

REGULAMIN RAMOWY GÓRSKICH SAMOCHODOWYCH MISTRZOSTW POLSKI 2020



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

SPIS TREŚCI

1. Ustalenia ogólne.....	3
2. Kalendarz imprez - warunki organizacyjne	3
3. Ogólne warunki dotyczące tras	3
4. Dopuszczone samochody / podział na grupy i klasy / wyposażenie bezpieczeństwa	4
5. Dopuszczeni zawodnicy - wymagania	6
6. Regulamin uzupełniający zawodów i inne dokumenty oficjalne	7
7. Osoby oficjalne - władze i kierownictwo zawodów	8
8. Zgłoszenia, wpisowe, reklama i numery startowe	9
9. Ubezpieczenie	11
10. Przebieg zawodów, sygnalizacja, wyposażenie PO / PPO	11
11. Park serwisowy	17
12. Park zamknięty	18
13. Protesty i odwołania.....	18
14. Ceremonia zakończenia zawodów.....	18
15. Punktacja podczas zawodów, puchary i nagrody	19
16. Warunki klasyfikacji - klasyfikacje roczne GSMP	19
17. Inne postanowienia	20

Załączniki do regulaminu GSMP:

Załącznik nr 1	- NUMERY STARTOWE PRZYZNANE NA SEZON 2020
Załącznik nr 2	- REGULAMIN TECHNICZNY
Załącznik nr 2a	- Narodowa karta techniczna samochodu historycznego (dla samochodów posiadających kartę homologacyjną FIA)*
Załącznik nr 2b	- Narodowa karta zgodności technicznej samochodu historycznego (dla samochodów nie posiadających karty homologacyjnej FIA)*
Załącznik nr 2c	- Mocowanie kamer w/na samochodach sportowych
Załącznik nr 3	- Standardowy regulamin uzupełniający*
Załącznik nr 4	- Lista części alternatywnych - dopuszczonych do stosowania w samochodach w samochodach kategorii narodowej i historycznej**
Załącznik nr 5	- Zielona karta BK 1

**załączniki w formacie WORD dostępne są na stronie www.pzm.pl*

***wersja elektroniczna dostępna na stronie www.pzm.pl*

1. Ustalenia ogólne

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

1.2. Nadzór nad przebiegiem GSMP sprawuje Główna Komisja Sportu Samochodowego PZM (GKSS), która zastrzega sobie prawo interpretacji niniejszego regulaminu i jest jedyną władzą upoważnioną do rozpatrywania i rozstrzygania wszelkich rozbieżności i wątpliwości, które mogą powstać przy stosowaniu i interpretacji niniejszego regulaminu i innych przepisów, w oparciu o które rozgrywane są GSMP oraz do podejmowania decyzji.

1.3. GSMP są mistrzostwami otwartymi. Warunkiem udziału Zawodnika zagranicznego w GSMP jest spełnienie wymogów niniejszego regulaminu ramowego wraz z załącznikami oraz regulaminem uzupełniającym zawodów.

1.4. GSMP rozgrywane są w oparciu o następujące przepisy i **zasady**:

- Międzynarodowy Kodeks Sportowy FIA (MKS), wraz z załącznikami;
- Przepisy Ogólne Obowiązujące w Międzynarodowych Wyścigach Górskich FIA;
- **Zasady obliczania współczynnika Performance Factor (Pf), które są określone na stronie internetowej <https://performancefactor.fia.com/>;**
- **Przewodnik bezpieczeństwa wyścigów górskich FIA;**
- Regulamin ramowy GSMP wraz z załącznikami i komunikatami GKSS;
- Regulamin Ochrony Środowiska PZM.

1.5. Rundy GSMP rozgrywane są na zamkniętej trasie, wyłączonej z ruchu drogowego w oparciu o obowiązującą homologację PZM i przepisy określające wykorzystanie dróg w sposób szczególny art. 65 Prawo o ruchu drogowym. Podczas zawodów w czasie podjazdów treningowych i wyścigowych, **podczas zjazdu z Parku Zamkniętego do Parku Serwisowego jak również na terenie Parku Serwisowego** nie obowiązują pozostałe przepisy Prawa o ruchu drogowym.

1.6. **Przepisy odnoszące się do wyścigów górskich dla uczestników nielicencjonowanych określa oddzielny regulamin Amatorskich Samochodowych Wyścigów Górskich (ASWG).**

2. Kalendarz imprez - warunki organizacyjne

2.1. Do GSMP będą zaliczane zawody umieszczone w oficjalnym kalendarzu sportowym PZM na każdy sezon sportowy, zwane dalej rundami.

2.2. GSMP mogą być również rozgrywane poza granicami Polski,

2.3. W przypadku rozgrywania rund GSMP za granicą lub w ramach zawodów do EHC, IHCC i FIA-CEZ, rozgrywane one będą według obowiązujących regulaminów tych zawodów, klasyfikacja dla GSMP będzie prowadzona zgodnie z podziałem na **kategorie** i klasy według art. 4 niniejszego regulaminu.

2.4. Organizator powinien zadbać o odpowiednią oprawę, godną imprezy o randze Mistrzostw Polski i rozpropagowanie zawodów w regionie.

2.5. Organizator powinien wydać i szeroko kolportować program zawodów - informator dla widzów, w którym będą także zawarte zalecenia dotyczące właściwego zachowania się i bezpiecznego oglądania wyścigu.

Zaleca się wyznaczenie stref dla widzów w najbardziej atrakcyjnych miejscach na trasie wyścigu oraz zapewnienie infrastruktury w **tych** miejscach (mała gastronomia, sanitariaty, punkty sprzedaży programów, pamiątek, nagłośnienie, itp.).

3. Ogólne warunki dotyczące tras

3.1. GSMP to wyścigi samochodowe rozgrywane na trasie, która prowadzi pod górę. Są to zawody, w których każdy Kierowca startuje indywidualnie a wynik rywalizacji ustalany jest na podstawie uzyskanych czasów przejazdów.

3.2. Trasa musi odpowiadać następującym warunkom:

- długość trasy - łączna długość podjazdów wyścigowych w rundzie minimum 5 km;
- szerokość trasy - minimum 5 m; zwężenia do minimalnej szerokości 4 m są dopuszczalne dla odcinków o ograniczonej długości pod warunkiem, że suma ich długości nie przekracza 10% całkowitej długości trasy;
- szczegółowy sposób zabezpieczenia trasy, wraz z wykazem stosowanych zabezpieczeń określa zatwierdzony przez Inspektora ZTiT - Plan Bezpieczeństwa;

3.3. Wyścigi mogą odbywać się wyłącznie na trasach posiadających aktualną licencję krajową dla trasy wyścigu, wydaną przez PZM.

3.4. Warunkiem umieszczenia wyścigu w oficjalnym kalendarzu sportów samochodowych PZM w ramach GSMP na kolejny sezon sportowy jest otrzymanie ważnej licencji krajowej PZM w terminie do dnia 15 listopada aktualnego sezonu sportowego.

W szczególnych przypadkach GKSS może odstąpić od tej zasady:

- na wniosek organizatora;
- w terminie nie krótszym jak 90 dni przed zawodami, dla tras nowych.

Dla organizatorów nowych zawodów lub zawodów które nie odbyły się w ciągu ostatnich 2 lat, wprowadza się obowiązek przeprowadzenia audytu przez osobę wyznaczoną przez GKSS. Audyt ma na celu weryfikację koncepcji organizacyjnych jak również stopnia przygotowania organizatora do przeprowadzenia rund GSMP. Audyt zawodów musi być przeprowadzony co najmniej na 60 dni przed datą zawodów. Negatywna ocena audytu skutkować będzie nie przyznaniem wisy na organizację rund GSMP.

3.5. Projektantów i organizatorów zawodów (budujących oraz eksploatujących trasę i infrastrukturę technologiczną wyścigu), obowiązuje stosowanie wymagań technicznych, wymagań bezpieczeństwa oraz procedur zawartych w **Przewodniku bezpieczeństwa wyścigów górskich FIA**. Ich egzekwowanie odbywa się w toku przeprowadzanych inspekcji kontrolnych w czasie zawodów przez Inspektora ZTiT oraz władze zawodów.

3.6. W przypadku wystąpienia zmian dotyczących:

- przebiegu lub długości trasy,
- pogorszenia jakości nawierzchni,
- pogorszenia jakości zabezpieczeń,
- przynależnej infrastrukturze technologicznej, oraz innych przypadków, które spowodują naruszenie dotychczasowych szczegółowych wymagań bezpieczeństwa wyścigu lub technicznych, organizator zobowiązany jest takie zmiany zgłosić do BSiT ZG PZM, pomimo posiadania aktualnej licencji krajowej PZM.

3.7. Odbiór trasy z ramienia PZM dokonuje Inspektor ZTiT. Na podstawie przeprowadzonej oceny zgodności trasy z **Planem Bezpieczeństwa**, Inspektor ZTiT sporządza raport z inspekcji trasy. Termin odbioru trasy powinien zostać przeprowadzony najpóźniej w dniu OA.

3.8. Odbioru trasy wyścigu pod względem sportowym dokonuje Zespół Sędziów Sportowych (zwany dalej ZSS) przed rozpoczęciem zawodów. Organizator zobowiązany jest do przedstawienia aktualnej licencji krajowej PZM wraz z załącznikami i Planu Bezpieczeństwa.

4. Dopuszczone samochody / podział na grupy i klasy / wyposażenie bezpieczeństwa

4.1. Do startów w rundach GSMP dopuszczone zostaną tylko samochody, które spełniają wymagania przepisów FIA i/lub PZM przywołanych w niniejszym regulaminie oraz komunikatach GKSS PZM.

4.2. Kategoria 1

Od sezonu 2020 obowiązuje nowa metoda klasyfikacji samochodów oparta na stosowaniu współczynnika „PERFORMANCE FACTOR” nazywanym dalej (Pf) - patrz Tabela 1. Współczynnik (Pf) został opracowany przez FIA i jego wartość jest obliczana przy pomocy aplikacji dostępnej na <https://performancefactor.fia.com/>. Do obliczenia współczynnika uwzględniana jest masa samochodu z kierowca oraz inne parametry techniczne indywidualnie dla każdego samochodu. Niższa wartość współczynnika wskazuje większą „wydajność” sportową samochodu.

4.2.1. Podział na grupy i klasy wg Pf

Tabela 1. Podział na grupy i klasy wg Pf

Grupa	Klasa	Współczynnik Pf
Grupa 1	Klasa 1	Pf 15 - 39
Grupa 2	Klasa 2a	Pf 40 - 59
	Klasa 2b	Pf 60 - 79
Grupa 3	Klasa 3a	Pf 80 - 99
	Klasa 3b	Pf 100-119
Grupa 4	Klasa 4a	Pf 120 - 139
	Klasa 4b	Pf 140 - 159
Grupa 5	Klasa 5a	Pf 160 - 199
	Klasa 5b	Pf >199

4.3. Kategoria 2

Tabela 2. Podział na grupy i klasy

Grupa	Klasa	Pojemność	Charakterystyka
RC	RC-3000	powyżej 2000 cm ³ do 3000 cm ³	Samochody D/E2-SS: - zgodne z przepisami FIA (art. 277 - Zał. J do MKS). Formuła międzynarodowa lub formuła wolna (jednomiejscowe) samochody wyścigowe. Samochody CN oraz E2-SC: - dwumiejscowe samochody sportowe i prototypy zgodne z przepisami: a) FIA art. 277 - Zał. J do MKS dla grupy SC, włączając samochody RADICAL, b) FIA, art. 259 - Zał. J do MKS, dla samochodów grupy CN.
	RC-2000	poniżej 2000 cm ³	

4.4. Kategoria Narodowa

Tabela 3. Podział na grupy i klasy

Grupa	Klasa	Pojemność	Charakterystyka
Grupa 10	Klasa 10A	pow. 2000 cm ³	Samochody post-homologacyjne (N/A-PL), dla których wydano karty homologacyjne FIA lub PZM w okresie od 01.01.1991 do 31.12.2001 roku. Przepisy szczegółowe - zał. nr 2 do regulaminu - art. 5.
	Klasa 10B	pow. 1600 do 2000 cm ³	
	Klasa 10C	poniżej 1600 cm ³	
Grupa 11	Klasa 11	poniżej 1150 cm ³	Samochody Fiat Cinquecento oraz Seicento przygotowane wg przepisów szczegółowych - zał. nr 2 do regulaminu - art. 5.
Grupa 12	Klasa 12A	poniżej 850 cm ³	Samochody Fiat 126 przygotowane wg przepisów szczegółowych - zał. nr 2 do regulaminu - art. 6.
	Klasa 12B	poniżej 662 cm ³	

4.5. Kategoria Historyczna

Samochody historyczne zostaną podzielone na kategorie oraz klasy odpowiednie do ich wieku i pojemności skokowej silnika - podział jak w regulaminie FIA, obowiązujący w ME samochodów historycznych wg tabeli poniżej:

Tabela 4. Podział na kategorie, grupy i klasy samochodów historyczne

Grupy wiekowe wg Zał. K - art. 3 oraz zał. I (podane daty dotyczą tylko sam. turystycznych)	GSMP - oznaczenia kategorii i klas wiekowych			
	Oznaczenie kategorii	Wg pojemności skokowej silników (cm ³) przypisane do klasy wiekowej	Klasy wiekowe	
			Samochody turystyczne	Samochody wyścigowe
C (1919 - 1930) D (1931 - 1946) E (1947 - 1961) F (1962 - 1965) G1 (1966 - 1969) oraz GR (1966 - 1971)	C 1	do 850		
		do 1150		
		do 1300		
		do 1600		
		do 2000		
		ponad 2000		
G2 (1970 - 1971) H1 (1972 - 1975) oraz HR (1972 - 1976)	C 2	do 850		
		do 1150		
		do 1300		
		do 1600		
		do 2000		
H2 (1976) I (1977 - 1981)	C 3	do 1300	C1	
		do 2000	C2	C4

Regulamin Ramowy Górskich Samochodowych Mistrzostw Polski 2020

oraz IR (1977 - 1982)		ponad 2000	C3	C5
J1 (1982 - 1985)	C 4.1	do 750	D1/PL(3)	-
		do 2000	D2	D7
		ponad 2000	D3	D8
		do 2500	-	D9
		do 3000	-	D10
J2 (1986 - 1990)	C 4.2	do 750	D4/PL(3)	-
		do 2000	D5	-
		ponad 2000	D6	-
od C do JR (1919 - 1953) Tylko samochody 1 - miejscowe	C 5	Od 1919 do 1953 - bez ograniczenia pojemności		E1
		od 1954 do 1982 do poj. 1600		E2
		od 1954 do 1982 do poj. 2000		E3
		od 1983 do 1990 do poj. 1600		E4
		od 1983 do 1990 do poj. 2000		E5

(3) narodowa klasa dla samochodów z silnikami o pojemności skokowej do 650 cm³ zostanie utworzona tylko w przypadku zgłoszenia minimum 5 samochodów, najpóźniej na 3 rundę. Samochody z klasy D1/PL zostaną włączone do klasy wiekowej D4/PL.

Przykładowe oznaczenie na karcie zgłoszenia do zawodów: C4.1-D3.

Zawodnik ma możliwość zgłoszenia samochodu do zawodów w innej kategorii wiekowej, tj.

dokonać przeniesienia z kategorii wiekowej samochodów „starszych” do kategorii wiekowej samochodów „młodszych”, w tej samej klasie pojemnościowej silnika. Przeniesienie może nastąpić do tej samej klasy pojemnościowej silnika lub do klasy wyższej jeżeli w danej klasie nie zgłosi się minimum 3 samochody na pierwszej rundzie GSMP oraz przed pierwszym startem samochodu w trakcie sezonu.

- w zakresie okresu obowiązywania homologacji samochodu,
- na podstawie pisemnego wniosku Zawodnika/Kierowcy do ZSS, przed pierwszym startem samochodu w danym sezonie. Po dokonaniu przeniesienia, samochód musi startować cały sezon w wybranej grupie wiekowej.

4.6. Wyposażenie bezpieczeństwa

4.6.1. Samochody muszą posiadać wyposażenie bezpieczeństwa odpowiadające przepisom podanym w Zał. J do MKS oraz niniejszym regulaminie. Dla samochodów historycznych obowiązujące są przepisy Zał. K do MKS oraz niniejszego regulaminu. Każdy samochód nie spełniający wymagań w zakresie wyposażenia lub nie spełniający innych obowiązujących przepisów nie zostanie dopuszczony do zawodów lub zostanie zdyskwalifikowany podczas ich trwania.

4.6.2. Kierowcy zobowiązani są do używania wyposażenia bezpieczeństwa Kierowcy i samochodu, które odpowiada przepisom podanym w Zał. L, Zał. J, Zał. K do MKS oraz w niniejszym regulaminie.

4.6.3. Szczegółowe wymagania podano w zał. 1 - Regulamin Techniczny - załącznik 2, tabela 1.

5. Dopuszczeni zawodnicy - wymagania

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

- ważną licencję Zawodnika - sponsorską, Zawodnika i licencję Kierowcy stopnia: A; B,C; D; R; RN i/lub jednorazowa.
- w GSMP licencja stopnia C (minimum) jest wymagana dla samochodów kategorii 2 w grupach CN, D i E2, wg pkt 251.1.1 Zał. J do MKS, (start z licencją R lub RN w kategorii 2 jest zabroniony)
- Książkę samochodu sportowego (KSS) - (Przedstawienia jej podczas BK1);
- aktualną polisę ubezpieczenia OC samochodu sportowego lub polisę OC sportowca. (Przedstawienia jej u organizatora podczas OA i/lub na BK1);
- wypełnioną i wydrukowaną kartę FIA-PF-ID zgodną z aktualną kompletacją samochodu (jeśli wymagana);
- Paszport Historyczny FIA bądź Kartę Zgodności Historycznej Samochodu (jeśli wymagana).

5.2. W rundach GSMP, które są jednocześnie zawodami międzynarodowymi umieszczonymi w kalendarzu FIA, Kierowców obowiązuje posiadanie licencji stopnia R, B,C lub innych międzynarodowych odpowiedniej kategorii. Kierowcy posiadający licencje stopnia RN mogą wziąć udział w tych zawodach i będą klasyfikowani tylko w klasyfikacji GSMP w przypadku umieszczenia klasyfikacji w regulaminie uzupełniającym danych zawodów.

5.3. Kierowców obowiązuje umieszczenie swojego nazwiska w dolnej części tylnych bocznych szyb, po obu stronach samochodu, przy zachowaniu poniższych wymagań:

- czcionka - Helvetica Bold,
- wysokość liter 100 - 120 mm,
- umieszczone będzie tylko nazwisko,
- duża litera będzie użyta tylko w pierwszej literze nazwiska, reszta będzie napisana małymi literami (tekstem),
- kolor liter - biały,
- litery będą umieszczone bezpośrednio na szybie, bez jakiegokolwiek tła.

6. Regulamin uzupełniający zawodów i inne dokumenty oficjalne

6.1. Wszyscy organizatorzy rund GSMP zobowiązani są do opracowania regulaminu uzupełniającego zawodów, zgodnie ze schematem określonym w zał. nr 3 - standardowy regulamin uzupełniający.

6.2. Regulamin Uzupełniający musi być zatwierdzony przez GKSS, co najmniej **na 30 dni** przed ogłoszeniem listy zgłoszeń, niezwłocznie opublikowany na stronie internetowej organizatora.

6.3. Wszystkie szczególne warunki i postanowienia dotyczące zawodów, muszą być wyraźnie określone w Regulaminie Uzupełniającym wyścigu.

6.4. Regulamin Uzupełniający musi być datowany i podpisany przez Dyrektora zawodów w imieniu Komitetu Organizacyjnego, a także zawierać numer wizy nadanej przez Biuro Sportu i Turystyki ZG PZM.

6.5. Dokumentami oficjalnymi zawodów są również:

- Licencja krajowa trasy (wraz z załącznikami)
- Raport odbioru trasy Inspektora ZTiT
- Plan bezpieczeństwa zawodów
- Polisy ubezpieczenia wyścigu (OC i NNW)
- Protokoły badań kontrolnych
- **Oficjalna lista zgłoszeń**
- **Lista kierowców dopuszczonych do startu - podpisana przez Dyrektora Zawodów, bądź jego asystenta (oddzielny dokument jak lista startowa)**
- **Lista startowa do podjazdów treningowych - podpisana przez Dyrektora Zawodów, bądź jego asystenta**
- **Lista startowa do podjazdów wyścigowych - podpisana przez Dyrektora Zawodów, bądź jego asystenta**
- **Prowizoryczna klasyfikacja po każdym podjeździe treningowym - podpisana przez Dyrektora Zawodów, bądź jego asystenta**
- **Prowizoryczna i końcowa klasyfikacja po wszystkich podjazdach treningowych - podpisana przez Dyrektora Zawodów, bądź jego asystenta**
- **Prowizoryczna klasyfikacja po każdym podjeździe wyścigowym - podpisana przez Dyrektora Zawodów, bądź jego asystenta**
- **Prowizoryczna klasyfikacja po wszystkich podjazdach wyścigowych - podpisana przez Dyrektora Zawodów, bądź jego asystenta**
- **Końcowa klasyfikacja po wszystkich podjazdach wyścigowych - podpisana przez Zespół Sędziów Sportowych**
- Protokoły/dzienniki z posiedzeń ZSS
- Ewentualne komunikaty i decyzje.

6.6. Wszystkie komunikaty zmieniające zapisy zatwierdzonego Regulaminu Uzupełniającego wchodzące w życie przed zawodami, podlegają zatwierdzeniu przez GKSS. Zawodnicy będą informowani o wszelkich zmianach tak szybko, jak to będzie możliwe, za pomocą numerowanych komunikatów informacyjnych drukowanych na papierze koloru żółtego, wywieszanych na oficjalnej tablicy ogłoszeń.

6.7. Organizator ma prawo do:

- wydawania komunikatów tylko w zakresie spraw porządkowych w okresie przed zawodami, jako **integralnej** części Regulaminu Uzupełniającego,
- odwołania wyścigu w przypadku niewystarczającej liczby Zawodników (min. 30) bez zwrotu wpisowego,
- przerwania zawodów z powodu siły wyższej lub nieprzewidzianych zdarzeń, bez zwrotu wpisowego wyplaty

6.8. Publikacja dokumentów

Tabela 5. Dokumenty zawodów

Dokument	Strona Internetowa Zawodów Wirtualna Tablica Ogłoszeń	Oficjalna Tablica Ogłoszeń	Uwagi
Regulamin Uzupelniający	Obowiązkowo	Obowiązkowo	publikacja na www minimum na 1 miesiąc przed zawodami
Licencja krajowa trasy	---	Obowiązkowo	
Plan / mapa trasy	Obowiązkowo	Obowiązkowo	publikacja na www minimum na 1 miesiąc przed zawodami
Prowizoryczna lista zgłoszeń	Obowiązkowo	---	Do daty zamknięcia listy zgłoszeń - sukcesywnie wraz z przyjętymi zgłoszeniami
Oficjalna lista zgłoszeń	Obowiązkowo	Obowiązkowo	Po zatwierdzeniu przez PZM
Komunikaty	Obowiązkowo	Obowiązkowo	
Informacje	Obowiązkowo	Obowiązkowo	
Program zawodów	Obowiązkowo	Obowiązkowo	
Lista kierowców dopuszczonych do startu	Obowiązkowo	Obowiązkowo	Podpisana przez Dyrektora Zawodów bądź jego asystenta
Lista startowa do podjazdów treningowych / wyścigowych	Obowiązkowo	Obowiązkowo	Podpisana przez Dyrektora Zawodów bądź jego asystenta
Prowizoryczna klasyfikacja po każdym podjeździe treningowym / wyścigowym	---	Obowiązkowo	Podpisana przez Dyrektora Zawodów bądź jego asystenta
Prowizoryczna i końcowa klasyfikacja po wszystkich podjazdach treningowych	Obowiązkowo	Obowiązkowo	Podpisana przez Dyrektora Zawodów bądź jego asystenta
Prowizoryczna klasyfikacja po wszystkich podjazdach wyścigowych	Obowiązkowo	Obowiązkowo	Podpisana przez Dyrektora Zawodów bądź jego asystenta
Kończowa klasyfikacja po wszystkich podjazdach wyścigowych	Obowiązkowo	Obowiązkowo	Podpisana przez ZSS

6.9. Wyniki on-line

Wyniki publikowane na żywo mają status wyników nieoficjalnych. W zawodach, podczas których prowadzone są oddzielne klasyfikacje np. FIA, FIA-CEZ, bądź mistrzostw innego ASN obowiązkowa jest publikacja tych klasyfikacji oddzielnie. Zalecane jest publikowanie międzyczasów.

Adres internetowy do wyników on-line musi być podany w programie zawodów oraz na stronie internetowej organizatora.

7. Osoby oficjalne - władze i kierownictwo zawodów

7.1. Władzę wyścigu stanowi ZSS, składający się z 3 osób (Przewodniczący i członkowie) wyznaczony przez GKSS do sędziowania na zawodach, zgodnie z przepisami MKS i niniejszego regulaminu oraz regulaminu uzupełniającego wyścigu. Kompetencje ZSS określa art. 11.9 MKS.

7.2. GKSS powołuje Delegata Technicznego na wszystkie rundy GSMP. Zadaniem Delegata Technicznego jest kontrola, pomoc i nadzór nad zespołem sędziów i kontrolerów technicznych zawodów. W sprawach technicznych i bezpieczeństwa samochodów sportowych jego zdanie jest wiążące. Za organizację badania kontrolnego odpowiedzialny jest organizator zawodów, który wyznacza Kierownika BK.

7.3. GKSS powołuje na każdą rundę Inspektora ZTiT, który dokonuje odbioru trasy zgodnie z przyznaną Licencją krajową i jej załącznikami oraz **planem bezpieczeństwa**. Z odbioru sporządza protokół trasy pod względem bezpieczeństwa zawodów. Bierze udział w posiedzeniach ZSS na prawach opiniującego prace organizatora w zakresie wymogów bezpieczeństwa trasy zawodów a stanowisko jego dla Władz i Kierownictwa wyścigu jest opiniujące.

7.4. GKSS powołuje na wszystkie rundy GSMP Obserwatora PZM.

Zadaniem Obserwatora jest dokonanie oceny pracy poszczególnych służb, kompetencji osób funkcyjnych oraz poprawności przebiegu zawodów w oparciu o obowiązujące przepisy i w zakresie. Obserwator bierze udział w posiedzeniach ZSS.

Nazwiska w/w wraz z Sekretarzem ZSS muszą być ujęte w regulaminie uzupełniającym zawodów.

7.5. Kierownictwo zawodów stanowią:

- a) Dyrektor zawodów
- b) Wicedyrektor ds. sportowych
- c) Wicedyrektor ds. sędziów
- d) Wicedyrektor ds. organizacyjnych
- e) Wicedyrektor ds. trasy i jej zabezpieczenia
- f) Odpowiedzialny za kontakty z zawodnikami
- g) Naczelny Lekarz zawodów
- h) Kierownik BK
- i) Kierownik komisji obliczeń

Wszystkie osoby wymienione w art. 7.5. za wyjątkiem art. d), g) oraz i) muszą posiadać licencję sędziego sportowego stosownego stopnia.

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

7.7. Władze i kierownictwo wyścigu ściśle współpracują podczas trwania zawodów. Dyrektor jest szczególnie odpowiedzialny za przebieg zawodów, zgodny z obowiązującymi przepisami, regulaminami i harmonogramem czasowym.

8. Zgłoszenia, wpisowe, reklama i numery startowe

8.1. Na zawodniku spoczywa obowiązek prawidłowego wypełnienia zgłoszenia w serwisie Inside PZM.

8.1.1. Każdy zawodnik startujący w Grupach 1-5 przed przystąpieniem do procedury zgłoszeń zobowiązany jest do wypełnienia aplikacji Pf, uzyskania FIA-PF-ID oraz uzyskania współczynnika Pf określającej przypisanie do odpowiedniej klasy. Aplikacja dostępna jest na stronie <https://performancefactor.fia.com/>.

8.1.2. Zawodnik jest zobowiązany do wypełnienia formularza zgłoszenia w terminie, nie później niż 7 dni przed opublikowaną datą BK 1, w regulaminie uzupełniającym. Formularz zgłoszenia dostępny jest wyłącznie poprzez stronę internetową PZM zgloszenia.pzm.pl, lub stronę internetową organizatora. Zgłoszenie po prawidłowym wypełnieniu, dołączeniu potwierdzenia wpłaty wpisowego i zatwierdzeniu, zostanie automatycznie wysłane pocztą elektroniczną do danego organizatora oraz do Zawodnika na wskazany przez niego w formularzu zgłoszenia adres e-mail. Zgłoszenie będzie przyjęte tylko i wyłącznie po opłaceniu wpisowego.

8.1.3. Zawodnik, nie później niż w dniu zgłoszenia do danych zawodów, zobowiązany jest umieścić na serwisie Inside PZM następujące, zeskanowane obustronnie w kolorze, aktualne dokumenty:

- licencję Zawodnika - sponsorską i/lub Zawodnika i licencję Kierowcy
- badanie lekarskie ważne w czasie odbywania się zawodów.

8.1.4. W trakcie wypełniania zgłoszenia wraz z załącznikami dodatkowo automatycznie generowane są następujące dokumenty:

- wniosek o wspólne/sąsiadujące stanowisko w parku maszyn (opcjonalnie),
- druk zamówienia dodatkowej powierzchni w parku maszyn (opcjonalnie),

8.1.4.1 Karta OA i BK-1 wydawana będzie przez organizatora podczas OA .

8.1.5. Każdy zawodnik, który chce otrzymać fakturę VAT z tytułu opłaty wpisowego, opłaty za dodatkową powierzchnię w parku serwisowym oraz innych opłat, zgodnych z niniejszym regulaminem ramowym oraz regulaminem uzupełniającym zawodów, musi **zgodnie ze zmianami w „Ustawie o VAT”, podać w tytule przelewu, NIP podmiotu, na który faktura będzie wystawiona**. Po spełnieniu tego warunku, zawodnik otrzyma fakturę VAT podczas OA. **W przypadku braku w/w informacji nie będzie możliwe wystawienie faktury VAT w terminie późniejszym. Pełne dane do faktury należy podać w trakcie wypełniania elektronicznego formularza zgłoszenia. Po spełnieniu w/w warunków, zawodnik otrzyma fakturę VAT podczas OA.**

8.1.6. Przystępując do zawodów, Zawodnicy zobowiązują się do przestrzegania niniejszych przepisów i mają możliwość odwoływania się tylko do sędziów lub arbitrów uwzględnionych w MKS.

8.1.7. Zawodnik może dokonać zmiany samochodu po zamknięciu listy zgłoszeń, lecz nie później jak przed opublikowaniem listy startowej do podjazdów treningowych. Zmieniony samochód musi należeć do tej samej grupy i klasy jak w zgłoszeniu i spełniać wymogi regulaminowe.

8.1.8. Po zamknięciu list zgłoszeń nie można dokonywać żadnych zmian Zawodników. Zmiany Kierowców dozwolone są zgodnie z MKS. Nowy Kierowca musi posiadać ważną licencję oraz zgodę swojego ASN/Klubu i być zgłoszony przed przeprowadzeniem OA.

8.1.9. Niedopuszczalne są podwójne zgłoszenia (np. start jednego Kierowcy dwoma samochodami lub start dwóch Kierowców w jednym samochodzie).

8.1.10. Organizator może określić w regulaminie uzupełniającym zawodów maksymalną dopuszczalną liczbę Zawodników wraz z kryteriami przyjmowania zgłoszeń. Organizator zastrzega sobie prawo odmowy przyjęcia zgłoszenia zgodnie z MKS.

8.1.11. Każdy organizator jest zobowiązany do opublikowania listy zgłoszeń i przesłania jej pocztą elektroniczną lub faksem do Biura Sportu ZG PZM, nie później niż 48 godz. przed BK. Lista zgłoszeń powinna spełniać warunki listy startowej patrz art. 10.4.1 niniejszego regulaminu.

8.2. Dla każdego zawodów GSMP ustanawia się dwa terminy wpisowego, których dokładne daty określać będzie regulamin uzupełniający zawodów:

- **I termin** rozpoczyna się od dnia opublikowania regulaminu uzupełniającego zawodów i kończy się na 10 dni przed terminem BK 1.
- **II termin** obejmuje okres od 9 do 7 dni przed BK 1.

Wpisowe podano w tabeli poniżej:

Tabela 6. Wpisowe

Kategoria / Grupa / Oznaczenie	Pojedyncza runda		Podwójna runda	
	I termin	II termin	I termin	II termin
Grupa 1-5	1000	1450	1300	1900
RC Grupa 10	900	1300	1200	1750
Kategoria Historyczna C3; C4.1; C4.2; C5;	700	1000	900	1300
Grupa 11 i 12 Kategoria Historyczna C1; C2; oraz wyprodukowane w Polsce	500	700	650	1000
Za jednego zawodnika zgłoszonego do klasyfikacji zespołów sponsorskich <i>Wymagane zgłoszenie osoby prawnej (licencja Zawodnika - sponsorska)</i>	+300		+600	

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

W przypadku rozgrywania rund GSMP za granicą lub w ramach zawodów EHC, IHCC i FIA-CEZ terminy zamknięcia listy zgłoszeń podane zostaną w regulaminie uzupełniającym zawodów.

Wpisowe zostanie zwrócone w całości w przypadku nie przyjęcia zgłoszenia. Organizator ma prawo obniżenia wpisowego lub zwolnienia z wpisowego wg własnego uznania.

8.3. Dozwolone jest umieszczenie na samochodzie reklamy o dowolnej treści pod warunkiem, że:

- jest dozwolona przez prawo danego kraju oraz przepisy FIA;
- nie ma charakteru obraźliwego;
- nie ma charakteru politycznego lub religijnego;
- nie koliduje z powierzchnią przeznaczoną na numery startowe;
- nie ogranicza widoczności przez okna samochodu.

Podczas zawodów zabroniona jest na samochodzie jakakolwiek inna reklama z poprzednich zawodów za wyjątkiem reklam sponsorów Zawodnika.

8.3.1. Organizator decyduje o następujących reklamach, których tekst ma obowiązek podać w Regulaminie Uzupełniającym lub wydanym Komunikatem przed zamknięciem listy zgłoszeń :

• **obowiązkowej** (numer startowy). Zawodnik nie może zrezygnować z tej reklamy pod żadnym pretekstem, Powierzchnie znajdujące się bezpośrednio nad i bezpośrednio pod numerami startowymi, są zarezerwowane na reklamę obowiązkową organizatora,

• **dodatkowej** - każda inna reklama zaproponowana przez organizatora może być wyłącznie reklamą dodatkową. Zawodnicy, którzy zaakceptują dodatkową reklamę organizatora muszą zarezerwować na nią miejsce przewidziane w regulaminie uzupełniającym lub komunikacie zawodów zgodnie z załącznikiem.

8.3.2. Niedozwolone jest nakładanie dodatkowej opłaty na Zawodnika z tytułu odmowy przyjęcia reklamy dodatkowej dotyczącej marki samochodowej, opon, paliwa lub środków smarnych.

8.4. Organizatorzy zawodów odpowiedzialni są za nadanie i dostarczenie (nieodpłatnie) wszystkim startującym Zawodnikom zestawu zgodnych z MKS numerów startowych oraz reklam. Zawodnik/Kierowca jest zobowiązany do umieszczenia numerów startowych i reklam zgodnie z zał. nr 2 lub 2a oraz jest odpowiedzialny za ich właściwy stan przez cały czas trwania zawodów. Samochody bez prawidłowych numerów startowych i reklam nie będą dopuszczone do startu w zawodach.

8.4.1. Stałe numery startowe obowiązujące przez cały sezon zostaną nadane podczas I rundy GSMP tylko pierwszym dziesięciu Kierowcom / Zawodnikom **zgodnie z listą opublikowaną w załączniku nr 1**. Powyższa zasada nie obowiązuje podczas zawodów rozgrywanych za granicą, oraz międzynarodowych FIA w kraju.

9. Ubezpieczenie

9.1. Każdy Kierowca bierze udział w wyścigu oraz treningu GSMP na własną odpowiedzialność.

9.2. Warunkiem startu w zawodach jest posiadanie przez każdego Zawodnika i/lub Kierowcę polisy OC samochodu (Ustawa z maja 2003 r. o obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych DU 124 poz. 1152 z 2003 r. z późniejszymi zmianami) lub OC sportowca. Zaleca się Zawodnikom i/lub Kierowcom posiadanie ubezpieczenia samochodu w AC z rozszerzeniem o ryzyko udziału w jazdach sportowych.

9.3. Organizator każdej rundy GSMP obowiązany jest wykupić polisę ubezpieczeniową OC oraz polisę NNW obejmującą osoby organizatora nieobjęte innym ubezpieczeniem. Obie te polisy muszą obejmować cały czas trwania zawodów tj. podjazdy wyścigowe i treningowe oraz przejazdy z miejsca zakwaterowania na trasę i z powrotem. W regulaminie uzupełniającym zawodów muszą być podane informacje dotyczące zakresu i wysokości sum gwarancyjnych ubezpieczenia OC i NNW. Ubezpieczenie OC organizatora na dany rok to - suma gwarancyjna **500 000,-PLN**, ubezpieczenie NNW osób organizatora - suma ubezpieczenia na wypadek trwałego uszczerbku na zdrowiu **20 000,-PLN**.

9.4. Przez fakt podpisania zgłoszenia Zawodnik zrzeka się wszelkich praw do odszkodowań w związku z wypadkami, które mogą się zdarzyć podczas wyścigu i treningu GSMP. Zrzeczenie to dotyczy FIA, PZM, organizatora, osób oficjalnych oraz innych Zawodników.

9.5. Szkody spowodowane przez zidentyfikowanych Kierowców wyścigu pokrywane są z ich polis ubezpieczeniowych.

10. Przebieg zawodów, sygnalizacja, wyposażenie **PO / PPO**

10.1. Każda z rund GSMP musi przebiegać zgodnie z harmonogramem czasowym zawodów opublikowanym w regulaminie uzupełniającym. Każde odstępstwo w tym zakresie będzie rozpatrywane przez GKSS na podstawie dokonanej oceny przez Obserwatora GKSS PZM.

10.2. Odbiór administracyjny (OA) i kontrola ważności licencji Zawodnika i/lub Kierowcy na Inside PZM.

10.2.1. Czas i miejsce OA organizator określi w regulaminie uzupełniającym zawodów. Celem OA jest weryfikacja przez biuro zawodów dokumentów uprawniających Zawodników/Kierowców, zgłoszonych do udziału w zawodach.

10.2.2. Podczas zawodów organizowanych jako runda podwójna, OA i BK 1 dla Zawodników/Kierowców zgłoszonych tylko do startu w drugiej rundzie, muszą odbyć się w terminie drugiej rundy i kończyć minimum na **1** godzinę przed terminem startu do podjazdu treningowego. W tym terminie przystąpić do OA i BK 1 mogą również zawodnicy, zgłoszeni do dwóch rund, którzy z usprawiedliwionych przyczyn nie mogli wystartować w 1 rundzie.

10.2.3. Dla Zawodników, którzy nie odbyli OA i BK 1 w terminie określonym w regulaminie uzupełniającym, w szczególnie uzasadnionych przypadkach na wniosek Zawodnika dopuszcza się możliwość wyznaczenia przez organizatora dodatkowego terminu po wniesieniu opłaty 300,- PLN.

10.2.4. Zawodnicy/Kierowcy muszą zgłosić się osobiście do OA i przedstawić następujący dokument: oryginał zgłoszenia z podpisami Zawodnika i Kierowcy Podczas OA zostaną zweryfikowane obowiązujące dokumenty wymienione w art. 8.1.3 regulaminu, jako warunek udziału w zawodach.

10.2.5. **Wszyscy Kierowcy muszą posiadać uprawnienia do prowadzenia pojazdu (ważne, przez cały czas trwania zawodów, prawa jazdy odpowiedniej kategorii), ważne badania lekarskie i psychologiczne. Kierowcy, którzy ulegli wypadkowi podczas zawodów i udzielona została im pomoc medyczna (konieczność wypełnienia przez naczelnego lekarza zawodów karty wypadkowej, dostępnej na stronie www.pzm.pl), chcąc uczestniczyć w kolejnych zawodach**

muszą poddać się kontrolnemu badaniu lekarskiemu u lekarza medycyny sportowej. Brak aktualnych badań lekarskich, w tym także brak wykonania kontrolnego badania lekarskiego, skutkować będzie niedopuszczeniem do startu.

10.2.6. Obowiązkiem Kierowcy jest poddanie się badaniom lekarskim, jeżeli takie zarządzenie zostało wydane przez organizatora w regulaminie zawodów lub komunikacie. Dotyczy to także badań na zawartość alkoholu, środków odurzających i testów antydopingowych. Odmowa poddania się badaniom spowoduje nie dopuszczenie do zawodów oraz nałożenie kary dodatkowej według uznania GKSS.

10.2.7. Możliwe jest niedopuszczenie Kierowcy do zawodów z uwagi na aktualny stan zdrowia w oparciu o opinię Lekarza Zawodów. Obecność środków odurzających lub alkoholu we krwi Kierowcy, musi być jednoznacznie stwierdzona i udokumentowana. Decyzję o Kierowcy podejmuje ZSS.

10.2.8. Każdy wypadek Kierowcy podczas zawodów, skutkujący skierowaniem go do dalszego leczenia szpitalnego musi być odnotowany przez Naczelnego Lekarza zawodów w Karcie Wypadkowej. Warunkiem dopuszczenia w/w Kierowcy do następnych zawodów jest odbycie ponownych badań lekarskich (u Lekarza Specjalisty Medycyny Sportowej). Do czasu wykonania ponownych w/w badań zgoda na starty Kierowcy ulega zawieszeniu. Kierowca po wykonaniu w/w badań lekarskich ma obowiązek niezwłocznie przedstawić do Biura Sportu i Turystyki ZG PZM.

10.3. Badanie Kontrolne (BK1)

10.3.1. Badanie kontrolne jest prowadzone przez zespół sędziów technicznych. Tylko Zawodnicy, którzy spełnili wymagania OA mogą przedstawić do BK 1 zgłoszony samochód sportowy.

10.3.2. Czas i miejsce BK1 organizator określi w regulaminie uzupełniającym zawodów. Każde spóźnienie na BK 1 względem czasu wyznaczonego przez organizatora podlega karze, jednak nie może ono wykroczać poza regulaminowy czas pracy BK1 (nie dotyczy udokumentowanych przypadków zadziałania tzw. „siły wyższej”).

10.3.3. Każdy samochód przedstawiony na BK1 musi być czysty, przygotowany według odpowiedniego regulaminu technicznego oraz posiadać kompletne wyposażenie bezpieczeństwa.

10.3.4. Podczas BK1 może odbywać się plombowanie sprzężarek lub innych wytypowanych części/zespołów.

10.3.5. Podczas badania kontrolnego Zawodnik lub osoba przez niego upoważniona tj. Kierowca, mechanik, posiadająca pisemne, upoważnienie ma obowiązek przedstawienia:

- Karty OA i BK 1,
- książki samochodu sportowego, aktualną polisę OC samochodu sportowego lub OC sportowca oraz wymagane wyposażenie bezpieczeństwa;
- kartę FIA-PF-ID jeśli wymagana;
- oryginalnej karty homologacyjnej FIA (uzyskanej w Biurze Sportu i Turystyki PZM) pojazdu w jego identyfikacji a w przypadku samochodów historycznych dodatkowo HTP, KZHiT lub KZT.

W przypadku nie przedstawienia dokumentów Delegat techniczny może odmówić dokonania badania kontrolnego. Wystawienie wtórnika Książki samochodu sportowego (KSS) skutkuje dodatkowym szczegółowym badaniem kontrolnym i opłatą 400,- PLN wpłaconą na konto PZM. Rejestracja odbywa się przez Inside PZM.

10.3.6. Samochody, które zostaną uznane za konstrukcje niebezpieczne nie zostaną dopuszczone do udziału w zawodach.

10.3.7. Jeżeli podczas badania kontrolnego BK1 okaże się, że samochód nie odpowiada grupie i/lub klasie, w której został zgłoszony, może on zostać na wniosek Delegata Technicznego decyzją ZSS przeniesiony do właściwej grupy i/lub klasy, zgodnie z zasadami opisanymi w art.4

10.3.8. Każdy samochód może być kontrolowany przez sędziów technicznych w trakcie zawodów. Na wniosek ZSS, spontanicznie albo na skutek protestu, samochód może być zatrzymany i poddany szczegółowym badaniom wymagającym demontażu części lub zespołu z pojazdu.

10.3.9. Zawodnik/Kierowca, w którego samochodzie stwierdzono odstępstwa regulaminowe lub niezgodność z kartą FIA-PF-ID, będzie ukarany decyzją ZSS, do dyskwalifikacji w danej rundzie GSMP łącznie.

10.3.10. Procedury dotyczące uzyskiwania dokumentów technicznych samochodu wraz

z obowiązującymi opłatami są podane do wiadomości na oficjalnej stronie internetowej PZM www.pzm.pl

10.3.11. Dopuszcza się możliwość przeprowadzenia BK1 wg zasady „zielonej karty BK1”, która obejmuje tylko Zawodników, którzy:

- zadeklarują starty w całym cyklu GSMP w danym roku kalendarzowym,
- startowali wcześniej w GSMP minimum 1 pełny sezon,
- przedstawią samochody do kontroli przedsezonowej w miejscu i terminie podanym w oddzielnym komunikacie,
- przedstawią wypełnioną kartę FIA-PF-ID

- każda zmiana wprowadzona w samochodzie powodująca zmianę karty FIA-PF-ID, skutkuje wygaśnięciem „zielonej karty BK1”.

10.4. Odprawa z zawodnikami,

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

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

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

10.4.4. Organizator może wydać pisemny briefing, który będzie uzupełnieniem informacji przekazanych na odprawie przed rozpoczęciem zawodów. Dokument ten, jeśli został wydany, musi być wręczony każdemu Zawodnikowi podczas Odbioru Administracyjnego.

10.5. Start.

10.5.1. Po zakończeniu OA i BK 1 organizator opublikuje na tablicy ogłoszeń **podpisane przez Dyrektora Zawodów lub jego zastępcę Listę kierowców dopuszczonych do startu w zawodach** oraz **Listę startową do podjazdów treningowych**. Lista startowa musi być ułożona z uwzględnieniem klasyfikacji Kierowców w klasach począwszy od najniższego do najwyższego miejsca, przy czym na pierwszą rundę według klasyfikacji na koniec poprzedniego sezonu a na każdą następną według klasyfikacji po ostatniej rundzie.

Kolejne listy startowe oraz klasyfikacje publikowane będą zgodnie z tabelą 5 - art. 6.8 niniejszego regulaminu.

10.5.2. Kierowcy muszą być do dyspozycji Dyrektora zawodów co najmniej jedną godzinę przed rozpoczęciem zawodów. W przypadku niespełnienia tego warunku muszą zaakceptować konsekwencje mogące być wynikiem możliwej niezajomości postanowień lub zmian w harmonogramie, które mogą zostać wprowadzone przed startem.

10.5.3. Kierowcy muszą stawić się w strefie startu, na co najmniej 10 minut przed startem. Każdy Kierowca, który nie zgłosi się w swoim terminie startu może zostać ukarany decyzją ZSS.

10.5.4. Start do wszystkich podjazdów odbywać się będzie z tzw. startu zatrzymanego. Kolejność startu odbywać się będzie z zachowaniem podziałów na kategorie samochodów, grupy i ich klasy od najmniejszej do największej.

Przykładowa kolejność startu:

SAMOCCHODY HISTORYCZNE:

zamknięte i otwarte, wg pojemności skokowej silnika;

KATEGORIA 1:

- Grupa 12
- Grupa 11
- Grupa 10
- Grupa 5
- Grupa 4
- Grupa 3
- Grupa 2
- Grupa 1

KATEGORIA 2:

- Grupa **RC** (w kolejności: CN, E2-SC, D/E2-SS)

ZSS na wniosek Dyrektora zawodów może zmienić porządek startowy w zależności od okoliczności.

10.5.5. Spóźnienie na start lub odmowa startu skutkuje niedopuszczeniem do podjazdu decyzją Dyrektora Zawodów.

10.5.6. Żaden z samochodów nie może startować poza swoją grupą/klasą pojemnościową bez zgody ZSS.

10.5.7. Decyzja o powtórzeniu podjazdu treningowego/wyścigowego uzależniona jest od decyzji Dyrektora zawodów.

10.5.8. Na starcie muszą być wymalowane dwie linie pomiędzy którymi odległość wynosi 1m. Pierwsza linia jest linią startu, na jej wysokości należy ustawić pojazd, najbardziej wystającą przednią częścią jego karoserii. Druga linia, jest linią ustawienia fotokomórki.

10.5.9. Każdy samochód, który przekroczył linię startu i uruchomił aparaturę do pomiaru czasu będzie uważany za pojazd, który wystartował, bez możliwości powtórzenia startu. Każda odmowa lub celowe spóźnienie startu spowoduje dyskwalifikację z podjazdu.

10.5.10. Każdy samochód, stojący w oznakowanej strefie przedstartowej powinien oczekiwać na start

z uruchomionym silnikiem, w gotowości do startu. W oznakowanej strefie przedstartowej zabrania się stosowania chłodzenia intercoolerów powodującego wyrzucanie cieczy na powierzchnie pół startowych. Każdy stwierdzony taki przypadek decyzją Dyrektora zawodów spowoduje wycofanie samochodu z podjazdu treningowego, wyścigowego.

10.5.11. Samochód stojący na pierwszym polu startowym nie może korzystać z jakiegokolwiek pomocy zewnętrznej, pod rygorem niedopuszczenia do danego podjazdu.

10.5.12. Decyzją Dyrektora zawodów dopuszcza się możliwość dokonania wymiany kół w oznakowanej strefie przedstartowej.

10.5.13. Organizator musi przygotować tablicę informacyjną (wymiary minimalne 1 m x 1.5 m) obrazującą trasę wyścigu, na której w czasie rzeczywistym pokazywane będą zmiany warunków oraz aktualnie stosowana sygnalizacja na trasie. Tablica musi być pokazana każdemu Kierowcy, który wjeżdża pole startowe.

10.5.14. Start następuje w stałych cyklach czasowych, wg sygnalizacji świetlnej lub flagowej. Minimalny okres czasu pomiędzy startem kolejnych Kierowców zarówno podczas podjazdów treningowych jak i wyścigowych ustalany jest przez Dyrektora zawodów i nie może być mniejszy jak 30 sekund.

10.5.15. Sygnalizacja świetlna - znaczenie, rozmieszczenie, sterowanie.

Znaczenie:

- światło czerwone - pozostań nieruchomo, bądź gotów do startu;
- światło zielone - start,
- światło żółte migające - pozostań nieruchomo, zgaś silnik,
- światło czerwone wraz z żółtym migającym - start wstrzymany.

Czas pomiędzy zapaleniem się światła czerwonego a zielonego wynosi 5 sek. Światło zielone pali się 15-sekund w tym czasie Kierowca musi wystartować.

Rozmieszczenie:

- wszystkie światła używane do sygnalizacji startu powinny być umieszczone tak, aby były dobrze widoczne dla kierowców znajdujących się w swych samochodach na polu startowym.
- światło czerwone musi być zamontowane bezpośrednio nad światłem zielonym, natomiast żółte nad czerwonym lub obok zielonego.

Sterowanie:

- światła muszą posiadać możliwie największe wymiary i zapewniać ich widoczność w każdych warunkach atmosferycznych, Punkty świetlne muszą być podwójne w celu zapewnienia dalszego działania w przypadku awarii spowodowanej przepaleniem się żarówki, za wyjątkiem diodowych punktów świetlnych, których lampy mogą być pojedyncze.
- sterowanie musi umożliwiać zrealizowanie następujących sekwencji pracy sygnalizacji:
 - wszystkie światła sygnalizacyjne wyłączone;
 - światło czerwone wyłączone, światło zielone włączone (tylko jedna czynność przelącznikiem);
 - włączone tylko żółte światło migające;
 - światło czerwone i żółte migające włączone razem (dwa przelączniki).

10.5.16. Sygnalizacja flagowa startu: W przypadku awarii sygnalizacji świetlnej dopuszcza się start sygnalizowany flagą. Osobą upoważnioną do stosowania tej sygnalizacji jest Dyrektor zawodów lub osoba przez niego wyznaczona, a za sygnał startu uważa się moment podniesienia, trzymanej nieruchomo flagi.

10.6. Meta i pomiar czasu

10.6.1. Meta jest lotna. Zabrania się zatrzymywania samochodu bezpośrednio za linią mety. Linia mety niezależnie od flagi (tablicy) musi być zaznaczona białą linią namalowaną na jezdni.

10.6.2. Podjazd treningowy lub wyścigowy kończy się z chwilą przekroczenia linii mety. Po jej przekroczeniu pojazd musi zdecydowanie zmniejszyć szybkość.

Pomiar czasu będzie dokonywany za pomocą urządzeń pomiarowych (np. fotokomórka) z dokładnością pomiaru minimum do 1/100 sekundy oraz rejestracją wyników pomiarów.

10.7. Trening, wyścig

10.7.1. Każdy organizator GSMP ma obowiązek określenia w regulaminie uzupełniającym zawodów, ilości podjazdów treningowych i wyścigowych w rundzie.

10.7.2. Do udziału w podjazdach treningowych dopuszczeni będą tylko Kierowcy i samochody znajdujące się na oficjalnej liście startowej do podjazdów treningowych. Surowo zakazane jest odbywanie treningu poza terminem przewidzianym w harmonogramie zawodów, pod groźbą nie dopuszczenia do zawodów włącznie, na podstawie decyzji ZSS.

10.7.3. Oficjalny trening i podjazdy wyścigowe muszą przebiegać zgodnie ze szczegółowym harmonogramem ustalonym przez organizatora. Przy rundach podwójnych, w drugiej rundzie dopuszcza się tylko jeden podjazd treningowy. Jest on obowiązkowy dla Kierowców startujących wyłącznie w tej rundzie. Organizator zawodów może wprowadzić do harmonogramu każdej rundy, dodatkowy, podjazd treningowy. Wszystkie podjazdy odbywać się będą z pomiarem czasu.

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

10.7.5. W wyjątkowych wypadkach Kierowca, który nie ukończył żadnego podjazdu treningowego może zostać dopuszczony do podjazdów wyścigowych, pod warunkiem, że w ostatnich trzech latach brał on udział w wyścigu na tej samej trasie. Podstawą wydania zgody przez ZSS jest złożenie przez Zawodnika pisemnego wniosku do Dyrektora zawodów.

10.7.6. Podczas poruszania się po trasie wyścigu zabronione jest:

- poruszanie się po trasie wyścigu w kierunku przeciwnym od obowiązującego, wynikającego z kolejnych etapów zawodów (podjazdy-zjazdy). Wyjątek stanowią wyraźne polecenia organizatora np. sprowadzenie na start w celu powtórzenia podjazdu. Podczas zjazdu do parku maszyn obowiązuje utrzymanie prędkości i toru jazdy narzuconego przez samochód sprowadzający organizatora („pilot”),
- gwałtowne nieuzasadnione hamowanie, przyspieszanie lub wprowadzania samochodu w „poślizgi”,
- przekraczanie linii krawędziowych podczas podjazdów treningowych i wyścigowych,
- jazda z opuszczonymi szybami (dotyczy samochodów turystycznych),

Każde stwierdzone przez organizatora w/w przypadki będą traktowane jako niesportowe zachowanie i na wniosek Dyrektora zawodów będą rozpatrywane przez ZSS zgodnie z art.12 MKS.

10.7.7. Na wynik zawodów składa się suma czasów, wszystkich podjazdów wyścigowych danej rundy (ilość musi być określona w regulaminie uzupełniającym). W przypadku remisu o lepszym miejscu w klasyfikacji decydują następujące kryteria: najlepszy wynik **pierwszego** z podjazdów wyścigowych, w przypadku takich samych rezultatów przyznaje się ex aequo.

10.8. Sygnalizacja na trasie

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

Tabela 7. Flagi używane podczas zawodów GSMP

Kolor flagi	Znaczenie
FLAGA CZERWONA	Bezwarunkowe i natychmiastowe zatrzymanie samochodu.
FLAGA ŻÓŁTA WYMACHIWANA	Poważne zagrożenie, zredukuj swoją prędkość, bądź przygotowany do zatrzymania. Zablokowana trasa w części lub w całości
FLAGA ŻÓŁTA Z CZERWONYMI PASAMI	Śliska nawierzchnia, zmiana przyczepności
FLAGA NIEBIESKA	Informacja dla Kierowcy, że będzie on wyprzedzany.
FLAGA ZIELONA WYMACHIWANA	Trasa przejezdna bez zagrożeń. Pokazywana na PO bezpośrednio za miejscem zagrożenia, gdzie wcześniej używano flagę koloru żółtego
FLAGA NARODOWA LUB KLUBOWA	Start wyścigu
SZACHOWNICA	Meta wyścigu

10.9. Zatrzymania lub inne zdarzenia na trasie.

10.9.1. W razie konieczności przerwania podjazdu, Dyrektor Zawodów powinien natychmiast przerwać procedurę startu oraz nakazać wystawienie czerwonych flag na odcinku od startu do punktu obserwacyjnego, przy którym nastąpiło zdarzenie. Oznacza to, że Kierowca musi natychmiast przerwać jazdę, a następnie zgodnie z instrukcjami powoli zjechać w miejsce wskazane przez służby organizatora. Dyrektor Zawodów podejmie decyzję, które z zatrzymanych samochodów dopuszczone będą do powtórzenia podjazdu.

10.9.2. Jeżeli kierowca zmuszony jest do przerwania swojego podjazdu z przyczyn technicznych lub innych problemów, musi niezwłocznie zatrzymać swój samochód poza torem jazdy lub trasą wyścigu oraz opuścić go i postępować zgodnie z instrukcjami przekazanymi przez sędziów PO. Sędziowie PO mogą przeprowadzać wszelkie interwencje wyłącznie pod ochroną flagi żółtej a ich działania nie mogą mieć wpływu na ponowne uruchomienie silnika, pod rygorem dyskwalifikacji Zawodnika.

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

10.9.4. Każdy Kierowca, który z jakiegoś powodu zatrzymał się na trasie, w celu ponownego uruchomienia silnika może wykorzystać tylko rozrusznik i może ruszyć ponownie z miejsca zatrzymania tylko na polecenie sędziów PO.

10.9.5. Samochody, które uległy awarii oraz te które nie są w stanie kontynuować jazdy muszą być usunięte w odpowiednie miejsce przez Kierowcę lub sędziów najbliższego PO, pod ochroną żółtej flagi. Te samochody mogą być sprowadzone do parku po zakończeniu podjazdu. Inne postępowanie jest możliwe tylko na podstawie decyzji Dyrektora zawodów.

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

10.9.7. Samochody, które mogą zagrażać bezpieczeństwu innych Kierowców muszą być usunięte z miejsc niebezpiecznych przez służby organizatora. Obsługa PO w żadnym wypadku nie ponosi odpowiedzialności za uszkodzenia samochodu wyrządzone podczas ewakuacji.

10.9.8. W przypadku gdy Kierowcę dogania inny samochód, wówczas Kierowca ten musi natychmiast ustąpić miejsca lub zatrzymać się jeśli to konieczne aby nie utrudniać wyprzedzania.

10.9.9. Jeśli podczas podjazdu treningowego Kierowca ma utrudniony przejazd lub jest spowalniany z jakiegokolwiek przyczyny, musi dojechać do mety. Nie ma on zagwarantowanej możliwości powtórki podjazdu. W przypadku, gdy Kierowca jest zatrzymany, musi postępować zgodnie z poleceniami PO. Co również nie oznacza, że będzie mógł powtórzyć podjazd.

10.9.10. Jeśli podczas podjazdu wyścigowego, Kierowca ma utrudniony przejazd lub jest spowalniany przez inny samochód, lub jest zatrzymany przez pokazanie żółtej lub czerwonej flagi, nie może on pozostać na trasie wyścigu. Musi postępować zgodnie z poleceniami sędziów PO i może zaistnieć konieczność dojechania do mety wyścigu. Dyrektor zawodów po wysłuchaniu raportu sędziów z PO potwierdzających utrudnienia jest upoważniony do zezwolenia temu Kierowcy przyznania możliwości powtórzenia podjazdu. Inne przypadki rozstrzygane będą przez ZSS.

10.10. Wyposażenie punktów obserwacyjnych (PO/PPO)

10.10.1. W skład obowiązkowego wyposażenia PO wchodzi:

- komplet flag sygnalizujących kodu międzynarodowego do wyścigów górskich wymieniony w art. 10.8. niniejszego regulaminu;
- niezawodny system łączności dwukierunkowej z CKW oraz zapasowy system łączności (np. komórkowy),
- dwie gaśnice ręczne z aktualną legalizacją do gaszenia pojazdów na wolnym powietrzu, zawierające po 6,0 kg środka gaśniczego,
- co najmniej jedna twarda miotła,
- nóż do cięcia pasów bezpieczeństwa,
- apteczka pierwszej pomocy przedmedycznej,
- co najmniej 10 l środka do absorpcji rozlanego oleju (**używanie cementu nie jest zalecane**),
- protokoły zdarzeń i przejazdów oraz instrukcja działania,
- gwizdki dla obsługi.

Zaleca się aby PO były dodatkowo wyposażone w rękawice ognioodporne, drugą twardą miotłę oraz koc ognioodporny o wymiarach 1,80x 1,80m. Dopuszcza się jakiegokolwiek dodatkowe wyposażenie PO mające na celu podniesienie poziomu bezpieczeństwa rozgrywanych zawodów.

10.10.2. W skład obowiązkowego wyposażenia PPO wchodzi:

- komplet flag sygnalizacyjnych kodu międzynarodowego do wyścigów górskich, wymieniony w art. 10.8. niniejszego regulaminu,
- co najmniej jedna twarda miotła,
- co najmniej jedna gaśnica ręczna z aktualną legalizacją do gaszenia pojazdów na wolnym powietrzu, zawierająca co najmniej 6,0 kg środka gaśniczego,
- co najmniej 10 l środka do absorpcji rozlanego oleju (**używanie cementu nie jest zalecane**),
- protokoły zdarzeń i przejazdów oraz instrukcja działania,
- gwizdki dla obsługi.

Zaleca się aby PPO były dodatkowo wyposażone w niezawodny system łączności dwukierunkowej z CKW oraz zapasowy system łączności (np. telefon komórkowy), rękawice ognioodporne, drugą twardą miotłę oraz koc ognioodporny o wymiarach 1,80m x 1,80m. Dopuszcza się jakiegokolwiek dodatkowe wyposażenie PPO mające na celu podniesienie poziomu bezpieczeństwa rozgrywanych zawodów.

11. Park serwisowy

11.1. Organizator podczas zawodów ma obowiązek:

- wyznaczyć w rejonie przed oznakowanymi polami startowymi miejsca na park serwisowy, przeznaczony do serwisowania tylko samochodów uczestniczących w zawodach. Każda inna lokalizacja wymagać będzie dodatkowej akceptacji GKSS,
- zapewnić jego nadzór oraz zabezpieczyć: oznaczony punkt medyczny pierwszej pomocy, stanowisko p.poż, sanitariaty WC,
- podać w regulaminie uzupełniającym szczegóły dotyczące miejsca lokalizacji i obowiązujących zasad funkcjonowania parku serwisowego.

11.2. W celu zapewnienia wysokiego bezpieczeństwa i sprawnego przebiegu zawodów, zaleca się organizatorom:

- stosowanie zasady przydzielania miejsc zgodnie z kolejnością samochodów jak w opublikowanej liście zgłoszeń oraz z zachowaniem zasad dotyczących kolejności startu, określonych w art. 10.5.4, tj. pierwsze miejsce od strony pól startowych przydzielone zostanie dla samochodu z grupy historycznej o najmniejszej pojemności skokowej silnika.
- ustawianie samochodów w parku maszyn meta w takiej kolejności aby samochody z przydzielonymi miejscami na końcu parku maszyn sprowadzane były jako pierwsze.

11.3. Na terenie parku serwisowego obowiązuje bezwzględne ograniczenie prędkości określone w Regulaminie Uzupełniającym zawodów. Ponadto każdy stwierdzony lub potwierdzony przypadek naruszenia przez Zawodnika/Kierowcę lub członków jego zespołu, obowiązujących zasad funkcjonowania parku maszyn, zostanie potraktowany jako wykroczenie i nałożona zostanie kara wg uznania ZSS.

11.4. Każdy Zawodnik, który chce skorzystać ze wspólnego lub sąsiadującego stanowiska serwisowego w parku serwisowym zobowiązany jest zgłosić taką potrzebę do organizatora na druku „wniosku wspólnego/sąsiadującego stanowiska serwisowego” stanowiącego zał. C. Organizator ma obowiązek w regulaminie uzupełniającym określić termin i czas składania w/w druków.

11.5. W przypadku zorganizowanego parku serwisowego polegającego na wyznaczeniu, przydzieleniu Zawodnikom stanowisk serwisowych organizator będzie kierował się zasadą obowiązkowego przyznania powierzchni serwisowej nie mniejszej, jak 40 m² ;

11.6. W przypadku możliwości wykupienia dodatkowej powierzchni serwisowej w parku maszyn organizator ma obowiązek określić to w regulaminie uzupełniającym przyjmując zasadę 20 PLN/1 m² ;

11.7. Każdy Zawodnik chcąc skorzystać z dodatkowej powierzchni serwisowej w parku maszyn ma obowiązek zgłosić fakt taki do organizatora poprzez wypełnienie druku „zamówienia dodatkowej powierzchni serwisowej” stanowiącego zał. D. Organizator ma obowiązek w regulaminie uzupełniającym określić termin i czas składania w/w wniosków.

11.8. W Parku Serwisowym, Zawodnicy zobowiązani są do:

- posiadania łatwo dostępnej własnej gaśnicy proszkowej z aktualną legalizacją (co najmniej 4,0 kg środka gaśniczego),
- stosowania pod samochodem maty 3m x 4m odpornej na wodę oraz na węglowodory,
- dbania o porządek oraz zabrania lub usunięcia w wyznaczone miejsce, zgromadzonych odpadów, najpóźniej do chwili opuszczenia parku serwisowego.

12. Park zamknięty

12.1. Park zamknięty jest to obszar, w którym niedozwolone są naprawy, czynności serwisowe, ani jakakolwiek zewnętrzna pomoc.

12.2. Zasady parku zamkniętego obowiązują:

- po zakończeniu każdego podjazdu wyścigowego, od momentu przekroczenia linii META, do chwili powrotu na linię START,
- po zakończeniu zawodów, od momentu przekroczenia linii META, (także podczas dojazdu do wyznaczonego przez organizatora miejsca parku zamkniętego), do chwili rozwiązania parku decyzją ZSS.

12.3. Organizator ma obowiązek określenia w regulaminie uzupełniającym, lokalizacji parku/-ów zamkniętego/-tych. Niezwłocznie po zaparkowaniu samochodu, Kierowca musi wyłączyć silnik i opuścić teren parku zamkniętego. Wszelkie ewentualne czynności w parku zamkniętym mogą być dokonywane po uzyskaniu zgody Delegata Technicznego PZM i pod nadzorem kontrolera technicznego.

13. Protesty i odwołania

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

13.2. Wszystkie protesty muszą być składane na piśmie w biurze zawodów wraz z kaucją w wysokości 100% kwoty wpłaconego wpisowego, która nie będzie zwrócona, jeżeli protest nie zostanie uznany.

13.3. Jeżeli protest wymaga demontażu i ponownego montażu części lub zespołów samochodu oraz kontroli rodzaju stosowanego paliwa, składający protest musi wnieść depozyt, którego wysokość zostanie określona przez ZSS na wniosek Delegata Technicznego.

13.4. Jeżeli protest nie zostanie uznany, a koszty poniesione w związku z jego rozpatrzeniem przewyższą wartość wpłaconego depozytu, różnica zostanie dopłacona przez protestującego. Natomiast gdy wartość wpłaconego depozytu przewyższy koszty związane z rozpatrzeniem protestu różnica zostanie zwrócona protestującemu.

13.5. W przypadku uznania protestu wszystkie koszty z nim związane zostaną przeniesione na zawodnika, przeciwko któremu został on złożony.

13.6. Każde odstępstwo od przepisów technicznych stwierdzone w samochodzie zawodnika zostanie przekazane do ZSS, który zdecyduje o nałożeniu kary. Dodatkowo GKSS może nałożyć karę zgodnie z MKS, aż do wykluczenia łącznie.

13.7. Wysokość kaucji towarzyszącej zapowiedzi odwołania od decyzji ZSS do GKSS wynosi 2500,- PLN.

14. Ceremonia zakończenia zawodów

14.1. Każdy organizator zawodów ma obowiązek zorganizowania ceremonii zakończenia zawodów która powinna rozpocząć się po wprowadzeniu wszystkich sklasyfikowanych samochodów do parku zamkniętego zorganizowanego po mecie każdej rundy wyścigu. Istnieje możliwość zorganizowania jednego wspólnego zakończenia w przypadku organizacji podwójnych rund GSMP. Wręczenie regulaminowych pucharów i innych przewidzianych nagród odbędzie się dla zwycięzców, we wszystkich obowiązujących klasyfikacjach. Dobór miejsca ceremonii oraz oprawa winna być godna zawodów rangi Mistrzostw Polski.

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

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

14.3. Nagrody nieodebrane podczas ceremonii wręczenia po zakończeniu wyścigu przechodzą na własność organizatora.

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

14.5. Każdy stwierdzony nieusprawiedliwiony przypadek niezastosowania się Zawodnika do obowiązków określonych w art. 14.1.1 będzie potraktowany jako niesportowe zachowanie i decyzją Dyrektora zawodów nałożona zostanie kara **porządkowa**:

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

Wymienione kary są karami porządkowymi nie mającymi wpływu na osiągnięty wynik sportowy. Wymieniona kwota powinna być wpłacona na konto organizatora zawodów przez zawodnika, na którego nałożono karę w przeciągu 7 dni od dnia zakończenia zawodów lub od dnia otrzymania decyzji. Nie dopełnienie tego obowiązku każdorazowo rozpatrywane będzie indywidualnie przez GKSS, co wiązać się będzie z możliwością nałożenia kary dodatkowej, do zawieszenia licencji Zawodnika i licencji Kierowcy łącznie. Od w/w kar przysługuje Zawodnikowi odwołanie się od decyzji ZSS na ogólnie przyjętych zasadach w tym zakresie.

15. Punktacja podczas zawodów, puchary i nagrody

15.1. Dla każdej rundy GSMP prowadzona jest oddzielna klasyfikacja dla samochodów kategorii 1, 2 i historycznych a punkty przyznawane będą wg następujących zasad:

Tabela 8. Klasyfikacje w rundach GSMP

Klasyfikacja	Przyznane punkty
Generalna Kategorii 1 Generalna Kategorii 2 Generalna Historyczna	za miejsca od 1 do 10 odpowiednio: 20, 15, 12, 10, 8, 6, 4, 3, 2, 1 pkt.
W klasach wg Pf W klasach narodowych W kategoriach historycznych	za miejsca od 1 do 5 odpowiednio 8, 6, 4, 3, 2 za miejsce 6 i kolejne 1 pkt
Klasyfikacja „E0” Klasyfikacja RWD	za miejsca od 1 do 8 odpowiednio 10, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2 za miejsce 9 i kolejne 1 pkt
Sponsorska	za miejsca od 1 do 5 odpowiednio 8, 6, 4, 3, 2 za miejsce 6 i kolejne 1 pkt

15.1.1. W celu uatrakcyjnienia przebiegu sezonu, punkty uzyskane we wszystkich klasyfikacjach podczas 2 ostatnich rozegranych rund GSMP przeliczane będą przez współczynnik 1,5.

15.2. W każdej rundzie GSMP przyznawane będą następujące puchary:

Tabela 9. Przyznane puchary w rundach GSMP

Klasyfikacja	Przyznane puchary
Generalna Kategorii 1 Generalna Kategorii 2 Generalna Historyczna Klasyfikacja „E0” Klasyfikacja RWD	za 1, 2, 3 miejsce odpowiednio 3 puchary
W klasach Kategorii 1 i Kategorii Narodowej	za 1 miejsce przy sklasyfikowaniu co najmniej 3 kierowców za 1, 2 miejsce przy sklasyfikowaniu co najmniej 4 kierowców za 1, 2, 3 miejsce przy sklasyfikowaniu co najmniej 5 kierowców
W kategoriach historycznych W klasach Kategorii 2 Sponsorska	za 1, 2, 3 miejsce odpowiednio 3 puchary

16. Warunki klasyfikacji - klasyfikacje roczne GSMP

16.1. Do klasyfikacji sezonu liczone będą punkty zdobyte w rundach w których kierowca został sklasyfikowany.

Odliczeniu nie podlega żadna runda. O zajętym miejscu decyduje suma punktów zdobytych w rundach, w których Kierowca został sklasyfikowany.

16.2. Do klasyfikacji w sezonie liczy się Kierowca który był sklasyfikowany (ukończył) w co najmniej dwóch rundach. Zwycięzcą klasyfikacji indywidualnej jest Kierowca, który uzyskał największą ilość punktów. W przypadku uzyskania jednakowej ilości punktów w klasyfikacji końcowej o miejscu decydują następujące kryteria:

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

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

Tabela 10. Przyznane tytuły

Klasyfikacja	Ilość sklasyfikowanych	Przyznany tytuł	Minimalny wymagany udział* w rozegranych rundach
Generalna Kategorii 1 Generalna Kategorii 2 Generalna Historyczna „E0” RWD	Bez wymaganej minimalnej ilości sklasyfikowanych	Mistrz Polski Wicemistrz Polski II Wicemistrz Polski	50% + 1
W klasach wg Pf W klasach narodowych	min. 5 zawodników od 6 do 7 zawodników więcej jak 7 zawodników	Mistrz Polski Mistrz Polski, Wicemistrz Polski Mistrz Polski, Wicemistrz Polski II Wicemistrz Polski	50% + 1
W kategoriach historycznych	min. 3 zawodników od 4 do 5 zawodników więcej jak 5 zawodników	Mistrz Polski Mistrz Polski, Wicemistrz Polski Mistrz Polski, Wicemistrz Polski II Wicemistrz Polski	50% + 1
Sponsorska	Bez wymaganej minimalnej ilości sklasyfikowanych	Mistrz Polski Wicemistrz Polski II Wicemistrz Polski	udział w 4 rundach
Klubowa	Bez wymaganej minimalnej ilości sklasyfikowanych	Mistrz Polski Wicemistrz Polski II Wicemistrz Polski	udział w 4 rundach

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

16.4. W klasyfikacji sponsorskiej tytuły mistrzowskie zostaną przyznane za I, II, III miejsce. Klasyfikacja sponsorska w GSMP prowadzona jest we wszystkich rundach. Do klasyfikacji sponsorskiej dopuszczony będzie zespół stanowiący od 1 do 3 Kierowców. Do wyniku liczą się punkty zdobyte w klasach, przez maksymalnie trzech Kierowców zespołu. Warunkiem zgłoszenia się do klasyfikacji sponsorskiej jest posiadanie Licencji Zawodnika - sponsorskiej.

16.5. W klasyfikacji klubowej tytuły mistrzowskie zostaną przyznane dla klubów sfederowanych w PZM za I, II, III miejsce. Do klasyfikacji klubowej zaliczane będą wyniki osiągnięte (zdobyte punkty) w klasach gdzie dopuszczono do treningów w danej rundzie minimum 3 Kierowców. Do klasyfikacji klubowej będą zaliczane punkty zdobyte przez maksymalnie trzech najlepszych Kierowców z danego klubu. Roczna klasyfikacja klubowa prowadzona będzie na podstawie punktów zdobytych przez klub we wszystkich rundach, wg zasady dotyczącej punktacji w klasach, podanej w art. 15.1. Kierowcy, którzy nie posiadają polskiej licencji lub w zgłoszeniu nie wskazali przynależności klubowej, nie będą brani pod uwagę w klasyfikacji klubowej, natomiast ich sklasyfikowanie w danej klasie odbiera punkty pozostałym kierowcom.

16.6. W Sezonie 2020 prowadzona będzie Klasyfikacja „E0” dla kierowców startujących pierwszy sezon w GSMP lub startujących w swoim 2 pełnym sezonie cyklu lub zawodnicy, którzy nie startowali minimum 7 lat w GSMP. Dopuszczony jest udział wyłącznie samochodami z Grup 4-5 Kategorii 1, bądź z Grup 10-12 Kategorii Narodowej (wyłącznie samochodami napędzanymi na 1 oś i silnikami o poj. skokowej do 2000 cm³). Do udziału w klasyfikacji „E0” wymagana jest rejestracja poprzez wypełnienie formularza rejestracyjnego udostępnionego na stronie www.pzm.pl w nieprzekraczalnym terminie zamknięcia listy zgłoszeń poszczególnych rund GSMP.

16.7. W Sezonie 2020 prowadzona będzie Klasyfikacja RWD dla kierowców startujących samochodami napędzanymi na tylną oś. Dopuszczony jest udział wyłącznie samochodami z Grup 1-5 Kategorii 1, bądź z Grupy 10 Kategorii Narodowej. Do udziału w klasyfikacji RWD wymagana jest rejestracja poprzez wypełnienie formularza rejestracyjnego udostępnionego na stronie www.pzm.pl w nieprzekraczalnym terminie zamknięcia listy zgłoszeń poszczególnych rund GSMP.

16.8. Obecność Zawodników i/lub Kierowców, zdobywców tytułów mistrzowskich w każdej klasyfikacji, jest wymagana na dorocznej ceremonii rozdania nagród PZM. Każda nieusprawiedliwiona nieobecność spowoduje nałożenie kary grzywny przez GKSS, wyjątek stanowi wystąpienie siły wyższej.

17. Inne postanowienia

17.1. Dla wszystkich Zawodników wprowadza się obowiązek stosowania nieprzepuszczalnych płacht w miejscach serwisowania samochodów. W przypadku niedostosowania się do powyższego, może być nałożona kara pieniężna 500,- PLN.

17.2. Podczas powrotu z parku maszyn meta do parku maszyn start Kierowcy zobowiązani są do przejazdu w zapiętych pasach bezpieczeństwa. Każdy stwierdzony przez organizatora przypadek na wniosek Dyrektora zawodów będzie rozpatrywany przez ZSS zgodnie z art. 12.1 i 12.4 MKS.

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

17.4 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.

17.5. Do interpretacji niniejszego regulaminu zastrzega sobie GKSS. Do kwestii nieujętych w niniejszym regulaminie mają zastosowanie odpowiednie przepisy MKS wraz z załącznikami.

Zatwierdzono wraz z załącznikami przez GKSS w dniu 24.01.2020.

ZAŁĄCZNIK NR 1 NUMERY STARTOWE PRZYZNANE NA SEZON 2020

Nr startowy	Kierowca / Zawodnik
1	Szymon ŁUKASZCZYK
2	Andrzej SZEPIENIEC
3	„DUBAI”
4	Tomasz MYSZKIER
5	Waldemar KLUZA
6	Michał RATAJCZYK
7	Tomasz FLIŚNIK
8	Roman BARAN
9	Igor DROTAR
10	Daniel STAWIARSKI

ZAŁĄCZNIK NR 2 REGULAMIN TECHNICZNY GSMP**1. WYPOSAŻENIE BEZPIECZEŃSTWA**

1.1. Każdy Zawodnik i Kierowca jest zobowiązany stosować wyposażenie bezpieczeństwa zgodnie z wymaganiami przepisów FIA oraz regulaminów i komunikatów **GKSS** dotyczących GSMP.

1.2. Samochody muszą posiadać wyposażenie bezpieczeństwa odpowiadające przepisom podanym w aktualnym Zał. J do MKS oraz niniejszym regulaminie. Dla samochodów historycznych obowiązujące są przepisy Zał. K do MKS oraz niniejszego regulaminu. Minimalne wymagania wyposażenia bezpieczeństwa przedstawiono w tabeli nr 1.

1.3. Każdy Zawodnik i Kierowca lub samochód, który nie spełnia wymagań w zakresie wyposażenia lub innych obowiązujących przepisów, nie zostanie dopuszczony do zawodów lub zostanie zdyskwalifikowany podczas ich trwania.

Tabela 1. Wymagania dotyczące wyposażenia bezpieczeństwa

Nazwa wyposażenia	Numer Listy Technicznej FIA lub pkt Zał. J FIA	Oznaczenie grupy - wymagania: O - obowiązkowe Z- zalecane			
		Grupa 1-5 Grupa 10 (4x4) Historyczne (4x4)	Grupa RC	Grupa 10 (2WD) Grupa 11-12	Historyczne (2WD)
Kask	33,41,49	O	O	O lub BS6658-85 - type A/FR (czerwona naklejka)	O lub BS6658-85 - type A/FR (czerwona naklejka)
System FHR	29,36	O	O	Z	Z
Kombinezon	27 - cz. 1	O	O	O	O
Bielizna ognioodporna	27 - cz. 2	O	O	O	O
Rękawiczki	27 - cz. 3	O	O	O	O
Pasy bezpieczeństwa	24	O	O	O lub dodatkowo 2 lata po utraceniu ważności homologacji	
Fotele	12,40	O	O	O lub dodatkowo 2 lata po utraceniu ważności homologacji	
Mocowanie foteli	Zał. J -art. 253-16	O	O	O	O
Otuliny klatki obowiązkowe na wszystkich elementach w strefie dachu	23 Zał. J -art. 8.3.5	O	O	O	O
Urządzenie gaśnicze	Zał. J -art. 253-7	O	O	O	O
Mocowanie urządzeń gaśniczych w samochodzie Tylko system antytorpeda	16,52 -art. 253-7 pkt. 7.2, 7.3	O	O	O	O
Akumulator i jego mocowanie w kabinie	Zał. J - art. 254 pkt. 6.8 Zał. J - art. 255 pkt. 5.8.3	O	O	O	O
Bezpieczny zbiornik paliwa	Zał. J art. 253-14	O / Z ⁽¹⁾	O	Z	Z

(1) - Bezpieczny zbiornik paliwa jest obowiązkowy w samochodach, które posiadają silniki o pojemności skokowej pow. 2000 cm³, w samochodach R1, R2, R3, R4, R5 oraz w samochodach z Grup PF 1,2 i 3. W pozostałych samochodach bezpieczne zbiorniki są zalecane. Samochody, które nie będą posiadały

zamontowanego bezpiecznego zbiornika nie będą mogły być zgłoszone do klasyfikacji zawodów międzynarodowych.

1.4. Dodatkowe wymagania:

1.4.1. Specyfikacja klatki bezpieczeństwa

W samochodach, które posiadają współczynnik (Pf) do 119 zastosowana klatka bezpieczeństwa musi posiadać minimum wszystkie elementy obowiązkowe określone w Zał. J wydanym w roku, w którym pojazd został zbudowany lub startuje po raz pierwszy w zawodach.

1.4.2. Mocowanie zbiornika paliwa

Zewnętrzne ścianki zbiornika muszą znajdować się min. 200 mm od krawędzi zewnętrznej nadwozia. Zaleca się aby bezpieczny zbiornik paliwa był zamontowany w przestrzeni utworzonej przez pałąki klatki bezpieczeństwa - art. 259-6.3.

1.4.3. Drzwi od strony kierowcy

Zezwala się na usunięcie belek ochronnych wewnątrz drzwi pod warunkiem zastosowania art. 255-5.7.3.4 i rys 255.14 - Zał. J do MKS FIA. Zastosowanie konstrukcji drzwi wykonanych całkowicie z tworzyw jest możliwe ale w takim przypadku obowiązkowe jest:

- zastosowanie wzmocnienia drzwi bocznych w klatce wg rys. 253.9 - 253.11 art. 253-8.3.2.1.2 Zał. J do MKS FIA,
- materiał energochłonny określony w art. 255-5.7.3.4 Zał. J do MKS FIA i musi zostać zamontowany na stałe do rur, na całej powierzchni „X” wzmocnienia bocznego drzwi.

1.4.4. Elementy aerodynamiczne - mocowanie

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

2. PALIWO

2.1. Podczas zawodów może być używane tylko paliwo zgodne z przepisami podanymi w Zał. J lub Zał. K dla samochodów historycznych.

2.2. GKSS dopuszcza przeprowadzenie kontroli zgodności paliwa w zakresie wybranych parametrów np. liczba oktanowa.

2.3. Delegat Techniczny za zgodą ZSS ma prawo do pobrania próbek paliwa w każdym momencie trwania zawodów.

2.4. Każdy Zawodnik ma obowiązek posiadania w zbiorniku paliwa samochodu minimum 5 dm³ paliwa, po zakończeniu każdego podjazdu, umożliwić pobranie 3 próbek o poj. 1 dm³ bezpośrednio ze zbiornika lub układu zasilania (1 próbka dla sędziów technicznych, 1 dla Organizatora, 1 dla Zawodnika).

3. OPONY - NAGRZEWANIE

3.1. W GSMP zabrania się tzw. nagrzewania opon - dotyczy wszystkich grup i klas.

3.2. W ramach GSMP obowiązują następujące ustalenia dotyczące kontroli temperatury opon/kół.

3.3. Definicja nagrzewania opon

Za proces nagrzewania opon uznaje się:

- nagrzewanie elektryczne przy użyciu tzw. koców grzewczych lub innego sprzętu,
- nagrzewanie mechaniczne przy użyciu rolek lub innego sprzętu,
- nagrzewanie poprzez uporczywe dynamiczne ruszanie i wymuszanie poślizgu kół,
- nagrzewanie poprzez inne działanie np. środkami chemicznymi.

3.4. Wyposażenie pomiarowe

Do przeprowadzania kontroli temperatury opon/kół sędziowie techniczni będą używać przyrządów pomiarowych dostarczonych na zawody przez PZM.

3.5. Miejsce przeprowadzania kontroli

Kontrola będzie przeprowadzana przed wjazdem na ostatnie pole startowe gdzie będzie ustawiona tablica informacyjna (np. rysunek koła/opony z wpisanym w środku °C). Zawodnik jest zobowiązany respektować zapis art. 10.5.2. Regulaminu Ramowego dotyczący przyjazdu na pola startowe 10 5 minut przed startem. W przypadku stwierdzenia niezgodności samochód nie zostanie wpuszczony na pola startowe.

3.6. Metody i kryteria oceny

Do oceny temperatury kół/opon będzie brana pod uwagę różnica pomiędzy temperaturą nawierzchni drogi i temperaturą na powierzchniach czołowych opon. Dla potwierdzenia przypadku nagrzewania całych kół np. w tzw. kocach zostanie zmierzona również temperatura bocznych ścian opon lub powierzchni obręczy.

Sędziowie techniczni może wykonać kontrole tylko dla wybranej grupy lub klasy samochodów. Kryteria oceny. Opony/koła zostaną uznane jako poddane procesowi nagrzewania jeżeli różnica temperatur pomiędzy podłożem i powierzchnią czołową opon będzie wyższa jak wartości podane w tabeli nr 2.

Tabela 2. Kryteria oceny podczas kontroli nagrzewania opon

Rodzaj układu napędowego	Różnica temperatur pomiędzy podłożem i powierzchnią czołową opon kół napędzanych(w°C)
Samochody 4x4	15
Samochodem z napędem na jedną oś	15

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

4. KATEGORIA HISTORYCZNA

4.1. PRZEPISY TECHNICZNE - samochody historyczne

4.1.1. Przepisy ogólne

Regulamin samochodów historycznych został stworzony w celu promowania w Polsce startów samochodami, które są oryginalnymi samochodami historycznymi lub zbudowane są w takiej samej specyfikacji jak oryginalne samochody historyczne.

Dla samochodów grupy HS obowiązkowe jest posiadanie jednego z niżej wymienionych dokumentów:

- a) **HISTORYCZNEGO PASZPORTU TECHNICZNEGO FIA**, zwanego dalej HTP-FIA (zgodnie z instrukcją FIA i PZM). Dokument HTP-FIA upoważnia również do startów w zawodach międzynarodowych.
- b) **NARODOWEJ KARTY TECHNICZNEJ SAMOCHODU HISTORYCZNEGO**, zwanej dalej NKT (zgodnie z zał. 1c). Dokument NKT jest przewidziany dla samochodów, które posiadają karty homologacyjne FIA,
- c) **NARODOWEJ KARTY ZGODNOŚCI TECHNICZNEJ SAMOCHODU HISTORYCZNEGO**, zwanej dalej NKZT (zgodnie z zał. 1d). Dokument NKZT jest przewidziany tylko dla samochodów np. niehomologowanych np. zgodnych z art. 2.3.9, 2.3.10 lub 2.3.11 Załącznika K do MKS FIA.

Wzory w/w dokumentów obowiązują od 2015 roku. W dokumentach tych jest m.in. jednoznacznie określona grupa wiekowa samochodu, w jakiej samochód powinien zostać zgłoszony do zawodów i w jakiej będzie klasyfikowany.

O przynależności do danej grupy wiekowej decyduje:

- data wydania karty homologacyjnej FIA dla danego modelu samochodu,
- data zastosowanego tzw. rozszerzenia V0 lub VK,
- data zastosowanego Załącznika J z okresu ważności karty homologacyjnej.

Przykładowe oznaczenie na karcie zgłoszenia do zawodów: **C4.1-D3, C5-E5**

Warunkiem dopuszczenia do zawodów jest przygotowanie przez Zawodnika jednego z w/w dokumentów i przekazanie najpóźniej na pierwszych zawodach Delegatowi Technicznemu w celu dokonania weryfikacji. Na podstawie złożonego dokumentu zostanie przeprowadzona również kontrola samochodu pod kątem zgodności historycznej.

4.2. Przepisy techniczne

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

4.2.2 Kompletacja samochodu. Zabronione jest:

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

4.2.3 Stosowanie części niehomologowanych / nieoryginalnych:

- a) dopuszcza się stosowanie zderzaków wykonanych z innego materiału jak oryginalny pod warunkiem zachowania identycznego kształtu i powierzchni otworów wlotu powietrza oraz zbliżonej masy - różnica maksymalnie - 10%,
- b) w przypadku udokumentowanej trudności ze zdobyciem oryginalnych części dopuszcza się możliwość zastosowania części alternatywnych, na poniższych zasadach:
 - zastosowana część nie może powodować zmiany osiągniętych sportowych samochodów,
 - przed zastosowaniem nieoryginalnej części należy z wyprzedzeniem 1 miesiąca pisemnie zgłosić ten fakt poprzez BSiT ZG PZM, Delegatowi Technicznemu GSMP. W zgłoszeniu należy podać opis techniczny danej części.
 - wykaz dopuszczonych alternatywnych części będzie dostępny również dla innych Zawodników poprzez opublikowanie na oficjalnej stronie PZM, tj. zał. nr 4,
 - powyższe zasady dotyczą tylko samochodów startujących w ramach GSMP.

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

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

4.2.6 Samochody mogą startować na oponach zwykłych lub sportowych, których rozmiary będą zbliżone do opon oryginalnych z tolerancją $\pm 10\%$.

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

4.2.7 Zaleca się stosowanie kolorystyki samochodów, jaka była stosowana w samochodach przygotowanych w danym okresie, do udziału w imprezach sportowych (np. na podstawie posiadanych fotografii, filmów).

4.2.8 Dla samochodów z silnikami doładowanymi obowiązują następujące współczynniki przeliczeniowe pojemności skokowej:

- 1.4, dla grupy wiekowej J1 (kategoria C4.1),
- 1.7, dla grup wiekowych J2 (kategoria C4.2).

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

4.3. Wyposażenie bezpieczeństwa

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

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

4.3.3 Uszy holownicze są obowiązkowe.

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

5. KATEGORIA NARODOWA

5.1. Przepisy techniczne samochodów post-homologacyjnych Grupa 10, Grupa 11 (dawne N/A-PL)

5.1.1. Przepisy ogólne

Przepisy techniczne dla samochodów post-homologacyjnych, zostały utworzone w celu umożliwienia kontynuowania startów tych samochodów przy zachowaniu zasad jak dla samochodów historycznych tj.:

- podstawową zasadą jest respektowanie przepisów międzynarodowych jakie obowiązywały w danym okresie,
- stosowanie kompletacji samochodu na podstawie wydanych kart homologacyjnych FIA lub krajowych, w grupie A oraz N.

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

5.1.2. Dopuszczone samochody

- Samochody, dla których wydane były karty homologacyjne dla grupy N i A oraz rozszerzenia VO i VK, w okresie od 01.01.1991 roku do 31.12.2001 roku.
- Samochody grupy B, Kit Car oraz WRC nie są dopuszczone.
- Nadwozia samochodów będą identyfikowane na podstawie homologacji, a nie na podstawie numeru VIN.
- Samochody muszą być przygotowane zgodnie z posiadaną kartą homologacyjną FIA oraz odpowiednimi dla danej grupy artykułami Załącznika J do MKS FIA - obowiązuje wydanie Załącznika J od roku wydania karty homologacyjnej samochodu. Obowiązkowe jest posiadanie karty homologacyjnej, niezbędnej do identyfikacji samochodu.
- Odstępstwa, które mogą wynikać np. z braku dostępności oryginalnych części będą dopuszczone na poniższych zasadach:
 - zastosowana część nie może powodować zmiany osiągniętych sportowych samochodów,
 - przed zastosowaniem nieoryginalnej części należy z wyprzedzeniem 1 miesiąca pisemnie zgłosić wniosek do Zespołu Technicznego PZM. W zgłoszeniu należy podać opis techniczny danej części.
 - wykaz dopuszczonych alternatywnych części będzie dostępny również dla innych Zawodników poprzez opublikowanie na oficjalnej stronie PZM, zał. nr 4,
- Podczas BK1 zawodnik i/lub kierowca pod rygorem niedopuszczenia do zawodów musi przedstawić kartę homologacyjną zgłoszonego samochodu (na drukach FIA, oryginał) oraz Książeczkę Samochodu Sportowego (KSS). Wskazane jest posiadanie również innych dokumentów umożliwiających identyfikację samochodu lub części oraz opisujących jego historię.
- Samochody wyprodukowane w Polsce, które utraciły homologację PZM, fragmentarycznie mogą być skompletowane (nadwozie, zderzaki, tablica rozdzielcza itp.) zgodnie z kolejnymi udokumentowanymi wariantami producenta, na podstawie katalogu części, książek naprawczych lub fotografii reklamowych.

5.1.3. Przepisy bezpieczeństwa

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

Dodatkowe postanowienia:

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

5.1.4. Ogólne przepisy techniczne

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

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

Tabela 3. Masy minimalne

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

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

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

- Samochody homologowane od 01.01.1991 do 31.12.1994.
Obowiązkowe jest stosowanie ograniczników wlotu powietrza, tzw. zwężek:
 - w grupie N - maksymalna średnica 36,00 mm,
 - w grupie A - maksymalna średnica 38,00 mm.

W przypadku stosowania w/w ograniczników powietrza, dopuszcza się stosowanie homologowanych rozszerzeń technicznych, wydanych tylko do dnia 31.12.1994. Zastosowanie rozszerzeń wydanych po dniu 31.12.1994 spowoduje konieczność stosowania ograniczników powietrza jak w poniżej.

- Samochody homologowane po 01.01.1995
Obowiązkowe jest stosowanie ograniczników wlotu powietrza, tzw. zwężek:

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

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

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

5) Chłodnica oleju: dowolna.

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

7) Termostat silnika jest dowolny.

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

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

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

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

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

13) Półosie i wał napędowy: dowolne.

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

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

16) Dopuszcza się stosowanie handlowych korektorów układu hamulcowego i pomp hydraulicznych hamulca ręcznego innych niż dozwolonych w homologacji samochodu sportowego FIA. Każda taka modyfikacja musi być uzgodniona z delegatem technicznym i wpisana do KSS.

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

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

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

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

21) Piasty kół: dowolne.

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

23) Homologowany kształt nadwozia musi być zachowany.

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

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

5.1.5. Szczegółowe przepisy techniczne poszczególnych grup

Tabela 4. Grupa 10, Grupa 11 - szczegółowe przepisy techniczne

Grupa 10	Grupa 11
<p>1. Do startu w Grupie 10 dopuszczone są tylko samochody marki FIAT, modele Cinquecento 1,1 i Seicento 1,1.</p> <p>2. Ustala się minimalną masę samochodu (bez kierowcy), w zależności od komplectacji silnika tj.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 720 kg, dla samochodu z silnikiem, z zastosowanym pojedynczym korpusem przepustnicy, • 760 kg, dla samochodu z silnikiem, z zastosowanym korpusem z 2 lub 4 przepustnicami i zgodnym z rozszerzeniem typu VK. 	<p>1. Podczas BK1 będzie odbywać się plombowanie sprzężarek i innych wytypowanych części/zespołów.</p> <p>2. Zgodnie z postanowieniami art 2 niniejszego regulaminu, stosowanie rozszerzeń VO i/lub VK wydanych po 31.12.2021 jest zabronione.</p> <p>3. W Samochodach Honda Civic o nr homologacji A/N-5444 oraz A/N-5552 dopuszcza się stosowanie silników o symbolu B16A1 i B16A2.</p>

5.1.6. Przepisy uzupełniające

1) Dopuszcza się start samochodów, które posiadają karty homologacyjne wydane przed 31.12.1990 na następujących zasadach:

- zawodnik złoży pisemny wniosek
- samochód spełnia wymagania przepisów dla samochodów historycznych (zalecane jest posiadanie paszportu HTP lub Karty Zgodności PZM).

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

5.2. Przepisy techniczne samochodów FIAT 126 - Grupa 12

5.2.1. Przepisy ogólne

Przepisy techniczne dla samochodów FIAT 126 oraz POLSKI FIAT 126p, zostały utworzone w celu umożliwienia kontynuowania startów tych samochodów przy zachowaniu zasad jak dla:

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

5.2.2. Dopuszczone samochody

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

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

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

Tabela 5. Grupa 12 - dopuszczone samochody

Grupa 12 - Klasa 12A	Grupa 12 - Klasa 12B
<p>1. Samochody przygotowane zgodnie z przepisami niniejszego regulaminu.</p> <p>Modyfikacje, które nie są wyraźnie dozwolone niniejszym regulaminem są zabronione.</p>	<p>1. Samochody przygotowane zgodnie z:</p> <ul style="list-style-type: none"> • posiadaną kartą homologacyjną FIA dla samochodów FIAT 126 oraz POLSKI FIAT 126p,

	<ul style="list-style-type: none"> • odpowiednimi dla danego okresu wiekowego przepisami Załącznika J do MKS FIA. Obowiązuje wydanie Załącznika J od roku wydania karty homologacyjnej samochodu. <p>2. Dopuszcza się niektóre modyfikacje techniczne, które zostały dopuszczone we wcześniej wydawanych regulaminach PZM ale pod warunkiem, że nie mają one bezpośredniego wpływu na osiągi samochodu, np. wyposażenie.</p> <p>3. Odstępstwa, które mogą wynikać np. z braku dostępności oryginalnych części będą dopuszczone na poniższych zasadach:</p> <ul style="list-style-type: none"> • zastosowana część nie może powodować zmiany osiągnięć sportowych samochodu, • przed zastosowaniem nieoryginalnej części należy z wyprzedzeniem 1 miesiąca pisemnie zgłosić wniosek do Zespołu Technicznego PZM. W zgłoszeniu należy podać opis techniczny danej części, • wykaz dopuszczonych alternatywnych części będzie dostępny również dla innych Zawodników poprzez opublikowanie na oficjalnej stronie PZM, zał. nr 4, • podane w Wykazie części i zespołów alternatywnych - zał. nr 4.
--	---

5.2.3. Przepisy bezpieczeństwa

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

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

5.2.4. Ogólne przepisy techniczne

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

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

5.2.5. Szczegółowe przepisy techniczne

Tabela 6. Grupa 12 - szczegółowe przepisy techniczne

Grupa 12 - Klasa 12A	Grupa 12 - Klasa 12B
1. Nadwozie	
<p>1. Zabronione jest dokonywanie modyfikacji głównych elementów konstrukcyjnych nadwozia np. poprzez odejmowanie materiału.</p> <p>2. Pokrywa bagażnika i silnika mogą być zmienione na wykonane z innego niepalnego materiału.</p> <p>3. Błotniki mogą być poszerzane. Dozwolone jest stosowanie przednich spojlerów zamontowanych poniżej płaszczyzny osi kół, które mogą być połączone z poszerzeniami błotników.</p>	<p>1. Zabronione jest dokonywanie modyfikacji nadwozia np. stosowanie nieoryginalnych materiałów lub odejmowanie elementów lub materiału.</p> <p>2. Pokrywa bagażnika i silnika musi posiadać oryginalny sposób mocowania (zawiasy).</p> <p>3. Błotniki nie mogą być poszerzone, dopuszcza się jedynie wyprofilowanie na zewnątrz krawędzi błotników.</p>

4. Szyba przednia musi być wykonana ze szkła warstwowego „klejonego” i być wyposażona w co najmniej jedną wycieraczkę od strony kierowcy.
5. Szyby boczne mogą być wykonane z twardego i przezroczystego materiału o minimalnej grubości 4 mm - wymagany typ materiału FAA, na przykład Lexan 400.

2. Silnik

- | | |
|---|---|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Obowiązkowe jest zachowanie oryginalnej konstrukcji silnika oraz układu chłodzenia. 2. Silnik musi pozostać zamontowany w oryginalnym miejscu oraz położeniu. 3. Maksymalna pojemność skokowa silnika wynosi 850 cm³. 4. Korpus silnika - oryginalny. 5. Układ tłokowo-korbowy jest dowolny. 6. Głowica silnika musi posiadać jeden wąż rozrządu i dwa zawory na cylinder. 7. Napęd układu rozrządu - dowolny. 8. Układ zasilania - gaźnikowy lub wtryskowy. | <ol style="list-style-type: none"> 1. Obowiązują przepisy podane w tabeli 5, zgodnie z kartą homologacyjną: <ul style="list-style-type: none"> • średnice grzybków zaworów (ssących - maks. 33,15, wydechowych - maks. 28,15 mm), • otwór w głowicy maks. 30 mm +4%, • gaźnik seryjny lub zgodnie z przepisami Zał. J 2. Maksymalna pojemność skokowa wynosi 662 cm³. (tzw. trzeci szlif). 3. Układ zapłonowy - seryjny lub elektroniczny (dopuszczane są tylko fabryczne moduły Anoplex stosowane w PF 126P EL oraz ELX). 4. Miska oleju-dowolna. |
|---|---|

3. Skrzynia biegów / układ napędowy

- | | |
|---|--|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Maksymalna ilość przetożeń - 5. 2. Sekwencyjne sterowanie skrzynią biegów jest zabronione. 3. Półosie i przeguby - dowolne. 4. Sprzęgło - dowolne jednotarczowe suche, z mechanicznym układem sterowania. | <ol style="list-style-type: none"> 1. Obowiązują przepisy podane w tabeli 5 |
|---|--|

4. Układ hamulcowy

- | | |
|--|--|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Układ musi posiadać dwa niezależne obwody i musi być uruchamiany jednym pedalem. 2. Dopuszcza się modyfikację układu hamulcowego polegającą na zwiększeniu skuteczności i wydajności układu hamulcowego. | <ol style="list-style-type: none"> 1. Obowiązują przepisy podane w tabeli 5 2. Dopuszcza się zastosowanie hamulców tarczowych również w innych modelach samochodów - patrz rozszerzenie 04/04VO, karta homologacyjna A-5188 z 1984 roku. <p><i>Uwaga: Jeżeli taki samochód posiada paszport HTP-FIA rozwiązanie to nie może być zastosowane w zawodach międzynarodowych.</i></p> |
|--|--|

5. Zawieszenie kół jezdnych i koła / opony

- | | |
|--|--|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Dozwolone jest zastosowanie niezależnego zawieszenia kół przednich pod warunkiem, że jego elementy składowe zostały wykonane przez profesjonalnego producenta i jest skonstruowane specjalnie dla Fiata 126. 2. Dozwolone jest zastosowanie stabilizatora osi przedniej i tylnej. 3. Koła - średnica obręczy musi wynosić 10", 12" lub 13". | <ol style="list-style-type: none"> 1. Obowiązują przepisy podane w tabeli 5. 2. Dopuszcza się wzmacnianie elementów zawieszenia oraz podwozia w miejscu ich mocowania. 3. Koła, wymiary: <ul style="list-style-type: none"> • średnica obręczy musi wynosić 12" lub 13", • szerokość obręczy musi wynosić maksymalnie 6", • koła zamontowane na jednej osi muszą posiadać jednakowe wymiary opon. |
|--|--|

6. Układ kierowniczy

- | | |
|--|---|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Dopuszcza się zastosowanie przekładni zębatkowej. 2. Dopuszcza się montaż mechanizmu szybkiego zwolnienia kierownicy składający się z kołnierza koncentrycznego do osi kierownicy, koloru żółtego. | <ol style="list-style-type: none"> 1. Obowiązują przepisy podane w tabeli 5. 2. Dopuszcza się zastosowanie przekładni zębatkowej, która była stosowana w modelach FIAT 126 BIS (Hom. A-5359 z 1988 roku) oraz FL. |
|--|---|

	<i>Uwaga: Jeżeli taki samochód posiada paszport HTP-FIA rozwiązanie to nie może być zastosowane w zawodach międzynarodowych.</i>
7. Minimalna masa samochodu	
Minimalna masa samochodu (bez kierowcy) jest określona według pojemności skokowe silnika i wynosi: <ul style="list-style-type: none">• 520 kg, dla poj. skok. do 700 cm³,• 550 kg, dla poj. skok. od 701 cm³ do 775 cm³,• 580 kg, dla poj. skok. od 775 cm³ do 850 cm³.	Minimalna masa samochodu bez kierowcy wynosi 550 kg.

5.2.6. Przepisy uzupełniające

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