na stronach internetowych PZM i organizatorów rund, a także wykorzystania tych materiałów w celach promocyjnych.
- Zawodnik/kierowca ma prawo dostępu do swoich danych osobowych, ich poprawiania oraz żądania zaprzestania przetwarzania swoich danych. Żądanie zaprzestania przetwarzania swoich danych osobowych jest jednoznaczne z rezygnacją z udziału w cyklu.
- 7.1.5. Każdy zawodnik, który nadeśle zgłoszenie, a nie będzie mógł wziąć udziału w zawodach, zobowiązany jest przestać (e-mail) do organizatora, przed rozpoczęciem OA pismo o rezygnacji z udziału w zawodach z podaniem przyczyn. W razie niespełnienia tego warunku organizator wystąpi do GKSS PZM z wnioskiem o nałożenie kary na zawodnika.
- 7.2. Dla każdego zawodów wprowadza się dwa terminy wpisowego:
- I – upływa na 15 dni przed dniem BK-1.
  - II – upływa na 7 dni przed dniem BK-1.

- 7.2.1. Maksymalna wysokość podstawowego wpisowego z reklamą dodatkową organizatora na każdą rundę w roku 2026 wynosi:

Klasa Class	I termin zgłoszeń 1. term for entries	II termin zgłoszeń 2. term for entries
<b>SuperNational Light 1 (SNL 1)</b>	800,- PLN	1200,- PLN
<b>SuperNational Light 2 (SNL 2)</b>	700,- PLN	1050,- PLN
<b>SuperNational Light 3 (SNL 3)</b>	600,- PLN	900,- PLN
<b>SuperNational Light 4 (SNL 4) / Yaris Cup</b>	500,- PLN	750,- PLN

- 7.2.2. Maksymalna wysokość wpisowego bez reklamy dodatkowej organizatora na każdą rundę w roku 2026 wynosi:

Klasa Class	I termin zgłoszeń 1. term for entries	II termin zgłoszeń 2. term for entries
<b>SuperNational Light 1 (SNL 1)</b>	1600,- PLN	2400,- PLN
<b>SuperNational Light 2 (SNL 2)</b>	1400,- PLN	2100,- PLN
<b>SuperNational Light 3 (SNL 3)</b>	1200,- PLN	1800,- PLN
<b>SuperNational Light 4 (SNL 4) / Yaris Cup</b>	1000,- PLN	1500,- PLN

- 7.2.3. Po upływie II terminu organizator może przyjąć, za zgodą dyrektora zawodów, zgłoszenie po wpłaceniu do 200% wpisowego określonego dla terminu I ale nie później niż 48 godzin przed BK-1. Po każdej rundzie zawodnik / kierowca lub jego upoważniony przedstawiciel zobowiązany jest do odbioru wszystkich dokumentów zdeponowanych w biurze zawodów, w tym również Książki Samochodu Sportowego (zwanej dalej KSS). Zwrot dokumentów w innym terminie nastąpi po wpłaceniu do organizatora opłaty regulaminowej w wysokości 100,- PLN.

- 7.3. Każdy zawodnik, który chce otrzymać fakturę VAT z tytułu opłaty wpisowego, opłaty za dodatkową powierzchnię w parku maszyn oraz innych opłat, zgodnych z niniejszym regulaminem ramowym oraz regulaminem uzupełniającym, musi zgodnie z zapisami „Ustawy o VAT”, podać w tytule przelewu, NIP podmiotu, na który będzie wystawiona faktura. W przypadku braku w/w informacji wystawienie FV w późniejszym terminie nie będzie możliwe. Pełne dane do faktury należy podać w trakcie wypełniania elektronicznego formularza zgłoszenia. Po spełnieniu w/w warunków, zawodnik otrzyma fakturę VAT podczas odbioru administracyjnego.

## 8. NUMERY STARTOWE - REKLAMA

- 8.1. Zawodnicy / kierowcy sklasyfikowani na pierwszych 10 miejscach w Pucharze poprzedniego roku mają przydzielone numery zgodnie z ich klasyfikacją. Wszyscy pozostali będą mieli numery przydzielone przez organizatora zawodów. Zawodnicy mogą się ubiegać o inny numer u organizatora jeśli numer nie jest już zajęty przez innego zawodnika.
- 8.2. Każda cyfra tworząca numer na szybach bocznych powinna mieć minimalną grubość 4 cm i wysokość 20 cm. Barwa cyfry – pomarańczowa (PMS 804). Każda cyfra tworząca numer na szybach przedniej, tylnej powinna mieć minimalną grubość 3 cm i wysokość 16 cm. Barwa cyfry – pomarańczowa (PMS 804). Obowiązują numery na każdym boku zgłoszonego samochodu (Zał. 1 do niniejszego regulaminu).
- 8.3. Na dachu pojazdu na białym polu o wymiarach 35 cm x 50 cm obowiązuje umieszczenie czarnego numeru startowego zwróconego góram w kierunku przodu samochodu. Każda cyfra tworząca numer startowy musi mieć minimalną grubość 5 cm i wysokość 28 cm (Zał. 1 do niniejszego regulaminu).
- 8.4. Organizator może zobowiązać kierowców / zawodników do umieszczenia na samochodach reklamy dodatkowej (zał.2). Zawodnik / Kierowca może zostać zwolniony od tego obowiązku poprzez uiszczenie opłaty w wysokości 200% regulaminowej kwoty wpisowego.
- 8.5. Kierowców obowiązuje umieszczenie na bocznych tylnych szybach:
- nazwiska lub pseudonimu (jeżeli została wydana stosowna licencja), wysokość litery dużej - minimum 6 cm, małych – minimum 4,5 cm, w kolorze białym, obowiązuje czcionka Helvetica. Użycie imienia lub innej nazwy dla kierowcy niż nazwisko lub pseudonim jest zabronione.
  - dopuszcza się umieszczenie pierwszej litery imienia;
  - symbolu dopuszczenia do danej rundy;
  - symbolu narodowego – flagi.

Umieszczenie innych symboli, cyfr lub liter jest zabronione.

## 9. ZEZWOLENIE – OPOWIEDZIALNOŚĆ - UBEZPIECZENIE

- 9.1.** Organizator musi posiadać pisemną zgodę właściciela terenu na przeprowadzenie zawodów, na którym mają się one odbyć, jeżeli teren ten nie jest we władaniu organizatora.
- 9.2.** Organizator jest odpowiedzialny za ubezpieczenie zawodów w zakresie Odpowiedzialności Cywilnej (OC). Podobnie w zakresie ubezpieczenia od Następstw Nieszczęśliwych Wypadków (NNW), ochroną ubezpieczeniową muszą być objęte wszystkie osoby oficjalne i osoby organizatora nieobjęte innym ubezpieczeniem. Obie te polisy muszą obejmować cały czas trwania zawodów.
- 9.3.** Organizator nie ponosi odpowiedzialności za jakiegokolwiek szkody i/lub straty i/lub krzywdy zawodników i/lub kierowców i/lub personelu zawodnika, powstałe podczas udziału w zawodach/rundzie.
- 9.4.** Każdy zawodnik/kierowca bierze udział w zawodach na własną odpowiedzialność. Przez fakt podpisania zgłoszenia zawodnik oraz zgłoszony kierowca zrzekają się wszelkich praw do dochodzenia wszelkich odszkodowań za jakiegokolwiek straty i/lub szkody i/lub krzywdy, mogące być wynikiem wypadków podczas zawodów, które mogą się zdarzyć im, członkom ich personelu oraz ich osobom towarzyszącym. Zrzeczenie to dotyczy FIA, PZM, organizatora, osób oficjalnych oraz innych zgłoszonych zawodników i kierowców.
- 9.5.** Wpisowe nie zawiera składki ubezpieczeniowej pokrywającej OC zawodnika, kierowcy oraz personelu zawodnika wobec osób trzecich oraz NNW zawodnika, kierowcy i personelu zawodnika.
- 9.6.** Personel zawodnika oraz jego osoby towarzyszące podlegają wyłącznej odpowiedzialności zawodnika. Organizator zawodów nie ponosi odpowiedzialności za personel zawodnika oraz jego osoby towarzyszące i spowodowane przez nich szkody i/lub straty i/lub krzywdy.

## **10. ODBIÓR ADMINISTRACYJNY NA ZAWODACH**

- 10.1.** Kierowcy, których zgłoszenia zostały przyjęte do zawodów, zobowiązani są do dokonania w Biurze Zawodów kontroli dokumentów. Kierowca / zawodnik przedkłada licencję sportową.
- 10.2.** Dopuszcza się dokonanie odbioru administracyjnego przez inną osobę niż zawodnik (np. mechanik), lecz musi ona mieć pisemne upoważnienie od zawodnika, oraz zawodnik powinien poinformować o tym organizatora przed czasem wyznaczonym na odbiór administracyjny. Zawodnik powinien wtedy zgłosić się przed zakończeniem badania kontrolnego w biurze zawodów w celu potwierdzenia swojej obecności oraz uzupełnienia wszelkich podpisów niezbędnych do wzięcia udziału w zawodach.
- 10.3.** Po pozytywnym odbiorze administracyjnym, kierowca otrzymuje dokumenty zawodów, a w szczególności kartę badania kontrolnego uprawniającą go do przedstawienia pojazdu do badania.

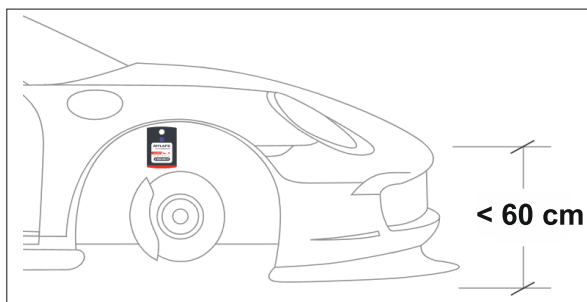
## **11. BADANIA LEKARSKIE**

- 11.1.** Dyskwalifikacja kierowcy z wyścigu z uwagi na aktualny stan zdrowia, jest możliwa wyłącznie w oparciu o opinię lekarską. Obecność środków odurzających lub alkoholu musi być jednoznacznie stwierdzona. Decyzje o dyskwalifikacji podejmuje ZSS.
- 11.2.** W przypadku kolizji, która spowodowała nieukończenie danego biegu, kierowca może uczestniczyć w dalszej części zawodów wyłącznie po zbadaniu go przez lekarza zawodów i udzieleniu przez niego pisemnej zgody. Obowiązek zgłoszenia się do lekarza należy do kierowcy.
- 11.3.** Każdy wypadek Kierowcy podczas zawodów, skutkujący skierowaniem go do szpitala lub dalszego leczenia 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 badań licencja Kierowcy ulega zawieszeniu z urzędu.

## **12. BADANIA KONTROLNE 1 (BK-1) POJAZDÓW**

- 12.1** Badanie kontrolne przeprowadzają sędziowie techniczni, którzy identyfikują samochód z jego KSS oraz sprawdzają spełnienie wymogów przepisów bezpieczeństwa sportowego. Zawodnik/kierowca swoim zgłoszeniem do zawodów potwierdza zgodność zgłoszonego samochodu z przepisami bezpieczeństwa, technicznymi grupy i klasy oraz pozytywny stan techniczny samochodu.
- 12.2.** BK-1 odbędzie się w miejscu i czasie podanym przez organizatora. Ponadto komisja techniczna zawodów ma prawo i obowiązek dokonywać oględzin zgłoszonych pojazdów w każdym miejscu i czasie zawodów. Badanie połączone z rozbiórką „z urzędu” lub na skutek protestu przeprowadza się wyłącznie po zakończeniu biegu finałowego za zgodą ZSS.
- 12.3.** Zgłoszony pojazd musi odpowiadać przepisom technicznym i bezpieczeństwa w każdym czasie trwania zawodów tzn. począwszy od BK-1 do czasu otwarcia parku zamkniętego.  
Niezgodność z przepisami technicznymi grupy/klasy powoduje:
- podczas BK-1 - niedopuszczenie do zawodów przez ZSS;
  - po badaniu kontrolnym - wnioski do władz zawodów (ZSS) o nałożenie kary za odstąpienie techniczne.

- 12.4.** Pojazd do BK-1 musi być przedstawiony w stanie gotowym do wyścigu włącznie z obowiązkowymi elementami wyposażenia bezpieczeństwa kierowcy.
- 12.5.** W przypadku zarządzonej rozbiórki zgłoszonego pojazdu lub pobrania próbki paliwa, na zawodniku / kierowcy i jego personelu ciąży obowiązek niezwłocznego okazania komisji technicznej żądanej części lub umożliwienia pobrania próbki paliwa. Nie poddanie pojazdu zarządzonemu badaniu – powoduje dyskwalifikację przez ZSS zawodnika / kierowcy z zawodów za odstępstwa techniczne.
- 12.6.** Pojazd, który uległ kolizji w trakcie zawodów, może być, przez ZSS, wyłączone z dalszego w nich udziału na wniosek kierownika BK. Na zawodniku / kierowcy spoczywa obowiązek uzyskania pozytywnej opinii Kierownika BK.
- 12.7.** Protest od zakwalifikowania do danej grupy / klasy może nastąpić najpóźniej w ciągu 30 minut od wywieszenia listy startowej.
- 12.8.** Jeżeli BK-1 odbywa się wcześniej niż w dniu rozgrzewki (warm-up), organizator może uwzględnić w programie zawodów dodatkowe badanie kontrolne w dniu rozgrzewki (warm-up).  
Organizator może podzielić czas przeznaczony na badanie kontrolne z uwzględnieniem czasu badania poszczególnych klas. Może także nakładać kary na kierowców, którzy nie podstawią pojazdu w wyznaczonym czasie na badanie danej klasy (kara nie może być wyższa od wpisowego), jednak nie może odmówić badania pojazdu, jeżeli został on przedstawiony na BK-1 w godzinach jego funkcjonowania. Poza czasem funkcjonowania BK-1, władze zawodów w przypadku, gdy spóźnienie spowodowane zostało siłą wyższą, mogą wyznaczyć dodatkowy termin badania kontrolnego.
- 12.9.** Zawodnik ma prawo przedstawić do BK-1 dwa samochody w tej samej klasie. Ostateczny wybór samochodu może nastąpić jedynie do momentu wyjazdu na rozgrzewkę (warm-up). Komisja techniczna zobowiązana jest do usunięcia oznaczeń dopuszczających samochód wycofany z udziału w zawodach.
- 12.10.** Po badaniu kontrolnym pojazd musi być oznaczony symbolem BK.
- 12.11.** Podczas BK-1 może zostać przeprowadzone znakowanie kasków, gaśnic, klatek bezpieczeństwa.
- 12.12.** Kierownik BK po zakończonym BK-1 przekazuje protokoły – podczas pierwszego posiedzenia Zespołu Sędziów Sportowych.
- 12.13.** Wszystkie procedury dotyczące uzyskiwania dokumentów technicznych pojazdu wraz z opłatami są umieszczone na oficjalnej stronie internetowej PZM w zakładce "samochody" [www.pzm.pl/samochody](http://www.pzm.pl/samochody), w dziale „dokumenty samochodów sportowych”.
- 12.14.** W przypadku przeprowadzenia pomiaru czasu aparaturą AMB/Mylaps, zawodnicy są zobowiązani do:
- wypożyczenia w biurze zawodów podczas odbioru administracyjnego transpondera;
  - zakupu uchwytów do mocowania transpondera (dostępne w biurze zawodów lub poprzez stronę producenta <https://www.mylaps.com>);
  - zwrotu transpondera (czystego) najpóźniej w ciągu 30 minut od ukończenia swojego ostatniego wyjazdu na tor w danych zawodach;
  - zamocowania transpondera zgodnie z poniższym schematem:



- W przypadku opóźnienia w zwrocie transpondera organizator ma prawo nałożyć karę regulaminową w wysokości 100 zł;
- Zawodnik jest odpowiedzialny za stan transpondera i jego prawidłowy montaż przez cały czas wypożyczenia;
- W przypadku uszkodzenia, zniszczenia lub zgubienia transpondera zawodnik zostanie obciążony kosztami jego naprawy lub zakupu nowego urządzenia;

### 13. PRZEBIEG ZAWODÓW

- 13.1.** W czasie zawodów odbywają się:
- rozgrzewka (warm-up);
  - biegi kwalifikacyjne;

- biegi półfinałowe A, B;
- biegi finałowe.

### 13.2. Biegi Kwalifikacyjne

- 13.2.1.** Odbędą się cztery biegi kwalifikacyjne. Biegi kwalifikacyjne odbywają się na dystansie od czterech do sześciu okrążeń toru – każdorazowo liczba okrążeń zostanie określona w regulaminie uzupełniającym zawodów.
- 13.2.2.** Pozycje startowe do biegów w danej kwalifikacji nadawane będą następująco:
- a) w każdym biegu startuje maksymalnie 5 samochodów, ustawionych w jednym rzędzie;
  - b) pozycje startowe nadawane są na podstawie uzyskanego czasu (z uwzględnieniem zdobytej liczby punktów i decyzji wydanych przez ZSS);
  - c) biegi danej kwalifikacji odbywać się będą w kolejności od zawodników najwolniejszych do najszybszych;
  - d) w przypadku, gdy w dwóch pierwszych biegach liczba samochodów będzie wynosiła pomiędzy 6-9, odbędą się dwa biegi w/g klucza:
    - 9 samochodów: w pierwszym biegu startuje czterech najwolniejszych zawodników, w drugim pięciu.
    - 8 samochodów: w pierwszym biegu startuje czterech najwolniejszych zawodników, w drugim czterech.
    - 7 samochodów: w pierwszym biegu startuje trzech najwolniejszych zawodników, w drugim czterech.
    - 6 samochodów: w pierwszym biegu startuje trzech najwolniejszych zawodników, w drugim trzech.
- 13.2.3.** Pola startowe do poszczególnych kwalifikacji zostaną ustalone następująco:
- Pierwszy bieg kwalifikacyjny - na podstawie losowania, które przeprowadzone zostanie elektronicznie i zatwierdzone przez ZSS.
  - Drugi bieg kwalifikacyjny - według wyników z pierwszego biegu kwalifikacyjnego.
  - Trzeci bieg kwalifikacyjny - według wyników z drugiego biegu kwalifikacyjnego.
  - Czwarty bieg kwalifikacyjny - według wyników z trzeciego biegu kwalifikacyjnego.
- 13.2.4.** Wszyscy zawodnicy danej grupy (klasy) wyrażają swoją gotowość wzięcia udziału w danej kwalifikacji podjeżdżając swoim samochodem na pole przedstartowe, przed ustawieniem się na polach startowych pierwszych zawodników tej grupy.  
Zawodnik, który nie stanie na starcie w danej kwalifikacji musi, przed startem swojej grupy kwalifikacyjnej, poinformować o tym fakcie osobę ds. kontaktów z zawodnikami, a jeżeli tego nie zrobi podlega karze do decyzji ZSS.  
Po rozpoczęciu pierwszego biegu w klasie, brak zawodnika powoduje zmianę ustawień tylko, gdy w biegu miałyby jechać mniej niż 3 zawodników. Miejsce po kierowcy nieobecny pozostaje puste.
- 13.2.5.** Wszystkie biegi kwalifikacyjne odbywają się z pomiarem czasu, a najszybszy kierowca w każdym biegu - otrzyma 50 pkt., drugi 45 pkt., trzeci 42 pkt., czwarty 40 pkt., piąty 39 pkt., szósty 38 pkt., itd.  
Jeżeli dwóch kierowców uzyska taki sam czas biegu kwalifikacyjnego, o ich pozycji zdecyduje lepszy najlepszy czas jednego okrążenia tego biegu. Jeżeli to nie przynosi rozstrzygnięcia – pod uwagę brane będą drugie najlepsze czasy okrążenia, potem trzecie, itd. Jeżeli bieg zostanie powtórzony, kierowca, który wystartował do biegu przerwane, ale nie miał możliwości wystartowania w biegu wznowionym, oznaczony będzie jako „DNF”, a nie jako „DNS”, i otrzyma odpowiednie punkty.
- 13.2.6.** Bieg kwalifikacyjny ukończy kierowca, który przejedzie wymaganą regulaminem liczbę okrążeń toru i uzyska czas nie dłuższy niż dwie minuty od czasu zwycięzcy tego biegu. Flaga mety kończy bieg dla wszystkich kierowców. Jeżeli kierowca zostanie zdublowany, uznaje się, że nie ukończył biegu kwalifikacyjnego (DNF).
- 13.2.7.** Jeżeli kierowca wraz z samochodem ustawił się poprawnie na polu startowym i był na nim obecny w momencie startu biegu – uznaje się, że wystartował. W przeciwnym razie, kierowca zostanie oznaczony jako DNS
- 13.2.8.** Kierowcy którzy nie ukończą biegu kwalifikacyjnego (oznaczeni jako DNF) otrzymają tyle punktów, ile otrzymałby najwolniejszy kierowca, minus jeden punkt, gdyby wszyscy zgłoszeni do klasy zawodnicy zostali sklasyfikowani w tej kwalifikacji.
- 13.2.9.** Wszyscy kierowcy, którzy nie wystartowali w biegu kwalifikacyjnym (DNS) uzyskują taką samą liczbę punktów, ile otrzymałby najwolniejszy kierowca, minus pięć punktów, gdyby wszyscy zgłoszeni do klasy zawodnicy zostali sklasyfikowani w tej kwalifikacji.
- 13.2.10.** Wszyscy kierowcy, którzy zostali zdyskwalifikowany z biegu kwalifikacyjnego (DQ) uzyskują taką samą liczbę punktów, jaką otrzymałby najwolniejszy kierowca, minus dziesięć punktów, gdyby wszyscy zgłoszeni do klasy zawodnicy zostali sklasyfikowani w tej kwalifikacji.
- 13.2.11.** Wynik kwalifikacji (klasyfikacja pośrednia) wyznaczony jest na podstawie sumy punktów ze wszystkich rozegranych biegów kwalifikacyjnych. W przypadku takiej samej liczby punktów, rozstrzyga większa liczba lepszych miejsc w poszczególnych biegach kwalifikacyjnych. W przypadku dalszego braku rozstrzygnięcia, decyduje wynik ostatniego biegu kwalifikacyjnego.

**13.2.12.** Aby zostać sklasyfikowanym w rundzie, kierowca musi przekroczyć linię mety co najmniej jednego biegu kwalifikacyjnego, przejeżdżając taką samą liczbę okrążeń jaką przejechał zwycięzca tego biegu oraz musi wziąć udział w drugim biegu kwalifikacyjnym. Jako wzięcie udziału w danym biegu rozumie się wystartowanie w biegu.

**13.2.13.** Pierwszych 3 kierowców po biegach kwalifikacyjnych otrzymuje punkty do klasyfikacji PPRC wg. zasady:

1 miejsce - 3 pkt.  
2 miejsce - 2 pkt.  
3 miejsce - 1 pkt.

### 13.3. Półfinały A, B i Finały

**13.3.1.** Pierwszych 12 kierowców po czterech biegach kwalifikacyjnych awansuje do półfinałów A, B. Pierwszych 3 kierowców z każdego półfinału awansuje do finału. Półfinały odbędą się, gdy po dwóch biegach kwalifikacyjnych, sklasyfikowanych i zdolnych do startu będzie minimum 8 samochodów (po cztery samochody w półfinale). Jeśli półfinały się nie odbędą pierwszych 6 kierowców awansuje do finału.

**13.3.2.** W półfinałach A, B startować będzie maksymalnie 6 samochodów ustawionych w trzech rzędach w systemie 2+2+2, na dystansie od pięciu do siedmiu okrążeń toru – każdorazowo ilość okrążeń zostanie określona w regulaminie uzupełniającym zawodów. Kierowcy zajmujący po kwalifikacjach pozycje: 1,3,5,7,9,11, startują w półfinale A. Kierowcy zajmujący pozycje: 2,4,6,8,10,12 startują w półfinale B.

**13.3.3.** Kierowca, który nie stawi się w wyznaczonym czasie na pola przedstartowe lub zgłosił brak możliwości startu w półfinale, zostaje zastąpiony kolejnym kierowcą (kierowca rezerwowi) sklasyfikowanym po kwalifikacjach. Kierowcy rezerwowi (miejsce 13,14,15 i 16) oczekują na polach przedstartowych na ewentualne zastąpienie brakujących kierowców. Startujący w półfinale kierowcy zajmują pozycję o jedną wyżej, anulując powstałą lukę, a kierowca rezerwowi zajmuje ostatnie pole startowe. W przypadku braku kierowców rezerwowych miejsce po nieobecnych kierowcy pozostaje puste.  
W biegach Finałowych startować będzie maksymalnie 6 samochodów ustawionych w trzech rzędach w systemie 2+2+2, na dystansie pięciu lub maksymalnie siedmiu okrążeń toru. Zwycięzcy półfinału A i B zajmują w finale 1 i 2 pole startowe – ten z nich, który po biegach kwalifikacyjnych ma wyższe miejsce, w finale startuje z pierwszego pola. Kierowcy, którzy zajęli drugie miejsca w półfinale A lub B zajmują w finale pozycje na polach startowych 3 i 4 w zależności który z kierowców miał wyższe miejsce po biegach kwalifikacyjnych.  
W/w zasada jest analogiczna dla kierowców, którzy zajęli trzecie pozycje w półfinałach.

**13.3.4.** Kierowca, który nie stawi się w wyznaczonym czasie na pola przedstartowe lub zgłosił brak możliwości startu w finale, zostaje zastąpiony kierowcą (kierowca rezerwowi) który w półfinale A lub B zajął czwarte miejsce i jest wyżej sklasyfikowanym po czterech biegach kwalifikacyjnych. Startujący w finale kierowcy zajmują pozycję o jedną wyżej, anulując powstałą lukę, a kierowca rezerwowi zajmuje ostatnie pole startowe. Kierowcy rezerwowi oczekują na polach przedstartowych na ewentualne zastąpienie brakujących kierowców. W przypadku braku kierowców rezerwowych miejsce po nieobecnych kierowcy pozostaje puste.

**13.3.5.** Kierowcy, którzy nie ukończą (DNF) półfinału lub finału zostaną umieszczeni za wszystkimi sklasyfikowanymi kierowcami w danym biegu, w kolejności pokonanego dystansu.

**13.3.6.** Kierowcy zdyskwalifikowani z finału zostaną umieszczeni na ostatnich miejscach tego biegu. Dodatkowo otrzymają 2 ujemne punkty w klasyfikacji PPRC.

### 13.4. Klasyfikacja indywidualna zawodów

**13.4.1.** Pozycje od 1 do 6 klasyfikacji zawodów są zgodne z wynikiem biegu finałowego. Jeżeli zostały rozegrane biegi półfinałowe to pozycje 7 do 12 klasyfikacji zawodów będą zgodne z wynikiem biegów półfinałowych. Spośród dwóch zawodników, którzy zajęli dwa te same miejsca w swoich biegach półfinałowych - wyżej sklasyfikowany będzie ten, który uzyskał wyższe miejsce po biegach kwalifikacyjnych. Pozycje od 13 do ostatniego klasyfikacji zawodów (lub w przypadku nie rozgrywania biegów półfinałowych od 7 miejsca do ostatniego) klasyfikacji zawodów - ustalana jest na podstawie miejsca uzyskanego po biegach kwalifikacyjnych.

**13.4.2.** Za miejsca w klasyfikacji indywidualnej zawodów, kierowcy uzyskują punkty do klasyfikacji sezonu PPRC zgodnie z tabelą:

1 miejsce	20 punktów
2 miejsce	16 punktów
3 miejsce	13 punktów
4 miejsce	12 punktów
5 miejsce	11 punktów
-----	-----
15 miejsce	1 punkt

**13.4.3.** Do klasyfikacji sezonu uwzględnione są również punkty nadane zgodnie ust. 13.10.6; 13.2.13 oraz 13.3.6

**13.4.4.** Jeżeli po biegach kwalifikacyjnych sklasyfikowany i zdolny do jazdy w biegu finałowym będzie tylko jeden kierowca to zostaje on zwycięzcą zawodów a bieg finałowy nie będzie rozgrywany

**13.5. Kolejność startu**

Kolejność biegów kwalifikacyjnych, półfinałowych i finałowych:

- a) SNL 4 (w tym Yaris Cup)
- b) SNL 3
- c) SNL 2
- d) SNL 1

**13.6. Procedura startu**

- a) Lista startowa z kolejnością kierowców zostanie podana do wiadomości na oficjalnej tablicy ogłoszeń przed czasem rozpoczęcia biegów kwalifikacyjnych, półfinałowych i finału.
- b) Kolejne biegi zostaną uformowane z kierowców, którzy zgłoszą się na pola przedstartowe. Kierowca musi zgłosić się na pola przedstartowe w takim czasie aby umożliwić niezakłócone uformowanie biegu, w którym ma wystartować.
- c) Po wystartowaniu biegu, który odbył się bez falstartu, zostaje otwarta na czas dwóch minut bramka pomiędzy polem przedstartowym i polem startowym. Tylko w tym czasie kierowcy z uformowanego kolejnego biegu mogą przemieścić się na pola startowe. W przypadku spornym lub wątpliwym spóźnienia kierowcy do biegów półfinałowych i finału, decyzję o jego dopuszczeniu do startu podejmuje zawsze dyrektor wyścigu.
- d) Po ustawieniu pojazdu na polach startowych i potwierdzeniu gotowości kierowców, starter sygnalizuje gotowość przez pokazanie tablicy „5 SEC.”, z jednoczesnym uruchomieniem aparatury falstartu. Starter schodzi z toru, START następuje w momencie zapalenia światła zielonego na sygnalizatorze.
- e) Zabrania się dokonywania obsługi pojazdów, grzania opon, wykonywania prób startu na polach startowych.

**13.7. Falstarty**

**13.7.1.** Sygnałem do startu jest zapalenie światła zielonego. W tym przypadku falstart nastąpi wtedy, gdy samochód opuszcza pole startowe przed zapaleniem światła zielonego i będzie to sygnalizowane pulsowaniem światła czerwonego.

System wykrywania falstartu uruchamiany jest w chwili pokazania przez sędziego startu tablicy „5 SEC.” W celu zarejestrowania falstartu musi być zastosowany system elektroniczny. Każde pole startowe musi posiadać elektroniczny system czujników i musi zostać zachowany margines 12 cm +/- 2 cm pomiędzy czujnikiem a pojazdem. Sędziowie w każdej z linii na polach startowych są powołani do wskazania, czy elektroniczna aparatura sygnalizowała falstart jak również do wykrycia falstartu w przypadku gdy aparatura elektroniczna nie działała. Jeśli falstart wystąpił, światła startowe są blokowane automatycznie i włączane są błyskające światła czerwone.

Kierowca, który wykonał falstart w biegu kwalifikacyjnym, półfinałowym lub finale otrzyma karę – dodatkowy przejazd przez „joker lap” i procedura startu zostanie powtórzona. Jeżeli ten sam kierowca wykona falstart po raz drugi, zostanie on zdyskwalifikowany z biegu i nie otrzyma punktów.

**13.7.2.** Rozstrzygać o falstartach (i karach) mogą:

- a) Dyrektor zawodów.
- b) Dyrektor wyścigu przy pomocy:
  - sędziów falstartu;
  - aparatury elektronicznej;

Falstart powoduje zatrzymanie biegu (najpóźniej przed zakończeniem pierwszego okrążenia), a następnie jego powtórzenie.

**13.7.3.** Opinia sędziów jest wiążąca.

**13.7.4.** Zachowanie kierowców po stwierdzonym falstartcie:

- a) Gdy jest sygnalizowany falstart, kierowcy którzy nie dojechali do pierwszego tuku toru, obowiązani są z zachowaniem ostrożności do wycofania pojazdu na zajmowane wcześniej pola startowe.
- b) Jeżeli bieg jest przerwany po pokonaniu przez kierowców pierwszego tuku toru, kierowcy wykonują polecenia organizatora (następuje zjazd z toru drogą zjazdową i wjazdem udają się na pola startowe).
- c) Kierowca, który nie ruszył z pól startowych podczas procedury startu („został na startcie”) może wyjechać z kieszeni startowej po podporządkowaniu się poleceniom dawanym przez sędziego startu i z zachowaniem szczególnej ostrożności.

- 13.8.** Wypadki: jeżeli dwa lub więcej pojazdów uczestniczy w tym samym wypadku i dalszy udział w biegu nie jest możliwy, zostaną one sklasyfikowane wobec siebie według kolejności, w której ostatnio przekroczyły linię mety, lub zgodnie z pozycjami startowymi, jeżeli zdarzenie ma miejsce na pierwszym okrążeniu.
- 13.9. Przepisy ogólne**
- 13.9.1.** W samochodzie może znajdować się tylko jedna osoba - kierowca.
- 13.9.2.** Każdy punkt obserwacyjny (zwany dalej PO) musi być wyposażony co najmniej w:
- dwie przenośne gaśnice 6 kg,
  - koc ognioodporny,
  - rękawice ognioodporne/ odporne na temperaturę,
  - miotła,
  - łopata,
  - środek niwelujący olej (tylko na PO gdzie jest tor utwardzony),
  - nóż do cięcia pasów lub siatki,
  - zestaw flag sygnalizacyjnych składających się z: 1 czerwonej, 2 żółtych, 1 żółtej z czerwonymi pasami, 1 białej, 1 zielonej.
- 13.9.3** Wyposażenie każdego punktu obserwacyjnego (zwany dalej PO) oraz sygnalizacja flagami muszą być zgodne z art. 3 Załącznika H., z następującymi wyjątkami:
- a) Flaga Żółta, Dwie flagi żółte pokazywane są nie krócej niż do momentu, kiedy kierowca uszkodzonego pojazdu przebywa na trasie toru. Jedna żółta flaga pokazywane jest nie krócej niż do momentu gdy uszkodzony samochód znajdując się na trasie toru stwarza zagrożenie. Flaga/flagi pokazywane są tylko przez jeden punkt obserwacyjny - usytuowany bezpośrednio przed miejscem wypadku/przeszkodą, z pominięciem procedury opisanej w Załączniku H do MKS (zwanego dalej Zał. H). Po przejechaniu obok miejsca pokazania flagi żółtej kierowcy nie mogą wyprzedzać aż do ominięcia miejsca wypadku/przeszkody, które ta flaga sygnalizuje. W opisanej sytuacji pokazanie flagi zielonej nie obowiązuje.
  - b) Flaga czerwona, flaga czarno-biała i flaga czarna: decyzja o pokazaniu tych trzech flag jest podejmowana wyłącznie na polecenie dyrektora wyścigu.
  - c) Flaga żółta z czerwonymi pasami jest zawsze pokazywana po roseniu toru.
  - d) Flaga biała musi być wymachiwana. Jest używana by wskazać kierowcy na obecność pojazdu znacznie wolniejszego w sektorze znajdującym się pod nadzorem danego PO.
- 13.9.4** Powtórzenie biegu jest dopuszczone jedynie wówczas, gdy w czasie biegu zostanie pokazana czerwona flaga. Wszystkie inne przypadki zostaną potraktowane jako siła wyższa. Jeżeli kierowca w biegu rozmyślnie wymusza powtórny bieg poprzez blokowanie lub przeszkadzanie, może on być, zgodnie z decyzją zespołu sędziów zdyskwalifikowany z tego konkretnego powtarzanego biegu. Jeżeli w wyniku powtórzonego biegu którykolwiek z kierowców nie stawi się w wyznaczonym czasie ponownie na start jego pole startowe zostaje wolne a bieg będzie powtórzony bez jego udziału.
- 13.9.5** W przypadku zastosowania słupków, wygrodzeń wyznaczających trasę, kierowca przejeżdżający ze złej strony takiego słupka, wygrodzenia lub go przemieszczając, będzie ukarany (5-sekund) do dyskwalifikacji z biegu wyłącznie.
- 13.9.6** W biegach kwalifikacyjnych, półfinałach A, B i finale obowiązkowe jest przejechanie jednego okrążenia po zmienionej trasie toru tzw.: okrążenia alternatywnego (Joker Lap). W przypadku nieprzejechania przez alternatywny odcinek toru kierowca otrzyma:
- w biegu kwalifikacyjnym karę czasową 30 sekund;
  - w biegu półfinałowym / finałowym zostanie sklasyfikowany jako ostatni w danym biegu oraz zostanie ukarany utratą jednego punktu do klasyfikacji PPRC.
- Za przejechanie alternatywnego odcinka toru więcej niż raz kierowca otrzyma karę nadaną przez ZSS (nie dotyczy kary za falstart w biegu kwalifikacyjnym).
- 13.9.7** W trakcie zawodów może odbyć się oddzielny bieg niezaliczany do całości zawodów tzw. Handicap (maksymalna ilość uczestników biegu zgodna z homologacją toru).

## 14. BEZPIECZEŃSTWO KIEROWCY

### 14.1. Wyposażenie bezpieczeństwa i obowiązki kierowcy w tym zakresie

- 14.1.1.** Wyposażenie bezpieczeństwa osobistego musi być zgodne z wymogami Rozdziału III Załącznika L (Zał. L) do MKS FIA z wyjątkami określonymi niniejszym regulaminem.
- 14.1.2.** Każdy kierowca w czasie rozgrzewki (warm-up), treningu, wyścigu pod rygorem dyskwalifikacji musi:
- a) mieć na głowie zapięty kask ochronny (lista techniczna FIA nr 25 lub art. 14.1.3. niniejszego regulaminu).

- b) używać system bezpieczeństwa ograniczającego ruch głowy do przodu FHR (lista techniczna FIA nr 29 lub 36).
- c) mieć ubrany homologowany kombinezon ognioodporny, długą bieliznę, balaklawę, rękawice, skarpety i buty - zgodne z normą FIA 8856-2000 (lista techniczna FIA nr 27), 8856-2018 (lista techniczna FIA nr 74) lub jak określono w art. 14.1.4. niniejszego regulaminu.
- d) być przypięty do fotela za pomocą pasów bezpieczeństwa zgodnych z art. 14.2.1 niniejszego regulaminu.

**14.1.3.** W sezonie 2026 dopuszcza się również stosowanie następujących kasków zgodnych z wygastymi normami:

- BS6658-85 type A/FR (czerwona naklejka),
- Snell SA 2000,
- Snell SA 2005,
- Snell SA 2010,
- Snell SAH 2010.

**14.1.4.** Dopuszczone jest wyposażenie bezpieczeństwa osobistego zgodne z normą FIA 8856-2000 (lista techniczna FIA nr 27), które nie posiada hologramu FIA na następujących zasadach:

- kombinezony są dopuszczone do użycia przez 20 lat od daty produkcji,
- długa bielizna, balaklawy, rękawice, buty są dopuszczone do użycia do 31.12.2028,
- skarpety są dopuszczone do użycia bezterminowo pod warunkiem, że przepisy FIA w tym zakresie nie ulegną zmianie.

## **14.2. Wyposażenie bezpieczeństwa pojazdu**

**14.2.1** Wyposażenie bezpieczeństwa samochodów SuperNational Light musi być zgodne z Przepisami Szczegółowymi dla Samochodów SuperNational Light lub Grupy RN.

**14.2.2.** Dopuszcza się kontynuowanie biegu bez przedniej szyby, ale z opuszczoną osłoną oczu; w następnym biegu posiadanie szyby jest obowiązkowe.

## **15. OBOWIĄZKI KIEROWCY NA TORZE**

**15.1.** Kierowca wyprzedzany, powinien dać drogę i swobodę wykonania manewru wyprzedzającemu. Utrudnienie manewru wyprzedzania, zajeżdżanie drogi lub blokowanie przez wyprzedzanego, spowoduje karę aż do dyskwalifikacji z wyścigu włącznie. Jednakże kierowca prowadzący ma prawo wyboru toru jazdy, chociaż nie wolno mu jechać „wężykiem”.

**15.2.** Kierowca wyprzedzający, pod rygorem dyskwalifikacji z biegu, nie może wjechać w tor jazdy pojazdu kierowcy wyprzedzanego w sposób zagrażający bezpieczeństwu jazdy, podobnie nie wolno mu wjeżdżać pomiędzy krawędź toru i samochód oraz pomiędzy dwa pojazdy o ile nie ma na to dostatecznego miejsca.

**15.3.** Każdy pojazd, który podczas trwania biegu zatrzymał się na torze, musi być z niego jak najszybciej usunięty przy zachowaniu wszelkich środków ostrożności. Kierowca zobowiązany jest podporządkować się poleceniom służb organizatora, a zwłaszcza sam usunąć się w bezpieczne miejsce.

**15.4.** Korzystanie w czasie trwania wyścigu z obcej pomocy, jest równoznaczne z dyskwalifikacją. Na torze można usuwać usterkę, jednakże kierowca zdany jest na własne siły. Osoby funkcyjne mają obowiązek udzielania pomocy kierowcy, który wypadł z toru, jednakże nie wolno im wypychać pojazdu na tor, kierowca jeżeli może jazdę kontynuować - musi na tor wrócić samodzielnie - zachowując środki ostrożności. Oddalenie się kierowcy na torze od pojazdu lub zdjęcie kasku jest równoznaczne z rezygnacją z dalszej jazdy.

**15.5.** Zabrania się pod groźbą dyskwalifikacji - popychania pojazdu na torze i polach startowych. Jediną siłą napędową może być silnik pojazdu, a jedynym sposobem na uruchomienie silnika - jest rozrusznik.

**15.6.** Przed zmianą toru jazdy kierowca zobowiązany jest sprawdzić czy swoim manewrem nie zagraża innym jadącym za nim, dotyczy to także powrotu na tor.

**15.7.** Kierowca jest zobowiązany stosować się w trakcie rozgrzewki (warm-up) i wyścigów do poleceń sędziów, a w szczególności reagować na pokazywane flagi przez punkty PO, START i METĘ.

**15.8.** Wykroczenia przeciwko obowiązującym przepisom w czasie zawodów mogą być karane doliczeniem do czasu biegu kary czasowej – do dyskwalifikacji z zawodów włącznie.

**15.8.1.** Kara czasowa 5 sekund pokazywana jest jako żółta cyfra „5” na czarnym tle wraz z numerem startowym zawodnika (czarna cyfra na białym tle) i nieruchomo utrzymaną flagą biało- czarną przez 1 – 2 okrążenia. Decyzję o nadaniu kary w trakcie trwania wyścigu może podjąć dyrektor wyścigu.

**15.8.2.** Karę dyskwalifikacji z danego wyścigu w trakcie jego trwania może podjąć dyrektor wyścigu. Zawodnikowi wówczas pokazana jest flaga czarna (trzymana nieruchomo) wraz z numerem startowym zawodnika, którego dotyczy ta dyskwalifikacja.

**15.8.3.** Pozostałe kary (z wyjątkiem ostrzeżenia) podejmowane są przez ZSS

<b>15.9.</b>	Zabrania się, pod karą dyskwalifikacji z zawodów, grzania opon poza specjalną strefą wyznaczoną przez organizatora.
<b>15.10.</b>	Zmiana toru jazdy po starcie w biegach kwalifikacyjnych jest możliwa po przekroczeniu linii 50 metrów.
<b>15.11.</b>	Zawodnik/Kierowca ma bezwzględny obowiązek uczestniczenia w odprawie z zawodnikami, oficjalnym otwarciu zawodów oraz ceremonii zakończenia.
<b>16.</b>	<b>PUNKTACJA I KLASYFIKACJE W RUNDACH PPRC</b>
<b>16.1.</b>	Na każdej rundzie prowadzona będzie klasyfikacja końcowa indywidualna w poszczególnych Klasach (w/g ust. 13 niniejszego Regulaminu).
<b>16.2.</b>	<b>Klasyfikacja klubowa</b>
	Klasyfikacja klubowa będzie prowadzona na każdej rundzie i nie wymaga dodatkowego zgłoszenia. W klasyfikacji klubowej liczone będą punkty z klasyfikacji końcowej w klasach dla 3 zawodników/kierowców klubu lub automobilklubu, którzy na danej rundzie uzyskali ich największą liczbę. Zawodnicy, którzy nie posiadają polskiej licencji i w zgłoszeniu nie wskazali przynależności klubowej, nie będą brani pod uwagę w klasyfikacji klubowej, natomiast ich sklasyfikowanie w danej klasie odbiera punkty pozostałym zawodnikom.
<b>17.</b>	<b>NAGRODY W RUNDACH PPRC</b>
<b>17.1.</b>	Organizator ufunduje puchary w klasyfikacjach końcowych rundy za 1, 2 i 3 miejsce w klasyfikacji każdej z klas - po 1 pucharze;
<b>17.2.</b>	W miarę możliwości organizator może przewidzieć inne nagrody, których lista musi być wywieszona na oficjalnej tablicy ogłoszeń przed rozpoczęciem rundy.
<b>17.3.</b>	Nagrodzeni zawodnicy zobowiązani są odebrać wszystkie nagrody osobiście. Obowiązkiem każdego zawodnika jest zadbanie o godną oprawę zakończenia zawodów poprzez właściwe zachowanie jego i członków jego personelu oraz jego osób towarzyszących.
<b>17.4.</b>	Każdy stwierdzony przypadek odstępstwa od zapisu art. 17.3. niniejszego regulaminu, będzie potraktowany jako niesportowe zachowanie i na wniosek dyrektora zawodów przekazany zostanie do decyzji ZSS.
<b>17.5.</b>	Nagrody nieodebrane w czasie ceremonii wręczenia nagród przechodzą na własność organizatora.
<b>18.</b>	<b>WARUNKI KLASYFIKACJI ROCZNEJ</b>
<b>18.1.</b>	<b>Klasyfikacja indywidualna</b>
	Rozgrywki będą się toczyć o tytuł zdobywcy: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pucharu Polski Rallycross 2026;</li> <li>• II miejsca w Pucharze Polski Rallycross 2026;</li> <li>• III miejsca w Pucharze Polski Rallycross 2026;</li> </ul> Powyższe tytuły otrzymają Zawodnicy / Kierowcy, którzy zdobyli największą liczbę punktów w klasyfikacji końcowej rocznej poszczególnych klasach
<b>18.2.</b>	<b>Klasyfikacja klubowa</b>
	Rozgrywki będą się toczyć o tytuł zdobywcy: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pucharu Polski Rallycross 2026;</li> <li>• II miejsca w Pucharze Polski Rallycross 2026;</li> <li>• III miejsca w Pucharze Polski Rallycross 2026;</li> </ul> Powyższe tytuły otrzymają Kluby, które zdobyły największą liczbę punktów w klasyfikacji końcowej rocznej.
<b>18.4.</b>	W klasyfikacji końcowej rocznej PPRC znajdą się zawodnicy, którzy zostali sklasyfikowani w minimum jednej rundzie.
<b>18.5.</b>	W przypadku zdobycia w indywidualnej klasyfikacji końcowej rocznej jednakowej ilości punktów przez kilku kierowców - wyższe miejsce zajmuje ten, który uzyskał większą ilość lepszych miejsc w rundach, jeśli nie przyniesie to rozstrzygnięcia - ten, który zdobył większą sumę punktów ze wszystkich rund, przy dalszym braku rozstrzygnięcia - miejsca przyznawane są ex aequo.
<b>18.6.</b>	<b>Klasyfikacja końcowa roczna indywidualna dla klas będzie liczona ze wszystkich rozegranych rund. Z tych rund odliczeniu będzie podlegać jedna runda, na której zawodnik zdobędzie najmniejszą liczbę punktów, lub w których</b>

zawodnik nie weźmie udziału. Odliczeniu nie podlegają rundy, z których zawodnik został zdyskwalifikowany lub otrzymał dyskwalifikację techniczną z jakiegokolwiek etapu danych zawodów.

**18.7.** Klasyfikacja końcowa roczna klubowa będzie liczona ze wszystkich rozegranych rund.

## **19. KARY NAKŁADANE PRZEZ ZSS**

Zgodnie z art. 12 Międzynarodowego Kodeksu Sportowego.

## **20. PARK ZAMKNIĘTY - „PARC FERME”**

„Parc Ferme” jest obowiązkowy dla wszystkich zawodników, którzy brali udział w finałach. Każdy zawodnik ma obowiązek dostarczyć swój pojazd do „Parc Ferme” niezwłocznie po ostatnim biegu finałowym, w którym brał udział.

## **21. OCHRONA ŚRODOWISKA**

**21.1.** Mycie pojazdów może odbywać się tylko w miejscach do tego wyznaczonych przez organizatora. Zaleca się czyszczenie i mycie sprzętu na nieprzepuszczalnej powierzchni posiadającej odpowiedni odpływ z separatorem substancji ropopochodnych zapobiegającym zanieczyszczeniu gruntu. Na torach okazjonalnych zaleca się budowanie prostych myjni ze zbiornikiem bezodpływowym.

**21.2.** Organizator zobowiązany jest zapewnić odpowiednią ilość pojemników na odpady (zaleca się segregację) i sanitariatów dla uczestników i kibiców

**21.3.** Zawodnik / Kierowca odpowiedzialny jest za przestrzeganie przepisów ochrony środowiska przez siebie, zatrudniony personel i osoby towarzyszące podczas zawodów. Po likwidacji stanowiska serwisowego odpowiedzialny jest za pozostawienie terenu w stanie nienaruszonym ekologicznie.

**21.4.** Zabrania się kontynuowania jazdy pojazdem, z którego zaobserwowano wycieki jak również dokonywania napraw i uzupełniania paliwa w innych miejscach jak stanowisko serwisowe.

**21.5.** Brak maty lub wykonywanie czynności niezgodnych z Regulaminem Ochrony Środowiska PZM będzie karane przez ZSS karami przewidzianymi przez MKS aż do dyskwalifikacji z zawodów włącznie.

**21.6.** Stanowisko zawodnika w Parku Maszyn musi być wyposażone w płachtę serwisową z materiału płynoszczelnego o wymiarach minimalnych pokrywających obrys pojazdu (4m x 5m), na której należy wykonywać wszelkie prace przy pojeździe. Wszelkie urządzenia i pojemniki, w których znajduje się ciecz inna niż czysta woda muszą być odizolowane od podłoża matą ekologiczną lub inną z materiału nieprzepuszczalnego.

## **22. PROTESTY/ODWOŁANIA**

**22.1.** Wszystkie protesty muszą być składane zgodnie z postanowieniami MKS (art. 13).

**22.2.** Protesty dotyczące danego biegu mogą być składane w ciągu 30 minut od opublikowania wyników tego biegu i muszą być adresowane do przewodniczącego ZSS. Powinny one być złożone do dyrektora zawodów lub jego asystenta, jeśli taki istnieje. W przypadku nieobecności dyrektora zawodów lub jego asystenta, protesty muszą być złożone do przewodniczącego ZSS.

**22.3.** Depozyt za wniesienie protestu wynosi:

- 1800,- PLN wpłacony przez składającego protest (przebieg wyścigu);
- w przypadkach wymienionych w ust. 12.5 niniejszego regulaminu: kwota jest ustalana przez ZSS w zależności od zakresu kontroli (protest techniczny).

**22.4.** Jeśli protest zostanie rozpoznany jako bezzasadny lub wycofany po jego sformułowaniu, całość wpłaconej kaucji jest zatrzymywana. Jeżeli protest został uznany jako częściowo uzasadniony, kaucja może być częściowo zwrócona. Natomiast, gdy protest uznany został jako uzasadniony w całości, kaucja zwracana jest w całości.

**22.5.** Władze zawodów (ZSS) rozpatrują protesty po wysłuchaniu zainteresowanych.

**22.6.** Od decyzji wydanych przez ZSS, zawodnikowi przysługuje prawo do wniesienia odwołania do **OKSS w Warszawie**.

**22.6.1.** Zapowiedź wniesienia odwołania musi być zgłoszona do ZSS w formie pisemnej w ciągu 1 godziny od momentu opublikowania decyzji.

**22.6.2.** Termin wniesienia odwołania do **OKSS w Warszawie** upływa po 96 godzinach, od momentu pisemnego powiadomienia ZSS o chęci wniesienia odwołania się od wydanej decyzji.

**22.6.3.** Odwołujący zobowiązany jest wpłacić depozyt na rachunek bankowy **ZO PZM w Warszawie** w wysokości **2000,- PLN**. Depozyt ten musi zostać wpłacony najpóźniej w ciągu 96 godzin od momentu złożenia zapowiedzi odwołania do ZSS. W przeciwnym razie licencja odwołującego się jest automatycznie zawieszana do czasu wniesienia opłaty.

- 22.6.4.** W przypadku, gdy przedmiotem odwołania jest decyzja ZSS dotycząca zastosowania nieregulaminowego paliwa odwołujący oprócz depozytu zobowiązany jest wpłacić dodatkową kwotę (ustalaną przez ZSS) pokrywającą koszt porównania laboratoryjnego próbek paliwa. Gdy stwierdzona zostanie zgodności paliwa z regulaminem kwota ta zostaje zawodnikowi zwrócona, w przeciwnym przypadku wpłacona kwota zostaje zaliczona na pokrycie kosztów badania i nie zostanie zwrócona.  
Jeżeli kwota pokrywająca koszt badania paliwa nie zostanie wpłacona w regulaminowym terminie (pokrywający się z terminem na wpłatę depozytu) - odwołanie od decyzji nie zostanie rozpatrzone.
- 22.6.5.** Jeżeli odwołanie od decyzji ZSS dotyczy dyskwalifikacji z danego biegu kwalifikacyjnego lub półfinału - zawody w tej klasie przebiegają według decyzji podjętej przez ZSS w tej sprawie. Wyniki zawodów w tej klasie zostają zawieszane, bez wręczenia nagród, które zostają zatrzymane aż do opublikowania klasyfikacji końcowej.
- 22.6.6.** Wysokość kaucji towarzyszącej odwołaniu od decyzji OKSS w Warszawie do GKSS wynosi 3000,- PLN.

## 23. INNE POSTANOWIENIA

- 23.1.** Organizatorzy imprez sportu samochodowego są zobowiązani do zdecydowanego działania zwalczającego wnoszenie przez kibiców okrzyków o treści rasistowskiej, faszystowskiej, antysemitycznej, nacjonalistycznej, satanistycznej, rażąco nieetycznej, pochwalającej terroryzm, nawołującej do waśni i nienawiści a także za eksponowanie napisów i znaków o tej treści.
- 23.2.** Przyjmuje się zasadę, że jeżeli gdziekolwiek w MKS, lub innych przepisach FIA mowa jest o FIA, Światowej Radzie Sportu Samochodowego, odpowiednią rolę na terytorium RP pełni jako odpowiednik i ma analogiczne pełnomocnictwa: PZM – dla FIA oraz GKSS PZM – dla Światowej Rady Sportu Samochodowego FIA.
- 23.3.** Do kwestii nie ujętych niniejszym regulaminem zastosowanie ma MKS, Przepisy Ogólne oraz Regulamin Sportowy wraz z załącznikami.
- 23.4.** 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.
- 23.5.** Każdy kierowca ma prawo współpracować podczas danej rundy z jednym spotterem, który musi być zgłoszony podczas OA, zatwierdzony i uzyskać przepustkę. Przebywanie w strefie spotterów możliwe jest tylko podczas trwania wyścigu danego kierowcy.
- 23.6.** Osoby odpowiadające za komunikację cyklu, wskazane w regulaminie uzupełniającym zawodów lub decyzji dyrektora zawodów, mają prawo wstępu do parku zamkniętego celem przeprowadzenia wywiadów / rozmów z zawodnikami lub przygotowania innego materiału prasowego, a także uzyskania dostępu do nagrań z kamer pokładowych w samochodach. Dostęp do nagrania / kamery może się odbywać wyłącznie w towarzystwie sędziego lub sędziego technicznego i przedstawiciela zespołu (kierowcy / mechanika / koordynatora).

## 24. Kamera

W czasie trwania zawodów, każdy zawodnik ma obowiązek posiadać zainstalowaną w pojeździe kamerę. Kamera ta musi być ustawiona w sposób pozwalający rejestrować wydarzenia na torze przed pojazdem zawodnika, a dodatkowo widoczne są kierownica, pedały. Bateria/akumulator do kamery musi być wystarczająco naładowana/-y, a karta pamięci do zapisu znajdować się na swoim miejscu i mieć wystarczającą pojemność do zarejestrowania wszystkich biegów w danej rundzie. Waga kamery zawiera się w minimalnej wadze pojazdu.

Kamera musi być włączona i dokonywać zapisu wszystkich kwalifikacji, półfinałów i finałów. Nagrywanie musi być włączone od pół przedstartowych i nie może być wyłączone, dopóki pojazd nie wróci na swoje miejsce w parku maszyn lub w parku zamkniętym. Osoby oficjalne, w tym ZSS, muszą być w stanie uzyskać dostęp do nagrań z tej kamery z wykorzystaniem sprzętu (komputer) zawodnika lub własnego w dowolnym momencie podczas zawodów, również na potrzeby rozpatrzenia protestów, itp..

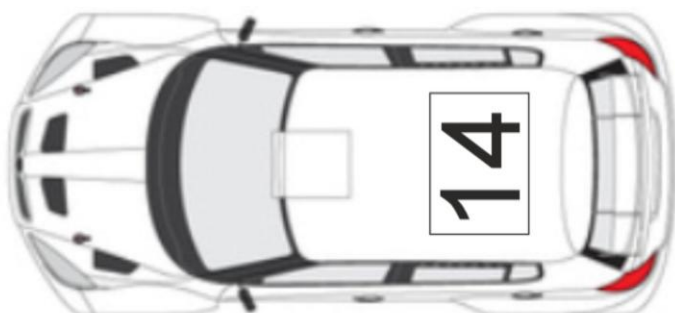
Zawodnik/zespół jest także zobowiązany do udostępnienia nagrania z kamery na potrzeby komunikacji i promocji PPRC, prowadzonej przez osoby wyznaczone przez organizatora. Stosowanie ww. kamery oraz udostępnianie nagrań na potrzeby osób oficjalnych oraz zespołu prasowego jest obowiązkowe dla wszystkich zawodników pod karą do dyskwalifikacji z zawodów włącznie.

## 25. Lap timer

Dopuszcza się stosowanie jedynie urządzeń z Listy Technicznej No. 60 FIA. Dozwolone jest podłączenie tych urządzeń do zasilania tylko bezpośrednio z akumulatora samochodu. Zabrania się stosowania jakichkolwiek wzmacniaczy sygnału GPS nie będących częścią integralną dozwolonych urządzeń.

Zatwierdzono przez GKSS PZM w dniu 01.04.2026 r.

## ZAŁĄCZNIK NR 1 - ROZMIESZCZENIE NUMERÓW STARTOWYCH



### NUMERY STARTOWE:

#### NA SZYBACH BOCZNYCH

- wysokość cyfry - 20 cm
- grubość kreski - 4 cm
- barwa pomarańczowa PMS804

#### NA SZYBACH PRZEDNIEJ I TYLNEJ

- wysokość cyfry - 16 cm
- grubość kreski - 3 cm
- barwa pomarańczowa PMS804

#### NA DACHU

- białe pole o wymiarach 35 cm x 50 cm
- czarne cyfry o wysokości 28 cm
- grubość kreski - minimum 5 cm



#### KIEROWCA

- czcionka HELVETICA
- wysokość - 6cm
- grubość kreski - 0,7cm
- barwa biała
- flaga zawsze przed nazwiskiem

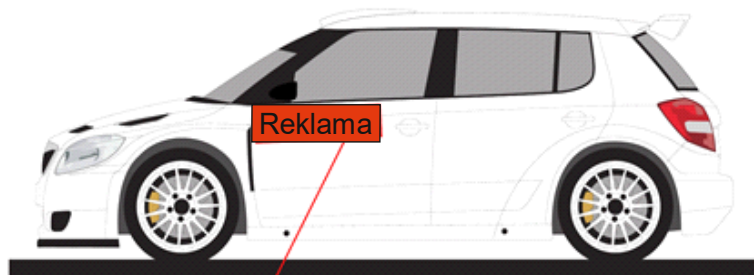
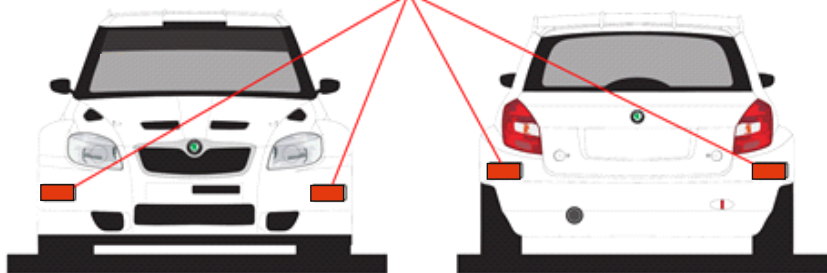
## ZAŁĄCZNIK NR 2 - ROZMIESZCZENIE REKLAMY ORGANIZATORA

### SCHEMAT OZNACZENIA POJAZDU (reklamy dostarcza organizator)

Reklama

Reklama obowiązkowa  
(lok. dowolna powierzchnia na przodzie lub tyle auta)

Reklama obowiązkowa  
(lok. okolice narożników zderzaków)  
12x20cm



Reklama obowiązkowa 67x17cm  
DRZWI PRAWE  
DRZWI LEWE