

REGULAMIN PUCHARU POLSKI AUTOCROSS

2020



Polski Związek Motorowy
Główna Komisja Sportu Samochodowego
Polish Automobile & Motorcycle Federation
Automobile Sport Commission
www.pzm.pl

Spis treści / Table of Contents

1. PRZEPISY OGÓLNE	3
2. ORGANIZATOR	3
3. DOPUSZCZONE POJAZDY – PODZIAŁ NA GRUPY I KLASY	3
4. DOPUSZCZENI ZAWODNICY, KIEROWCY – UPRAWNIENIA	4
5. DOKUMENTY OFICJALNE / REGULAMIN UZUPEŁNIAJĄCY ZAWODÓW	4
6. OSOBY OFICJALNE - WŁADZE I KIEROWNICTWO ZAWODÓW	5
7. ZGŁOSZENIA, WPISOWE	5
8. NUMERY STARTOWE – REKLAMA	6
9. ZEZWOLENIE – OPOWIEDZIALNOŚĆ – UBEZPIECZENIE	7
10. ODBIÓR ADMINISTRACYJNY NA ZAWODACH	7
11. BADANIA LEKARSKIE	8
12. BADANIA KONTROLNE POJAZDÓW	8
13. PRZEBIEG ZAWODÓW	9
14. BEZPIECZEŃSTWO KIEROWCY	12
15. OBOWIĄZKI KIEROWCY NA TORZE	13
16. PUNKTACJA I KLASYFIKACJE W RUNDACH PPAC	14
17. NAGRODY W RUNDACH PPAC	14
18. WARUNKI KLASYFIKACJI ROCZNEJ	14
19. KARY NAKŁADANE PRZEZ ZSS	15
20. PARK ZAMKNIĘTY - „PARC FERME”	15
21. OCHRONA ŚRODOWISKA	15
22. PROTESTY/ODWOŁANIA	15
23. INNE POSTANOWIENIA	16
ZAŁĄCZNIK NR 1 - REGULAMIN TECHNICZNY	18

1. PRZEPISY OGÓLNE

1.1. Puchar Polski Autocross (zwane dalej PPAC) są własnością Polskiego Związku Motorowego (zwanego dalej PZM).

1.2. Zawody / rundy PPAC rozgrywane są w oparciu o następujące przepisy:

- Międzynarodowy Kodeks Sportowy FIA (zwany dalej MKS), wraz z załącznikami; w zakresie autocross-u;
- Przepisy Ogólne dla Międzynarodowych Zawodów Autocross oraz Mistrzostw FIA w Autocross (zwane dalej Przepisami Ogólnymi);
- niniejszy Regulamin PPAC i komunikaty GKSS PZM;
- Regulamin uzupełniający danych zawodów zatwierdzony przez GKSS PZM;
- Regulamin Ochrony Środowiska w Sportach Motorowych;
- Regulamin Medyczny PZM;
- inne aktualnie obowiązujące przepisy bezpośrednio związane z organizacją i udziałem w rundach Autocross.

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:

- ustalenia na dany sezon sportowy charakteru zawodów;
- zatwierdzenie kalendarza zawodów;
- zatwierdzanie i opublikowanie regulaminu uzupełniającego zawodów oraz ich wyników;
- ocenę organizatorów zawodów w/g odrębnego regulaminu;
- interpretację regulaminów.

1.5. W kwestiach nie ujętych niniejszym regulaminem zastosowanie mają postanowienia MKS oraz Przepisów Ogólnych.

2. ORGANIZATOR

2.1. Organizatorem poszczególnych rund PPAC 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.

3. DOPUSZCZONE POJAZDY – PODZIAŁ NA GRUPY I KLASY

3.1. Grupa Buggy

Pojazdy z napędem na 2 lub 4 koła, również bez homologacji FIA, zgodne z regulaminem technicznym PPAC (zał. nr 1 do niniejszego regulaminu).

3.1.1. Podział na klasy pojazdów z Grupy Buggy

SuperBuggy - pojazdy jednomiejscowe, czterokołowe z napędem na 2 lub 4 koła zgodne z regulaminem technicznym PPAC (zał. nr 1 do niniejszego regulaminu). Całkowita pojemność skokowa silnika nie może być niższa niż 1601 cm³ i nie może przekraczać 4000 cm³.

Buggy 1600 - pojazdy jednomiejscowe, czterokołowe z napędem na 2 lub 4 koła zgodne z regulaminem technicznym PPAC (zał. nr 1 do niniejszego regulaminu). Całkowita pojemność skokowa silnika nie może przekraczać 1600 cm³.

CrossCar - pojazdy jednomiejscowe, czterokołowe z napędem na 2 koła zgodne z regulaminem technicznym PPAC (zał. nr 1 do niniejszego regulaminu). Całkowita pojemność skokowa silnika nie może przekraczać 750 cm³.

3.2. Pojazdy posiadające silniki benzynowe z turbodoładowaniem zaliczone zostaną do klasy według pojemności wynikającej z pomnożenia pojemności silnika przez współczynnik 1,7, natomiast pojazdy z silnikami wysokoprężnymi z turbodoładowaniem oraz z silnikami Wankla (bez turbodoładowania) przez współczynnik 1,8 zgodnie z art. 252-3.1 do 3.5 Zał. J.

3.3. W silnikach doładowanych obowiązuje stosowanie ogranicznika wlotu powietrza zgodnie z art. 279-5.2.3 Zał. J.

3.4. W sezonie 2020 klasę stanowi minimum pięć pojazdów. W przypadku nieutworzenia klasy zawodnicy/kierowcy zostają przeniesieni do grupy/klasy dla której spełniają wymagania regulaminu technicznego.

3.5. Dopuszcza się (za zgodą GKSS PZM) utworzenie innych klas w PPAC niż ww. na pi-semny wniosek zainteresowanych minimum dziesięciu zawodników.

4. DOPUSZCZENI ZAWODNICY, KIEROWCY – UPRAWNIENIA

4.1. Zawodnikiem (zgłaszającym) jest każda osoba fizyczna lub prawna posiadająca licencję Zawodnika i Sponsorską lub Zawodnika i Kierowcy wydaną przez PZM lub inny ASN sfederowany w FIA.

4.1.1. Wnioskujący o przyznanie licencji zawodnika/sponsorskiej jest zobligowany do wyznaczenia koordynatora – osoby fizycznej (zgodnie z art. 1.3.2 Regulaminu Licencji Sportu Samochodowego), reprezentującej posiadacza licencji.

4.2. Kierowcą może być każda osoba fizyczna, która posiada licencję Zawodnika i Kierowcy stopnia BC, BC Junior lub inną stosowną licencję wydaną przez ASN sfederowany w FIA.

4.3. Kierowca musi posiadać ważne badania lekarskie zgodnie z aktualnie obowiązującym Regulaminem Medycznym PZM.

5. DOKUMENTY OFICJALNE / REGULAMIN UZUPEŁNIAJĄCY ZAWODÓW

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;
- 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 dniem badania kontrolnego przed zawodami (zwanego dalej BK 1).

5.4. Regulamin uzupełniający, po nadaniu wizy PZM musi być opublikowany na oficjalnej stronie internetowej organizatora i/lub zawodów oraz PZM nie później niż 30 (45 CEZ) dni przed dniem BK 1, od tego momentu zostanie uruchomiony elektroniczny system zgłoszeń „inside”. 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. Do *Regulaminu Uzupełniającego* nie można wprowadzać żadnych zmian po terminie otwarcia *Zgłoszeń* chyba, że wyrażą na nie jednomyślną zgodę wszyscy już zgłoszeni *Zawodnicy* lub jeśli wprowadzone są decyzją ZSS.

Pod warunkiem uzyskania zgody ASN i/lub FIA, zmiany związane z bezpiecznym i sprawnym przebiegiem *Imprezy (Event'u)* mogą być dokonane przez *Organizatora* do czasu startu danych *Zawodów* (jak określone w Artykule 2.1.7.a 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 (w trakcie zawodów) i oficjalnej stronie internetowej organizatora i/lub zawodów (przed zawodami).

5.7. Obowiązkiem zawodnika / kierowcy jest utrzymanie kontaktu z biurem zawodów, zatem wystarczającym jest wywieszenie komunikatu / informacji na oficjalnej tablicy ogłoszeń.

5.8. Podstawowe informacje do podania w oficjalnym programie:

- Stwierdzenie, że *Zawody* prowadzone będą zgodnie z MKS i krajowym regulaminem sportowym, jeśli taki został wydany;
- Miejsce i data *Zawodów*;
- Krótki opis i harmonogram czasowy przewidzianych *Zawodów*;
- Nazwy lub nazwiska *Zawodników* i *Kierowców* wraz z przyznanymi numerami startowymi umieszczonymi na ich pojazdach;
- *Handicap*, jeśli będzie zastosowany;
- Szczegółową listę nagród;

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 i kontrolerów technicznych zawodów. W sprawach technicznych oraz bezpieczeństwa jego zdanie jest wiążące. Organizator wyznacza kierownika badania kontrolnego (zwanego dalej kierownikiem BK). Organizator ma obowiązek zapewnienia sędziów technicznych w ilości 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 Inside PZM kompletu wymaganych, aktualnych dokumentów (określonych w art. 7.1.3 niniejszego regulaminu). Dokumenty umieszczone na Inside PZM będą udostępnione do wglądu organizatorom zawodów PZM w celu zweryfikowania ich przed odbiorem administracyjnym (zwanym dalej OA).

7.1.2. Elektroniczny formularz zgłoszenia wypełnia zawodnik wyłącznie poprzez stronę internetową Inside PZM (<https://inside.pzm.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 pocztą elektroniczną 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. Równocześnie zawodnik / kierowca zobowiązany jest umieścić w serwisie Inside PZM następujące, zeskanowane obustronnie w kolorze, aktualne dokumenty:

- licencję Zawodnika i Kierowcy (jeden obustronny dokument);
- licencję Zawodnika i Sponsorską (jeden obustronny dokument);

7.1.4. Podczas OA, zawodnik / kierowca musi być przygotowany na okazanie oryginałów wszystkich wymaganych dokumentów.

7.1.5. Zgłoszenie jest zawarciem umowy cywilnoprawnej z organizatorem. Przystąpienie do zgłoszeń na rundę PPAC 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.

7.1.6. Każdy zawodnik, który nadeśle zgłoszenie, a nie będzie mógł wziąć udziału w zawodach, zobowiązany jest przesłać (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:

- Termin I – upływa na 15 dni przed dniem BK-1.
- Termin II – upływa na 7 dni przed dniem BK-1.

7.2.1. Maksymalna wysokość podstawowego wpisowego na każdą rundę w roku 2020 wynosi:

Klasa	I termin zgłoszeń	II termin zgłoszeń
SuperBuggy	1000,- PLN	1500,- PLN
Super 1600	800,- PLN	1200,- PLN
CrossCar	700,- PLN	1050,- PLN

7.2.2. Po upływie II terminu organizator może przyjąć, za zgodą dyrektora zawodów, zgłoszenie po wpłaceniu 200% wpisowego określonego dla terminu I ale nie później niż 48 godzin przed BK1. 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.

8. NUMERY STARTOWE - REKLAMA

8.1. Zawodnicy / kierowcy sklasyfikowani na pierwszych 10 miejscach w Mistrzostwach 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 powinna mieć minimalną grubość 4 cm i wysokość 18 cm. Barwa cyfry – pomarańczowa (PMS 804). Obowiązują numery startowe umieszczone na każdym boku pojazdu oraz z każdej strony panelu na dachu (lub na osłonie silnika). Numer na dachu musi być trwale zamocowany na pionowym wsporniku bez ostrych

krawędzi, w linii z przednią i tylną osią pojazdu. Panel musi mieć wymiary 24 x 35 cm. i być koloru białego (zdjęcie 8.2.).



Zdjęcie 8.2.

8.3. Organizator może zobowiązać kierowców/zawodników do umieszczenia na pojeździe reklamy dodatkowej. Zawodnik/Kierowca może zostać zwolniony od tego obowiązku poprzez uiszczenie opłaty w wysokości 200% regulaminowej kwoty wpisowego.

8.4. Kierowców obowiązuje umieszczenie na lewej i prawej stronie karoserii pojazdu:

- 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.

10.1.1. 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.

10.2. Po pozytywnym odbiorze administracyjnym, kierowca otrzymuje dokumenty zawodów, a w szczególności kartę badania kontrolnego uprawniającą go do przedstawienia pojazdu do badania.

10.3. Zdeponowane KSS-y, zwracane są w biurze zawodów po zakończeniu rundy, lub wcześniej na polecenie dyrektora zawodów.

11. BADANIA LEKARSKIE

11.1. Dyskwalifikacja kierowcy z wyścigu z uwagi na aktualny stan zdrowia, jest możliwe 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 POJAZDÓW

12.1. Badanie kontrolne przeprowadza komisja techniczna zawodów wg karty badania. Komisja identyfikuje pojazd z jego KSS i sprawdza jego zgodność z wymogami przepisów bezpieczeństwa. KSS pozostaje zdeponowana do końca trwania zawodów i oddawana jest w biurze zawodów wraz z innymi dokumentami. Komisja techniczna sprawdza również osobiste wyposażenie kierowcy. Zgodność zgłoszonego pojazdu z przepisami bezpieczeństwa, technicznymi, klasy oraz stan techniczny pojazdu potwierdza kierowca / zawodnik swym podpisem na formularzu zgłoszenia do zawodów oraz na karcie badania kontrolnego przed zawodami (zwanej dalej kartą BK-1).

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 - wniosek do władz zawodów (ZSS) o nałożenie kary za odstępstwa 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. Samochód, który uległ kolizji w trakcie zawodów, może być, przez ZSS, wyłączony z dalszego w nich udziału na wniosek kierownika BK. Na zawodniku / kierowcy spoczywa obowiązek uzyskania pozytywnej opinii Kierownika BK.

12.7. Odwołanie 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 pojazd 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. Po badaniu kontrolnym pojazd musi być oznaczony symbolem BK.

12.10. Podczas BK-1 może zostać przeprowadzone znakowanie kasków, gaśnic, klatek bezpieczeństwa.

12.11. Kierownik BK po zakończonym BK-1 przekazuje protokoły – podczas pierwszego posiedzenia Zespołu Sędziów Sportowych.

12.12. Wszystkie procedury dotyczące uzyskiwania dokumentów technicznych pojazdu wraz z opłatami są umieszczone na oficjalnej stronie internetowej PZM w zakładce "samochody" www.pzm.pl/samochody, w dziale „dokumenty samochodów sportowych”.

12.13. W przypadku przeprowadzenia pomiaru czasu aparaturą AMB/Mylaps, zawodnicy są zobowiązani do:

- pobrania w biurze zawodów podczas odbioru administracyjnego transpondera;
- zakupu uchwytów do mocowania transpondera (dostępne w biurze zawodów lub poprzez stronę producenta <https://www.mylaps.com>);
- miejsce mocowania transpondera zostanie wskazane podczas BK-1.

13. PRZEBIEG ZAWODÓW

W czasie zawodów odbywają się:

- rozgrzewka (warm up);
- trening oficjalny (czasówka)
- biegi kwalifikacyjne;
- biegi półfinałowe;
- biegi finałowe.

13.1. Trening Oficjalny

Odbędzie się na dystansie czterech okrążeń, pojazdy będą startowały pojedynczo, na torze podczas jednej sesji może znajdować się jeden pojazd na każde 120 metrów toru. Kolejność startu zostanie ustalona na podstawie losowania, które przeprowadzone zostanie elektronicznie i zatwierdzone przez dyrektora zawodów. Najlepszy czas okrążenia określa pozycję startową do pierwszego biegu kwalifikacyjnego. Kierowca musi ukończyć przynajmniej jedno okrążenie, w innym przypadku do pierwszego biegu kwalifikacyjnego wystartuje z ostatniej pozycji. Poszczególne klasy będą startowały osobno.

13.2. Wspólne przepisy dla biegów kwalifikacyjnych, półfinałów, finałów.

Pojazdy różnych klas startują osobno. W biegach kwalifikacyjnych, półfinałach i finałach startować może maksymalnie 10 pojazdów, ustawionych w czterech rzędach (3,2,3,2). Kierowca sklasyfikowany jako pierwszy ma prawo wyboru pola startowego (w pierwszym rzędzie), kierowca sklasyfikowany jako drugi ma prawo do wyboru jednego z dwóch pozostałych pól w pierwszym rzędzie. Analogiczne postępowanie dotyczy drugiego, trzeciego oraz czwartego rzędu pól startowych, niema możliwości zmiany rzędów pól startowych. W przypadku gdy kierowca nie stawi się na polach startowych jego miejsce zostaje puste.

13.3. Biegi Kwalifikacyjne

Zostaną przeprowadzone trzy biegi kwalifikacyjne na dystansie 5 okrążeń.

Pierwszy bieg kwalifikacyjny - pozycja startowa zostanie ustalona na podstawie wyników treningu oficjalnego.

Drugi bieg kwalifikacyjny - według wyników z pierwszego biegu kwalifikacyjnego.

Trzeci bieg kwalifikacyjny - według wyników z drugiego biegu kwalifikacyjnego.

Przebieg biegów kwalifikacyjnych ustala się według poniższych zasad:

13.3.1. Po treningu oficjalnym, pierwszym i drugim biegu kwalifikacyjnym organizator opublikuje listy Kierowców od miejsca pierwszego do ostatniego (klasyfikacja prowizoryczna i końcowa).

13.3.2. Kierowcy zostaną podzieleni na grupy o zbliżonej liczbie pojazdów. W grupie

maksymalnie może startować dziesięciu Kierowców. Grupa z najmniejszą liczbą pojazdów będzie startowała jako ostatnia. Liczba grup nie może zostać zmieniona po pierwszym biegu kwalifikacyjnym.

13.3.3. Pozycje startowe Kierowców w danej grupie do biegów kwalifikacyjnych będą przyznawane według zasady:

Przykład dla trzech grup:

- pierwszy Kierowca zajmuje pierwszą pozycję startową w pierwszej grupie,
- drugi Kierowca zajmuje pierwszą pozycję startową w drugiej grupie,
- trzeci Kierowca zajmuje pierwszą pozycję startową w trzeciej grupie,
- czwarty Kierowca zajmuje drugą pozycję startową w pierwszej grupie,
- piąty Kierowca zajmuje drugą pozycję startową w drugiej grupie, itd., do ostatniego Kierowcy.

13.3.4. W każdym biegu Kierowcy są klasyfikowani na podstawie ilości ukończonych okrążeń. Dla Kierowców którzy ukończyli bieg z tą samą liczbą okrążeń, decydujący będzie czas przekroczenia linii mety. Spośród Kierowców z tą samą liczbą punktów za dany bieg, decydujący o wyższej pozycji będzie czas ukończenia biegu. Jeśli Kierowca nie uzyska czasu biegu kwalifikacyjnego, decydującym jest wyniki poprzedniego biegu.

Kierowca który ukończył bieg jako pierwszy zdobywa 1 punkt, drugi 2 punkty, trzeci 3 punkty, itd.

Kierowcy którzy przejechali mniej okrążeń niż zwycięzca biegu (DNF) otrzymują dodatkowe 5 punktów.

Kierowca musi samodzielnie podjechać pojazdem na pola startowe, w przypadku nie przekroczenia linii startu otrzyma 20 punktów.

Kierowca, który nie stanie na starcie (DNS) w danej kwalifikacji otrzyma 50 punktów. Przed startem swojej grupy kwalifikacyjnej, ma obowiązek poinformować o tym fakcie osobę ds. kontaktów z zawodnikami, a jeżeli tego nie zrobi podlega karze do decyzji ZSS.

Kierowca który został zdyskwalifikowany podczas biegu (DQ) otrzyma 95 punktów.

Tylko Kierowcy którzy uczestniczyli w dwóch biegach kwalifikacyjnych lub ukończyli przynajmniej jeden bieg (przejechali tą samą liczbę okrążeń co zwycięzca biegu) kwalifikują się do udział w (pół-)finale. „Uczestniczyć” znaczy przejechać linię startu sprawnym pojazdem.

13.4. Półfinały, Finały.

Klasyfikacja prowizoryczna i końcowa po biegach kwalifikacyjnych będzie zawierała sumę punktów z dwóch najlepszych biegów. W przypadku takiej samej liczby punktów decydujące znaczenie ma ilość punktów z biegu trzeciego, który nie był wliczony do sumy klasyfikacji prowizorycznej i końcowej. Jeśli to nadal nie przyniesie rozstrzygnięcia pod uwagę brany jest najlepszy czas wyścigu ale tylko w przypadku kiedy Kierowcy przejechali tą samą liczbę okrążeń. W przypadku dalszego braku rozstrzygnięcia decydujący będzie najlepszy czas okrążenia (z sesji biegów kwalifikacyjnych).

Zostaną przeprowadzone dwa półfinały (tylko w przypadku sklasyfikowania po biegach kwalifikacyjnych minimum 14 Kierowców) oraz finał. Pierwszych dwudziestu Kierowców po trzech biegach kwalifikacyjnych weźmie udział w półfinałach (na dystansie 6 okrążeń). Zawodnicy którzy po biegach kwalifikacyjnych zajęli pozycje: 1,3,5,7,9, itd. startują w pierwszym półfinale. Kierowcy zajmujący pozycje: 2,4,6,8,10, itd. startują w drugim półfinale. Pierwszych pięciu Kierowców z każdego półfinału kwalifikuje się do finału (na dystansie 7 okrążeń). Zwycięzcy półfinału mają prawo wyboru jako pierwsi pola startowego w finale. Spośród tych zwycięzców ten, który po trzech biegach kwalifikacyjnych był wyżej sklasyfikowany ma prawo wyboru jako pierwszy pozycji startowej w pierwszym rzędzie, ta sama zasada dotyczy Kierowców którzy zajęli 2,3,4, itd. miejsca w półfinałach.

Pozycję od 11 do 20 wyników końcowych zawodów zajmą Zawodnicy zgodnie z zasadą: 11 i 12 miejsce zajmą Kierowcy którzy zajęli w półfinałach 6 miejsce (Kierowca który po trzech biegach kwalifikacyjnych był wyżej sklasyfikowany zajmie miejsce 11); 13 i 14 miejsce zajmą Kierowcy którzy w półfinałach zajęli 7 miejsce (Kierowca który po trzech biegach kwalifikacyjnych był wyżej sklasyfikowany zajmie miejsce 13); itd..

13.5. Kolejność startu:

Kolejność biegów kwalifikacyjnych, półfinałowych, finałowych:

- a) CrossCar;
- b) Super 1600;
- c) Super Buggy;

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 otworzona na okres 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, otrzyma karę – dodatkowe 5 sekund dodane do czasu wyścigu i procedura startu zostanie powtórzona. Jeżeli ten sam kierowca wykona falstart po raz drugi, zostanie on zdyskwalifikowany z biegu i otrzyma 95 punktów. Kierowca, który wykonał falstart w biegu półfinałowym lub finale otrzyma karę – utrata 5 punktów w ogólnej klasyfikacji pucharu i procedura startu zostanie powtórzona. Jeżeli ten sam kierowca wykona falstart po raz drugi, zostanie on zdyskwalifikowany z biegu i sklasyfikowany jako ostatni w półfinale / finale podczas którego nastąpił falstart, przed Kierowcami którzy nie wystartowali, zachowa również 5-punktową karę w klasyfikacji pucharu.

Opinia sędziów jest wiążąca.

13.7.2. - do rozstrzygnięcia o falstartach (i karach) decydują:

- 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. Zachowanie kierowców po stwierdzonym falstartzie:

a) Gdy jest sygnalizowany falstart (na PO sędziowie machają czerwoną flagą), kierowcy którzy nie dojechali do pierwszego łuku toru, obowiązani są z zachowaniem ostrożności do wycofania pojazdu na zajmowane wcześniej pola startowe.

b) Jeżeli bieg jest przerwany po pokonaniu przez kierowców pierwszego łuku 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 starcie”) 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. 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,

-jeden zestaw flag sygnalizacyjnych składających się z:

1 czerwonej,

2 żółtych,

1 żółtej z czerwonymi pasami

1 białej,

1 zielonej.

13.9.2. 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. Pokazanie flagi czarnej kierowcy musi być potwierdzone poprzez pisemne powiadomienie o tym fakcie tego kierowcy.

c) Flaga żółta z czerwonymi pasami jest zawsze pokazywana po roszczeniu 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.

13.9.3. 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 sędziów zdyskwalifikowany z tego konkretnego powtarzanego biegu.

13.9.4. W przypadku zastosowania słupków, wygradzeń wyznaczających trasę, kierowca przejeżdżający ze złej strony takiego słupka, wygradzenia lub go przemieszczając, będzie ukarany (5-sekund) do dyskwalifikacji z biegu włącznie.

14. BEZPIECZEŃSTWO KIEROWCY

14.1. Każdy kierowca musi w czasie rozgrzewki (warm up), treningu, wyścigu pod groźbą dyskwalifikacji:

a) nosić kask homologowany zgodnie z jedną z norm wymienionych w liście technicznej FIA nr 25.

b) nosić:

- kombinezon, balaklawę, długą bieliznę, skarpety, rękawiczki i obuwie zgodne z aktualną homologacją FIA 8856-2000 lub 8856-2018.

c) być przypięty do fotela za pomocą pasów bezpieczeństwa (lista tech. FIA nr 24) – zgodne z art. 253-6. Zał. J.

d) System typu FHR (system wspierania głowy i szyi) jest obowiązkowy.

14.1.1 Wyposażenie bezpieczeństwa pojazdu:

Fotele (lista techn. FIA nr 12) - zgodne z art. 253-16. Dopuszcza się stosowanie foteli (norma 8855/1999) przez okres siedmiu lat od daty produkcji bez dodatkowego przeglądu producenta lub fotele norma FIA 8862-2009 (Lista tech. FIA nr 40).

c) **GLÓWNY WYŁĄCZNIK PRĄDU**

Główny wyłącznik prądu musi odłączyć wszystkie obwody elektryczne, akumulator, alternator lub prądnice, światła, klaksony, zapłon, sterowanie elektryczne, itp.) i musi również zatrzymać silnik. W przypadku silników Diesla bez elektronicznie sterowanych wtryskiwaczy wyłącznik prądu musi być połączony z urządzeniem odcinającym dopływ powietrza do silnika. Musi to być model iskrobezpieczny i musi być dostępny od wewnątrz i z zewnątrz pojazdu. W pojazdach zamkniętych, jeśli chodzi o elementy zewnętrzne, układ wyzwalający wyłącznika prądu musi obowiązkowo znajdować się w dolnej części mocowań szyby przedniej. Musi być oznaczony czerwoną iskrą (strzałką) w niebieskim trójkącie o białych krawędziach o podstawie co najmniej 12 cm. Ten zewnętrzny system wyzwalaenia dotyczy tylko pojazdów zamkniętych.

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 samochód, 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. Jedyną 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 trzymana

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. Zawodnik musi dodatkowo być o tym fakcie poinformowany na piśmie.

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

15.9. Zabrania się, pod karą dyskwalifikacji z zawodów, grzania opon poza specjalną strefą wyznaczoną przez organizatora.

15.10. Zmiana toru jazdy po starcie w biegach kwalifikacyjnych jest możliwa po przekroczeniu linii 50 metrów.

15.11. Zawodnik/Kierowca ma bezwzględny obowiązek uczestniczenia w odprawie z zawodnikami, oficjalnym otwarciu zawodów oraz ceremonii zakończenia.

16. PUNKTACJA I KLASYFIKACJE W RUNDACH PPAC

16.1. Na każdej rundzie prowadzona będzie klasyfikacja końcowa indywidualna w poszczególnych Klasach (w/g art. 13 niniejszego Regulaminu).

16.2. Klasyfikacja Klubowa:

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. W rocznej klasyfikacji klubowej liczone będą punkty zdobyte we wszystkich rozegranych rundach.

16.3. We wszystkich klasyfikacjach PPAC stosowana będzie punktacja niezależna od frekwencji w danej klasie zgodnie z tabelą:

Miejsce	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Punkty	25	22	20	18	16	15	14	13	12	11
Miejsce	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Punkty	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

17. NAGRODY W RUNDACH PPAC

17.1. Organizator ufunduje puchary w klasyfikacjach końcowych rundy:

- za 1, 2 i 3 miejsce w klasyfikacji każdej z klas - po 1 pucharze;

17.2. W miarę możliwości organizator może przewidzieć inne nagrody, których lista musi być wywieszona na oficjalnej tablicy ogłoszeń przed rozpoczęciem rundy.

17.3. 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.

17.4. 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.

17.5. Nagrody nie odebrane przechodzą na własność organizatora.

18. WARUNKI KLASYFIKACJI ROCZNEJ

18.1. Rozgrywki toczyć się będą o tytuł:

18.1.1.

- Zdobywcy Pucharu Polski Autocross;

- Zdobywcy II Miejsca;

- Zdobywcy III Miejsca;

w klasyfikacjach indywidualnych poszczególnych Klas;

Ww. tytuły otrzymają Zawodnicy / Kierowcy, którzy zdobyli największą liczbę punktów w klasyfikacji końcowej rocznej poszczególnych klas, jeżeli został spełniony następujący warunek:

- W klasyfikacji końcowej rocznej danej klasy sklasyfikowanych (zgodnie z art. 18.2 niniejszego Regulaminu) zostanie minimum 5 kierowców.

18.1.2.

- Zdobywcy Pucharu Polski Autocross;
 - Zdobywcy II Miejsca;
 - Zdobywcy III Miejsca;
- w klasyfikacji klubowej.

Ww. tytuły otrzymają kluby, które zdobyły największą liczbę punktów w klasyfikacji końcowej rocznej.

18.2. W klasyfikacji końcowej rocznej PPAC znajdują się zawodnicy, którzy zostali sklasyfikowani w minimum dwóch rundach.

18.3. W przypadku zdobycia w jakiegokolwiek 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.

18.4. Klasyfikacja końcowa roczna dla klas będzie liczona ze wszystkich rozegranych rund.

18.5. 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. (Art. 86 Konstytucji RP „Każdy jest obowiązany do dbałości o stan środowiska i ponosi odpowiedzialność za spowodowane przez siebie jego pogorszenie...”).

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:

- 1500,- PLN wpłacony przez składającego protest (przebieg wyścigu);
- w przypadkach wymienionych w art. 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. Od decyzji ZSS zawodnikowi przysługuje prawo odwołania do GKSS. Zapowiedź odwołania musi być zgłoszona do ZSS w formie pisemnej z jednoczesną wpłatą kaucji w wysokości 2500,- PLN w ciągu 1 godziny od wydania decyzji. Termin wniesienia odwołania upływa po 96 godzinach od chwili złożenia zapowiedzi do ZSS. Wyniki zawodów w części dotyczącej odwołania zostają ogłoszone jako prowizoryczne, bez wręczenia nagród, które zostają zatrzymane aż do ostatecznego ogłoszenia.

23. INNE POSTANOWIENIA

23.1. Organizatorzy imprez sportu samochodowego są zobowiązani do zdecydowanego działania zwalczającego wnoszenie przez kibiców okrzyków o treści rasistowskiej, faszystowskiej, antysemickiej, nacjonalistycznej, satanistycznej, rażąco nieetycznej, pochwalającej terroryzm, nawołującej do waśni i nienawiści a także za eksponowanie napisów i znaków o tej treści.

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 plenipotencje: 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. Jeżeli wystąpią różnice w interpretacji przepisów FIA to powstały spór rozstrzygać będzie obowiązujący tekst francuski.

23.5. 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 PPAC, 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 łącznie.

23.6. 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.

23.7. 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.

23.8. 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 pojazdach. Dostęp do nagrania/kamery może się odbywać

wyłącznie w towarzystwie sędziego lub sędziego technicznego i przedstawiciela zespołu (kierowcy/mechanika/koordynatora).

Zatwierdzono wraz z załącznikami przez GKSS PZM w dniu [01.07.2020](#)

ZAŁĄCZNIK NR 1 - REGULAMIN TECHNICZNY PPAC

W kwestiach nie ujętych niniejszym załącznikiem zastosowanie mają przepisy załącznika J art. 279a oraz 279b.

I. Klasa CrossCar

1. ZBIORNIK PALIWA

W sezonie 2020 dopuszcza się stosowanie seryjnych zbiorników paliwa. Zaleca się zbiornik bezpieczny ze specyfikacją FIA wg zał. J. art 279b.5.3.

2. OPONY

Dopuszcza się stosowanie opon marki GOLDSPEED model:

- Soft (przód nr. 90705, tył nr. 90710)
- Medium (przód nr. 90193, tył nr. 90197)