REGULAMIN
HISTORYCZNYCH
RAJDOWYCH SAMOCHODOWYCH
MISTRZOSTW POLSKI
2020

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

SPIS TREŚCI:

1. Ustalenia ogólne 3
2. Kalendarz imprez 3
3. Ogólne warunki organizacyjne dotyczące trasy i przebiegu rajdu 3
4. Dopuszczone samochody - podział na kategorie i klasy 5
5. Dopuszczeni zawodnicy, dokumenty, uprawnienia 7
6. Regulamin uzupełniający 8
7. Osoby oficjalne - obsady personalne władz rajdu 8
8. Zgłoszenia, wpisowe, reklama 8
9. Ubezpieczenia 10
10. Ruch drogowy 11
11. Zapoznanie z trasą rajdu 11
12. Przebieg rajdu – postanowienia ogólne 11
13. Serwisowanie 13
14. Opony 14
15. Park zamknięty 14
16. Protesty - odwołania 14
17. Punktacja w rajdach HRSMP 15
18. Nagrody w rajdach HRSMP 16
19. Warunki klasyfikacji rocznej 17
20. Klasyfikacje roczne w HRSMP 17
21. Inne postanowienia 18

Załączniki do niniejszego regulaminu:

- Załącznik nr 1 - Kryteria do Listy Priorytetowej Rajdów Historycznych PZM
- Załącznik nr 2 - Badania Kontrolne
- Załącznik nr 3 - Regulamin Techniczny HRSMP
  - Załącznik nr 3a - Wyposażenie bezpieczeństwa
- Załącznik nr 4 - Rozmieszczenie reklamy obowiązkowej i dodatkowej
  - Załącznik nr 4a – Oklejenie przedniej szyby
  - Załącznik nr 4b – Zasady uznawania barw za historyczne
- Załącznik nr 5 - Schemat szykany
- Załącznik nr 6 - Zasady mocowania kamer w samochodach sportowych
- Załącznik nr 7 - Klasyfikacja samochodów polskich i ich prototypów
- Załącznik nr 8 - Przejazdy Specjalne
- Załącznik nr 9 – Odstępstwa techniczne obowiązujące w HRSMP

1. Ustalenia ogólne

Historyczne Rajdowe Samochodowe Mistrzostwa Polski (HRSMP) zostały powołane przez Polski Związek Motorowy na podstawie i w myśl zasad, które ustanowiła Międzynarodowa Federacja Samochodowa (FIA) w Załączniku K do Międzynarodowego Kodeksu Sportowego (MKS) aby samochody historyczne mogły startować w zawodach według przepisów zachowujących specyfikacje ich okresu i uniemożliwiających modyfikacje osiągów i zachowań wynikających z zastosowania współczesnej technologii. Rajdy historyczne nie są kolejną formą zdobywania trofeów - jest to odrębna konkurencja, której niezbędnym składnikiem jest głębokie przywiązanie do samochodów i ich historii. Historyczny sport samochodowy umożliwia aktywne celebrowanie historii motoryzacji.

1.1. Historyczne Rajdowe Samochodowe Mistrzostwa Polski (HRSMP) są własnością Polskiego Związku Motorowego (PZM).

1.2. Nadzór nad przebiegiem HRSMP 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.

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

1.4. Rajdy HRSMP organizowane są przez Automobilkluby i Kluby sfederowane w PZM i rozgrywane są w oparciu o obowiązujące w danym roku następujące przepisy (wraz załącznikami):

- Międzynarodowy Kodeks Sportowy FIA (MKS),
- Regulamin Sportowy Rajdów Regionalnych FIA (Regulamin Sportowy),
- Regulamin Mistrzostw Europy w Sportowych Rajdach Historycznych FIA,
- niniejszy Regulamin ramowy HRSMP,
- Regulamin Ochrony Środowiska w Sportach Motorowych,
- Ustawę „Prawo o ruchu drogowym",
- inne przepisy.

1.4.1. HRSMP są rajdami samochodów historycznych.

1.5. Niniejszy regulamin uzupełnia i miejscami precyzuje postanowienia zawarte w MKS i Regulaminie Sportowym o wymagania PZM.

1.6. Ilekroć w niniejszym regulaminie jest odniesienie do „załącznika" oznaczonego dużą literą (np. "Zał. K", „Zał. J", „Zał. L") oznacza to odpowiedni załącznik do MKS.

1.7. Ilekroć w niniejszym regulaminie jest odniesienie do Zał. J bez dodania słów „z okresu", oznacza to aktualny załącznik J do MKS.

2. Kalendarz imprez

2.1. Do HRSMP będą zaliczane rajdy określone w oficjalnym kalendarzu sportowym PZM na dany rok, tj.: 48 Rajd Świdnicki-Krause, Rajd Nadwiślański, 77 Rajd Polski, 29 Rajd Rzeszowski, Rajd Śląska, 46 Rajd Koszyc.

2.2. Niniejszy regulamin obowiązuje we wszystkich rajdach HRSMP.

3. Ogólne warunki organizacyjne dotyczące trasy i przebiegu rajdu

3.1. Łączna zaplanowana długość odcinków specjalnych (OS) dla rajdów zawierać się będzie w zakresie 100-120 km (nie dotyczy rajdów wchodzących w skład międzynarodowych cykli – FIA ERT, FIA CEZ). Warunkiem przyznania odpowiedniej ilości punktów jest spełnienie wymogów zawartych w art. 3.1.3 Regulaminu Sportowego.

3.1.1. Droga wykorzystywana jako OS będzie wyłączona z ruchu publicznego na minimum 90 minut przed czasem startu pierwszej załogi. Start pierwszej załogi do OS będzie poprzedzony przejazdem samochodów funkcyjnych organizatora w następującej kolejności: C, B, A, 000, 00, 0. Czasy wjazdu samochodów funkcyjnych na trasę każdego OS zostaną podane w Planie Bezpieczeństwa rajdu, a następnie przekazane zainteresowanym podczas odprawy przed rajdem. W czasie rajdu Kierownik Centrum Kierowania Rajdem (CKR) będzie mógł dokonywać stosownych poprawek przekazując informacje o ich wprowadzeniu za pośrednictwem radia. Dodatkowo pomiędzy w/w samochodami funkcyjnymi po OS mogą poruszać się pojazdy: ZSS-u, Obserwatora PZM oraz Delegata ds. Bezpieczeństwa (zał. IX, art. 11.3 Regulaminu Sportowego).

3.1.2. Rajd składa się z jednego lub dwóch etapów. Jako ostatni odcinek rajdu będzie rozgrywany dodatkowo punktowany OS, tzw. Power Stage (PS).

3.1.3 Przy zachowaniu postanowień art. 2.1 i 2.8 Regulaminu Sportowego, ustala się, że trasa rajdu musi zawierać co najmniej 3 OS, a w przypadku organizacji prologu lub odcinka miejskiego 4 OS, w różnych lokalizacjach. Organizator ma całkowitą dowolność w sposobie dzielenia ilości km OS przypadających na poszczególne Etapy Rajdu. Rozdanie nagród musi odbyć się w dniu przyjazdu na metę rajdu.

3.2. Istnieje możliwość organizacji tzw. zapętlonych odcinków specjalnych jednak pod następującymi warunkami:

- układ zapętlonego OS musi być przemyślany aby przeprowadzenie procedury startowej było maksymalnie bezpieczne. Miejsce startu zapętlonego odcinka specjalnego należy tak zorganizować aby starter miał możliwość obserwacji jak najdłuższego fragmentu drogi bezpośrednio przed zamknięciem pętli. Jeżeli starter ma ograniczoną widoczność, a szerokość drogi na to pozwala, konieczne jest zastosowanie kieszeni

startowych rozgradzających tor jazdy zawodnika startującego do OS i zawodnika kończącego pętlę,
- należy wprowadzić dodatkowy punkt z łącznością radiową bezpośrednio ze starterem, ustawionego co najmniej 500 m przed zakończeniem pętli, którego zadaniem będzie informowanie, że dana załoga przejechała obok i nie jest możliwe uruchomienie procedury startowej do czasu przejazdu w/w załogi obok linii startu,
- jeżeli organizator będzie chciał zastosować zapętlenie na innym OS niż miejski/medialny to może to zrobić tylko na jednym OS w czasie danego Etapu rajdu. OS ten może być maksymalnie powtórzony dwukrotnie (dwie sekcje rajdu),
- w czasie pojedynczego przejazdu w/w OS zapętlenie nie może wystąpić więcej niż jeden raz – maksymalnie jedno pełne okrążenie pętli (nie dotyczy OS miejskiego/medialnego),
- zapętlony OS może być zaplanowany jedynie jako ostatni OS sekcji (OS bezpośrednio przed przegrupowaniem).

3.3. Wszystkie OS podczas rajdu muszą mieć jednolitą nawierzchnię. Dopuszcza się wprowadzenie krótkich łączników o odmiennej nawierzchni, jednak suma ich długości na żadnym z OS nie może przekraczać 10% jego długości.

3.3.1. W przypadku rajdów asfaltowych trasy poszczególnych OS mogą być przejeżdżane podczas rajdu nie więcej niż 3 razy w każdym z kierunków.

3.3.2. W przypadku rajdów szutrowych OS mogą być przejeżdżane tylko w jednym kierunku, maksymalnie 2 razy.

3.4. Każdy rajd musi mieścić się maksymalnie w trzech dniach (nie dotyczy rajdów wchodzących w skład międzynarodowych cykli, które muszą mieścić się w maksymalnie 5 dniach), zawierając w swoim programie wszystkie niżej wymienione elementy:
- odbiór administracyjny (OA), wydawanie dokumentów do zapoznania z trasą rajdu oraz montaż GPS na czas zapoznania z trasą rajdu (opcjonalnie),
- zapoznanie z trasą rajdu,
- badanie kontrolne 1 (BK1) oraz montaż GPS na czas trwania rajdu,
- powtórne badanie kontrolne 1 (BK1),
- odprawa bezpieczeństwa,
- odcinek testowy,
- ceremonia startu i/lub prolog (opcjonalnie),
- rajd,
- ceremonia mety,
- końcowe badanie kontrolne,
- publikacja wyników.

Rajd, niezależnie od kategorii, powinien kończyć się w niedzielę, jednakże dopuszcza się zakończenie rajdu w sobotę. Poza stosowaniem się do powyższych zasad, organizatorzy są zachęcani do rozwijania własnych, unikalnych cech rajdu oraz tworzenia ich odmiennych programów i harmonogramów.

3.5. Trasa rajdu powinna spełniać następujące wymagania:
- przyjmuje się, że maksymalna średnia prędkość na odcinkach drogowych nie może być wyższa niż 45 km/h. Ponadto czasy przejazdów odcinków drogowych muszą być zwiększone o okoliczności, które mogą mieć wpływ na rzeczywisty czas przejazdu (strefy tankowania i/lub znakowania opon, przejazdy kolejowe, itp.),
- odległość pomiędzy punktem kontroli czasu (PKC) a startem do odcinka musi wynosić minimum 50 m,
- odległość pomiędzy metą lotną i metą stop musi być większa niż 200 m, aby zapewnić możliwość bezpiecznego wytracenia prędkości przez samochód rajdowy. Przy ustalaniu lokalizacji mety lotnej i mety stop należy bezwzględnie wziąć pod uwagę możliwość bezpiecznego zaparkowania samochodów organizatora, specyficzne warunki lokalne, a zwłaszcza ukształtowanie drogi, terenu oraz szybkość samochodów,
- co 3-5 OS-ów musi być zaplanowane przegrupowanie zlokalizowana przed parkiem serwisowym, natomiast przed metą rajdu zalecane jest przegrupowanie, które umożliwi trzem pierwszym załogom wjazd na metę w kolejności zaplanowanej przez organizatora.

3.6. Każdy organizator jest zobowiązany do zapewnienia przynajmniej jednego samochodu funkcyjnego oznaczonego kolejnym numerem startowym zgodnym z oznaczeniem stosowanym dla zawodników rajdu. Samochód funkcyjny (zwany dalej samochodem „K") jest pojazdem bezpieczeństwa. Załoga tego samochodu musi wjechać na każdy OS nie później niż 2 minuty po ostatnim zawodniku. Załoga ta musi znać „Procedurę Bezpieczeństwa" i zobowiązana jest do jej stosowania w razie zdarzenia. Zaleca się by samochody funkcyjne organizatora związane z HRSMP (w tym szczególnie samochód „0 HRSMP") były samochodami historycznymi.

3.7. Wszelkie odstępstwa od ustaleń zawartych w art. 3.1-3.6 niniejszego regulaminu będą rozpatrywane przez GKSS na wniosek organizatora jednakże w przypadku organizacji rajdu HRSMP w ramach Rajdowych Mistrzostw/Trofeum Europy w/w ustalenia będą podporządkowane wymaganiom FIA i Promotora Rajdowych Mistrzostw/Trofeum Europy.

3.8. Dla wszystkich organizatorów obowiązuje jeden numer telefonu alarmowego SOS (+48 XXX XXX XXX), udostępniany tylko zawodnikom i służbom organizatora, pod który należy składać informacje o wypadkach. Nie

zwalnia to zawodników z obowiązku wynikającego z art. 12.7.2 niniejszego regulaminu. We wszystkich wydawnictwach organizatora musi być opublikowany drugi, ogólnodostępny numer telefonu (+48 601 100 777) służący pozostałym osobom do kontaktów z organizatorem.

3.9. Wszystkie samochody funkcyjne organizatora (nie dotyczy samochodu „K") muszą posiadać na przednich drzwiach pole z oznaczeniem o wymiarach 52 cm x 50 cm oraz pas (w kolorze pomarańczowym) o szerokości 10 cm w górnej części szyby przedniej z napisem „Centrum Kierowania Rajdem" (w kolorze czarnym).

4. Dopuszczone samochody - podział na kategorie i klasy

Samochodem historycznym w myśl niniejszego regulaminu jest samochód spełniający warunki jednego z podpunktów art. 3.2 Zał. K.

4.1. Do rajdów HRSMP dopuszczone będą, zgodne z Regulaminem Technicznym HRSMP, samochody historyczne z okresów zakwalifikowanych do rozgrywek Mistrzostw Europy w Sportowych Rajdach Historycznych FIA 2020:

- wyprodukowane miedzy 1/1/1931 a 31/12/1957 (wiekowe grupy klasyfikacyjne FIA D, E, F i G1);
- samochody produkcyjne homologowane przez FIA i/lub poszczególne ASN do jako „Touring", „Grand Touring" do dnia 31.12.1990 (wiekowe grupy klasyfikacyjne G2 , H1 , H2 I , J1 oraz J2) FIA,
- a także ich repliki i prototypy bez względu na rok produkcji.

W HRSMP obowiązują następujące kryteria podziału samochodów na kategorie Międzynarodowe FIA:

KATEGORIA	SAMOCHODY
FIA 1	wyprodukowane miedzy 1/1/1931 a 31/12/1957 oraz homologowane między 1/1/1958 a 31/12/1969 (wiekowe grupy klasyfikacyjne D, E, F i G1)
FIA 2	homologowane w Grupach 1, 2, 3 i 4 między 1/1/1970 a 31/12/1975 (wiekowe grupy klasyfikacyjne G2, H1)
FIA 3	homologowane w Grupach 1, 2, 3 lub 4 między 1/1/1976 a 31/12/1981 (wiekowe grupy klasyfikacyjne H2, I)
FIA 4/J1	homologowane w Grupach A, B i N między /1/1982 a 31/12/1985 (wiekowa grupa klasyfikacyjna J-1)
FIA 4/J2	homologowane w Grupach A, B i N między 1/1/1986 a 31/12/1990 (wiekowa grupa klasyfikacyjna J-2)

4.1.1. W HRSMP prowadzona jest dodatkowa klasyfikacja dla samochodów homologowanych /wyprodukowanych do 31.12.1990, w których dokonano modyfikacji wykraczających poza ramy homologacji lub Zał. J z okresu, które nie spełniają wymogów historycznej zgodności technicznej dla samochodów kategorii FIA 1- FIA 4, a zgodnych z wymogami art. 3. Regulaminu technicznego HRSMP, stanowiącego załącznik nr 3 d niniejszego regulaminu. Samochody te z napędem na jedną oś klasyfikowane są w kategorii Historic Open 2WD, a z napędem na cztery koła w kategorii Historic Open 4WD. W kategoriach Historic OPEN z pomiarem czasu mogą być dopuszczone wyłącznie samochody o szczególnym znaczeniu w historii rajdów ze względu na zdobyte tytuły krajowe i zagraniczne i/lub zawodników, którzy nimi startowali oraz starty danego modelu w WRC lub osiągnięcia sportowe w mistrzostwach kraju w tym okresie. Samochody muszą być w barwach historycznych. Na zawodniku spoczywa ciężar zgromadzenia i przedstawienia przekonywującej dokumentacji potwierdzającej spełnienie powyższych warunków zgodnie z art. 4 załącznika nr 3 do niniejszego regulaminu.

4.2. Wszystkie samochody zgłoszone do rajdu muszą posiadać aktualne dopuszczenie do ruchu drogowego i muszą spełniać wymagania załącznika nr 3a do niniejszego regulaminu w zakresie obowiązkowego wyposażenia bezpieczeństwa. Ważny wpis w dowodzie rejestracyjnym o przejściu badania technicznego uznaje się za dowód, że samochód spełnia wszystkie wymogi Ustawy „Prawo o ruchu drogowym" w tym przepisy w zakresie bezpieczeństwa i ochrony środowiska i jest dopuszczony do ruchu drogowego na terytorium RP.

Każdy samochód – w którym oryginalny katalizator został wymontowany, musi być wyposażony katalizator seryjny lub homologowany zgodny z listą techniczną FIA nr 8. Dopuszcza się katalizatory handlowe, które posiadają znak CE (oceny zgodności). Katalizator nie może być modyfikowany.

Każdy samochód, który będzie niezgodny z niniejszym regulaminem nie zostanie dopuszczony do startu w rajdzie.

4.3. Podział na klasy

KATEGORIA	KLASA	POJEMNOŚĆ / INNE KRYTERIA	
FIA 1	A1	do 1100 cm^3	do 31/12/1961
	A2	od 1101 cm^3 do 1600 cm^3	
	A3	ponad 1600 cm^3	
	B1	do 1000 cm^3	po 31/12/1961
	B2	od 1001 cm^3 do 1300 cm^3	
	B3	od 1301 cm^3 do 1600 cm^3	
	B4	od 1601 cm^3 do 2000 cm^3	
	B5	ponad 2000 cm^3	
FIA 2	C0	do 1100 cm^3	
	C1	od 1101 cm^3 do 1300 cm^3	
	C2	od 1301 cm^3 do 1600 cm^3	
	C3	od 1601 cm^3 do 2000 cm^3	
	C4	ponad 2000 cm^3	
FIA 3	D0	do 1100 cm^3	
	D1	od 1101 cm^3 do 1300 cm^3	
	D2	od 1301 cm^3 do 1600 cm^3	
	D3	od 1601 cm^3 do 2000 cm^3	
	D4	ponad 2000 cm^3	
FIA 4/J1	E0	do 1100 cm^3	
	E1	od 1101 cm^3 do 1300 cm^3	
	E2	od 1301 cm^3 do 1600 cm^3	
	E3	od 1601 cm^3 do 2000 cm^3	
	E4	ponad 2000 cm^3	
FIA 4/J2	F0	do 1100 cm^3	
	F1	od 1101 cm^3 do 1300 cm^3	
	F2	od 1301 cm^3 do 1600 cm^3	
	F3	od 1601 cm^3 do 2000 cm^3	
	F4	ponad 2000 cm^3	

Dla samochodów z silnikiem doładowanym oraz silnikiem rotacyjnym za pojemność uznaje się pojemność przeliczeniową stanowiącą wynik mnożenia pojemności nominalnej przez współczynnik wynikający z homologacji lub Zał. J z okresu homologacji. W przypadku samochodów niehomologowanych obowiązuje współczynnik przewidziany dla modelu homologowanego, o tym samym typie silnika - o ile był homologowany, a w przypadku braku takiej homologacji współczynnik 2.0. W przypadku podwójnego doładowania obowiązują przepisy Zał. J z okresu.

4.4. W bieżącym sezonie jako odrębne klasyfikacje specjalne będą prowadzone klasyfikacje pucharowe i/lub markowe powołane regulaminem lub komunikatem GKSS na szczególnych zasadach.

4.4.1. Zachęca się organizatorów do tworzenia w rajdzie dodatkowych klas markowych lub pucharowych. Celem utworzenia takiej klasy wymagany jest wniosek ze strony co najmniej 5 załóg lub sponsora danej klasyfikacji. Powołanie takiej klasy przez organizatora ma charakter jednorazowy (na jeden rajd). Organizator określi warunki danej klasyfikacji w Regulaminie uzupełniającym rajdu lub ogłosi je komunikatem wydanym przed startem do OS1.

4.4.2. Klasy markowe i pucharowe mogą mieć charakter rozgrywek rocznych. Ich powołanie odbywa się na podstawie decyzji GKSS, w tym na wniosek zainteresowanych zawodników lub sponsora tej klasyfikacji. Roczna klasyfikacja w ramach klas markowych i pucharowych wymaga zgłoszenia w niej co najmniej 5 zawodników.

4.5. Wszystkie samochody startujące w HRSMP muszą posiadać Narodowy Historyczny Paszport Techniczny PZM (National Historic Technical Paszport – NHTP).

4.5.1. Zakazane samochody grupy B

Samochody grupy B , których udział w rajdach został zakazany przez FIA ze względów bezpieczeństwa:

- Audi Sport Quattro S1 Homologacja nr B-264,
- Austin Rover MG Metro 6R4 Homologacja nr B-277,
- Citroën BX 4TC Homologacja nr B-279,
- Ford RS 200 Homologacja nr B-280,

- Fuji Subaru XT 4WD Turbo Homologacja nr B-275,
- Lancia Delta S4 Homologacja nr B-276,
- Peugeot 205 T16 Homologacja nr B-262.

O zakazie startów decyduje techniczna konfiguracja zawierająca rozwiązania zakazane przez FIA, a nie wygląd zewnętrzny. Zastosowanie takich rozwiązań jest zakazane w jakimkolwiek samochodzie startującym w HRSMP. Pozostałe modele homologowane w Grupie B mogą startować w HRSMP na ogólnych zasadach.

5. Dopuszczeni zawodnicy, dokumenty, uprawnienia

5.1. Do udziału w rajdzie, jako zawodnik/kierowca/pilot dopuszczona będzie każda osoba, która posiada ważną licencję stopnia „R" lub inną międzynarodową odpowiedniej kategorii. Osoba posiadająca licencję kierowcy stopnia „RN" lub licencję pilota stopnia „R co-driver", będzie dopuszczona tylko jako pilot, bez prawa prowadzenia samochodu na OS.

5.2. Obydwaj członkowie załogi muszą posiadać uprawnienia do prowadzenia pojazdu (ważne, przez cały czas trwania rajdu, prawa jazdy odpowiedniej kategorii) oraz ważne badania lekarskie i psychologiczne. Członkowie załogi, którzy ulegli wypadkowi podczas rajdu i udzielona została im pomoc medyczna (konieczność wypełnienia przez naczelnego lekarza zawodów karty wypadkowej, dostępnej na stronie www.pzm.pl), chcąc uczestniczyć w kolejnym rajdzie 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 w rajdzie.

5.3. W przypadku kiedy którykolwiek z członków załogi uległ wypadkowi i konieczna była interwencja medyczna lub został hospitalizowany, jego udział w kolejnym etapie rajdu jest możliwy wyłącznie po uzyskaniu pisemnej zgody naczelnego lekarza zawodów. Zgoda wydawana jest po przeprowadzeniu badania na koniec etapu, w którym nastąpił wypadek.

5.4. Kolejność numerów startowych kierowców

5.4.1. W cyklu HRSMP Ustala się następującą kolejność i zasady nadawania numerów startowych na liście zgłoszeń do rajdu:

5.4.2. Załogi zgłoszone do klasyfikacji rocznej przed pierwszym rajdem sezonu:

a/ Kierowcy z listy priorytetowej Rajdów Historycznych PZM (wg kolejności z załącznika 1 do niniejszego regulaminu)

b/ Pozostali kierowcy sklasyfikowani w Historycznej Klasyfikacji Generalnej (HKG) poprzedniego sezonu (wg tej klasyfikacji)

c/ Kierowcy sklasyfikowani w kategoriach K5 i K6 poprzedniego sezonu (wg tej klasyfikacji)

d/ Kierowcy, którzy kiedykolwiek startowali w HRPP/HRSMP

e/ Kierowcy startujący po raz pierwszy w HRSMP .

Numery startowe określone w punktach a-e przyznawane są na cały sezon. Lista stałych numerów startowych na bieżący sezon zostanie ogłoszona komunikatem przed pierwszym rajdem sezonu.

5.4.3. Załogi zgłoszone do klasyfikacji rocznej później niż przed pierwszym rajdem sezonu oraz załogi nie zgłoszone do klasyfikacji rocznej otrzymują numery startowe nadawane przez każdego organizatora jednorazowo.

5.4.4. Start Honorowy odbywa się wg przyznanych numerów startowych na liście zgłoszeń.

5.4.5. Kolejność startu będzie ustalona przez Dyrektora zawodów, który opublikuje listę startową po jej uprzednim zatwierdzeniu przez ZSS. Przy ustalaniu listy startowej należy kierować się nie kolejnością na liście zgłoszeń, a zapewnieniem maksymalnego bezpieczeństwa, ograniczeniem wyprzedzania na odcinkach specjalnych oraz utrzymaniem jak największej płynności przejazdów.

5.4.6. Organizator rundy HRSMP, która odbywa się poza granicami RP może wymagać nadania wszystkim numerów startowych wg zasad obowiązujących w ASN organizatora.

5.5. Nazwiska kierowcy i pilota poprzedzone pierwszą literą imienia wraz z flagami narodowymi muszą być umieszczone na samochodzie zgodnie z załącznikiem nr 4 do niniejszego regulaminu. Nazwisko kierowcy zawsze na górze, a pilota na dole. Dopuszcza się dodatkowo stosowanie Kart Identyfikacyjnych na prawej tylnej szybie bocznej.

5.6. Podczas trwania rajdu załoga musi posiadać przy sobie prawa jazdy, licencje kierowców i/lub licencję pilota oraz okazywać je na każde żądanie osób oficjalnych i sędziów organizatora. Nieprzestrzeganie tego przepisu pociągnie za sobą karę do dyskwalifikacji włącznie.

5.7. Zdecydowanie zaleca się by każdy członek załogi w trakcie ostatnich dwóch sezonów przeszedł przedsezonowe szkolenie w zakresie zasad i procedury bezpieczeństwa, pierwszej pomocy, ekstrakcji załogi z samochodu rajdowego oraz uwalniania się z pasów bezpieczeństwa w przypadku dachowania potwierdzone imiennym dokumentem jego ukończenia. Organizatorem szkolenia musi być klub posiadający licencję sportową PZM.

5.8. Przejazdy Specjalne

Ustala się, że podczas rajdów HRSMP mogą odbywać się przejazdy specjalne. Zasady ich odbywania określa załącznik nr 8 do niniejszego regulaminu. Numery startowe uczestników przejazdów specjalnych zostaną przydzielone indywidualnie, na końcu stawki, wg zasad opisanych w art. 5.4. niniejszego regulaminu.

5.9. Za start w rajdzie HRSMP uznaje się podanie karty na pierwszym PKC rajdu.

6. Regulamin uzupełniający

6.1. Wstępna wersja regulaminu uzupełniającego oraz mapa rajdu musi być przesłana do GKSS najpóźniej na 3 miesiące przed terminem BK1.
6.2. Regulamin uzupełniający, po nadaniu wizy PZM, harmonogram czasowy oraz mapy rajdu muszą być umieszczone na stronie internetowej rajdu nie później, niż 30 dni przed terminem BK1. Plan parku serwisowego musi być umieszczony na stronie internetowej rajdu nie później niż 7 dni przed terminem BK1.
6.3. Każdy zawodnik używający systemu łączności radiowej podczas trwania rajdu ma obowiązek podania w czasie OA częstotliwości pasm radiowych oraz ilość urządzeń. Używanie przez zawodnika pasm łączności radiowej bez stosownych zezwoleń oraz bez uzgodnienia z organizatorem będzie karane zgodnie z obowiązującymi przepisami.
6.4. Jeśli organizator przewiduje ograniczenie liczby załóg, które mogą wystartować w rajdzie, pierwszeństwo w przyjmowaniu zgłoszeń mają załogi:

- z aktualnej listy priorytetowej rajdów historycznych PZM,
- zgłoszone do klasyfikacji rocznej i/lub posiadające HTP,
- które startowały w poprzednich sezonach HRPP lub HRSMP (w tym bez pomiaru czasu),
- startujące w barwach historycznych.

7. Osoby oficjalne - obsady personalne władz rajdu

7.1. W rajdach niezaliczanych do Rajdowych Mistrzostw/Trofeum Europy, ZSS będzie się składał z trzech osób wyznaczonych przez GKSS. W innym przypadku będzie zastosowany art. 11.1 Regulaminu Sportowego.
7.2. Na każdy rajd GKSS powoła Obserwatora PZM, który będzie oceniał poziom organizacyjny rajdu w oparciu o kryteria określone w formularzu. Uprawnienia i obowiązki Obserwatora, analogiczne jak Obserwatora FIA, podaje Regulamin Sportowy.
7.3. Na każdy rajd GKSS powoła Delegata ds. Bezpieczeństwa publiczności i zawodników, który będzie monitorował stan bezpieczeństwa na trasie rajdu w oparciu o kryteria określone w formularzu. Szczegółowe ustalenia dotyczące uprawnień i obowiązków Delegata ds. Bezpieczeństwa podaje Regulamin Sportowy.
7.3.1. W przypadku istotnych uchybień w zabezpieczeniu lub przygotowaniu OS, Dyrektor zawodów, na podstawie ustnego (telefon, łączność radiowa) wniosku Delegata ds. Bezpieczeństwa, podejmuje decyzję o przerwaniu lub odwołaniu OS. Wniosek ten musi być następnie niezwłocznie sporządzony w formie pisemnej. Dyrektor zawodów może również podjąć decyzję o przerwaniu lub odwołaniu OS na podstawie własnej wiedzy lub informacji uzyskanych z innych wiarygodnych źródeł w tym m.in. od policji, straży pożarnej, służb medyczno-ratunkowych, sędziów, personelu organizatora czy zawodników.
7.4. Na każdy rajd GKSS powoła Delegata Technicznego wraz z Asystentem ds. Samochodów Historycznych, których zadaniem jest kontrola, pomoc i nadzór nad zespołem sędziów i kontrolerów technicznych. W sprawach technicznych oraz bezpieczeństwa samochodów sportowych zdanie Delegata Technicznego jest wiążące. Za organizację badań kontrolnych odpowiedzialny jest organizator rajdu, który wyznacza kierownika badania kontrolnego.
7.5. Na każdy rajd GKSS powoła Kierownika Centrum Kierowania Rajdem wraz z jego zespołem.
7.6. Na każdy rajd GKSS powoła Osobę Odpowiedzialną za Kontakty z zawodnikami.
7.7. Na każdy rajd GKSS powoła Osobę Odpowiedzialną za Obliczenia wyników HRSMP, której obowiązkiem będzie:

- przygotowanie przed każdą kolejną rundą komunikatu zawierającego oficjalne wyniki narastająco po poprzedniej rundzie HRSMP,
- przygotowanie na każdym rajdzie HRSMP klasyfikacji prowizorycznej, a następnie klasyfikacji końcowej,
- przygotowanie listy zwycięzców, którym zostaną wręczone puchary,
- prowadzenie narastająco klasyfikacji rocznej cyklu,
- prowadzenie aktualnej listy zawodników zgłoszonych do klasyfikacji rocznej,
- prowadzenie aktualnych list samochodów w barwach historycznych oraz posiadających HTP,
- przekazanie wyników do publikacji na stronach www Organizatora, PZM i HRSMP.

7.8. Za sprawy promocji i oprawy medialnej cyklu HRSMP odpowiada Promotor, ustanowiony na podstawie umowy z ZG PZM. Działania w zakresie oprawy medialnej i promocji cyklu podczas rajdów koordynowane są z organizatorem przez Koordynatora ds. medialnych HRSMP, wyznaczonego przez GKSS, w uzgodnieniu z Promotorem cyklu. Koszty związane z udziałem w rajdzie Koordynatora ds. medialnych HRSMP, jako osoby oficjalnej, nie obciążają organizatora.

8. Zgłoszenia, wpisowe, reklama

8.1. Zgłoszenie, które zostało przyjęte, jest zawarciem umowy cywilnoprawnej zawodnika z organizatorem. Obowiązek prawidłowego wypełnienia zgłoszenia spoczywa na zawodniku. Zgłoszenie obejmuje również klasyfikację klubową (każdy zawodnik posiadający polską licencję ma obowiązek wskazać w zgłoszeniu przynależności klubową), zespołów sponsorskich i zespołów producentów.
8.1.1. Zawodnik, nie później niż w dniu zgłoszenia do danych zawodów, zobowiązany jest umieścić w serwisie Inside PZM, zeskanowane obustronnie w kolorze : licencję zawodnika i licencje kierowcy/ów i/lub licencję pilota.

Zawodnik/kierowca/pilot po dołączeniu do zawodów w serwisie Inside PZM udostępnia zamieszczone dokumenty do wglądu organizatorom zawodów PZM w celu ich zweryfikowania przed OA

8.1.2. Zawodnik wypełnia wyłącznie elektroniczny formularz zgłoszenia dostępny poprzez stronę internetową Inside PZM lub zawodów. Po prawidłowym wypełnieniu, dołączeniu potwierdzenia wpłaty wpisowego i zatwierdzeniu, zgłoszenie zostanie automatycznie wysłane pocztą elektroniczną do danego organizatora oraz do zawodnika na wskazany przez niego w formularzu adres e-mail, celem jego wydrukowania. Zgłoszenie będzie przyjęte tylko i wyłącznie po opłaceniu wpisowego.

8.1.2.1. Wyłącznie dla zawodników zagranicznych oraz osób uczestniczących w rajdzie na zasadach przejazdów specjalnych organizator zapewni możliwość składnia zgłoszeń poza systemem Inside PZM. Każda taka załoga zobowiązana jest do złożenia za pośrednictwem poczty elektronicznej organizatora zawodów, w terminie zgłoszeń podanym w regulaminie uzupełniającym rajdu, wypełnionego zgłoszenia wraz ze skanami posiadanych licencji (nie dotyczy przejazdów specjalnych) oraz potwierdzenia wpłaty wpisowego.

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

- karta wyposażenia bezpieczeństwa osobistego,
- wniosek o wspólne/sąsiadujące stanowisko w parku serwisowym (opcjonalnie),
- druk zamówienia dodatkowej powierzchni w parku serwisowym (opcjonalnie),
- karta OA i BK1.

8.1.4. Dokumentem organizatora, który zawodnik ma obowiązek dostarczyć podczas OA jest oryginał zgłoszenia z podpisami zawodnika, kierowcy/ów i/lub pilota. Dodatkowo pod-czas OA, zawodnik musi być przygotowany na okazanie oryginałów wszystkich wymaganych dokumentów tj. m.in.:

- licencję zawodnika i licencje kierowcy/ów i/lub licencję pilota,
- prawa jazdy załogi,
- dowód rejestracyjny pojazdu (dopuszcza się wysłanie skanu bezpośrednio do organizatora),
- polisę ubezpieczeniową pojazdu (dopuszcza się wysłanie skanu bezpośrednio do organizatora).

8.1.4.1. Wymóg okazania dokumentów zgodnie z art. 8.1.4. niniejszego regulaminu (z wyłączeniem licencji) stosuje się również do uczestników biorących udział w rajdzie na zasadach przejazdów specjalnych.

8.1.5. Wypełnioną, wydrukowaną i podpisaną Kartę Wyposażenia Bezpieczeństwa Osobistego (KWBO) każdy zawodnik dostarcza podczas OA. W przypadku poddania się procedurze Przedsezonowego Badania Kontrolnego (PBK), zawodnik dostarcza podczas OA podpisaną deklarację, że samochód, którym zamierza wziąć udział w rajdzie jest w pełni zgodny z tym, który był przedstawiony podczas PBK.

8.1.6. 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 rajdu, musi zgodnie ze zmianami w „Ustawie o VAT", podać w tytule przelewu, NIP podmiotu, na który będzie wystawiona faktura. W przypadku braku w/w informacji wystawienie FV w późniejszym terminie nie będzie możliwe. Pełne dane do faktury należy podać w trakcie wypełniania elektronicznego formularza zgłoszenia. Po spełnieniu w/w warunków, zawodnik otrzyma fakturę VAT podczas OA.

8.1.7. Każdy zawodnik, który nadeśle zgłoszenie, a nie będzie mógł wziąć udziału w rajdzie, zobowiązany jest przesłać do organizatora, przed rozpoczęciem OA, pismo o rezygnacji z udziału w rajdzie z podaniem przyczyn. W razie niespełnienia tego warunku organizator wystąpi do GKSS o nałożenie kary na zawodnika.

8.2. W każdym rajdzie rozgrywanym w bieżącym sezonie wprowadza się dwa terminy wpisowego:

- termin 1 – biegnie od dnia rozpoczęcia terminu zgłoszeń,
- termin 2 – biegnie przez ostatnie 3 dni terminu zgłoszeń.

8.2.1. Dla zawodników prywatnych (samochód zgłoszony przez zawodnika nie posiadającego licencji zawodnika/sponsorskiej) maksymalna wysokość podstawowego wpisowego do rajdu kategorii II, wynosi odpowiednio:

Kategoria, do której zgłoszony jest samochód:	Z reklamą dodatkową organizatora	Bez reklamy dodatkowej organizatora
FIA 1/2/3/4-J1/4-J2	1000,- PLN	2000,- PLN
Historic Open 2WD/4WD	1200,- PLN	2400,- PLN

Dla samochodów z paszportem HTP (FIA), wpisowe w pierwszym terminie z reklamą organizatora będzie obniżone o 50%.

8.2.2. Wpisowe w terminie 2 jest wyższe o 300,- PLN w stosunku do każdej kwoty wyliczonej na podstawie art. 8.2.1 niniejszego regulaminu.

8.2.3. Dla zawodników osób prawnych (samochód zgłoszony przez zawodnika posiadającego licencję zawodnika/sponsorską) wpisowe jest wyższe o 100,- PLN w stosunku do każdej kwoty wyliczonej na podstawie art. 8.2.1 niniejszego regulaminu.

8.2.4. W przypadku zgłoszenia do klasyfikacji zespołów sponsorskich obowiązuje dodatkowe wpisowe w wysokości 100,- PLN za jedną załogę.

8.2.5. W przypadku zgłoszenia do klasyfikacji zespołów producentów obowiązuje dodatkowe wpisowe w wysokości

100,- PLN za jedną załogę.
8.2.6. Data realizacji płatności (nie złożenia!) na potwierdzeniu przelewu, decyduje o dniu jej wykonania.
8.2.7. Wpisowe nie zawiera składki ubezpieczeniowej pokrywającej OC zawodnika wobec osób trzecich.
8.3. Treść reklamy dodatkowej musi zostać opublikowana na stronie internetowej rajdu nie później niż na 7 dni przed terminem rozpoczęcia BK1. Organizator zobowiązany jest do umieszczenia w regulaminie uzupełniającym załącznika nr 4 i załącznika nr 4a do niniejszego regulaminu.
8.3.1. O ile postanowienia niniejszego regulaminu nie stanowią inaczej w zakresie reklamy obowiązują przepisy zawarte w art. 2.1.9. Zał. K , art. 10.6 i art. 16 MKS oraz art. 29 Regulaminu Sportowego Rajdów Regionalnych. Organizator może odrzucić reklamę, którą – w kontekście danych zawodów - uzna za niewłaściwą lub nieodpowiednią. Wszelka reklama podczas rajdu musi respektować ograniczenia wynikające z litery prawa.
8.3.2. Obowiązuje reklama obowiązkowa i dodatkowa zgodnie z zasadami zawartymi w załączniku nr 4 i załączniku nr 4a do niniejszego regulaminu. Promotor HRSMP może wprowadzić dodatkowe wymagania w zakresie reklamy (art. **27.1.3**. Regulaminu Sportowego).
8.3.2.1. Naklejki reklamowe (oznaczenia i symbole) aktualnych sponsorów, nie mogą być rozmieszczone w sposób kolidujący z rozmieszczeniem reklamy obowiązkowej i dodatkowej.
8.3.2.2. Z wyjątkiem naklejek wynikających z historycznego oznakowania samochodu oraz dopuszczonych oklejeń sponsorskich, wszystkie współczesne i nieaktualne naklejki rajdowe w tym numery startowe muszą być usunięte.
8.3.3. W ramach wpisowego organizator ma obowiązek dostarczyć każdej zgłoszonej załodze:

	Zgłoszenie osoby prawnej	Zgłoszenie prywatne	Pakiet dodatkowy
Tablica „Serwis” *	2	1	-
Tablica „Pojazd Towarzyszący” *	2	1	1
Książka drogowa z regulaminem uzupełniającym	2	1	1
Książka serwisowa (opcjonalnie)	2	2	-
Oficjalna mapa rajdu	4	2	2
Oficjalny program rajdu / informator	4	2	2
Identyfikator/opaska członka załogi	2	2	-
Identyfikator/opaska mechanika	6	4	2
Identyfikator/opaska członka zespołu	6	4	4
Identyfikator/opaska kierownika zespołu	1	-	-
Zestaw tablic i numerów startowych na sam. rajdowy	1	1	-
Zestaw materiałów do zapoznania z trasą rajdu	1	1	-
** upoważnia do wjazdu do parku serwisowego z uwzględnieniem art. 57.6 Regulaminu Sportowego*			

8.3.4. Na wniosek zawodnika (zaznaczone stosowne pole w zgłoszeniu do zawodów), w miarę możliwości, organizator może dokonać sprzedaży pakietu dodatkowego dokumentów rajdowych zgodnie z tabelą zamieszczoną w art. 8.3.3 niniejszego regulaminu. Cena pakietu dodatkowego wynosi 200,- PLN.
8.4. Przystąpienie do zgłoszeń na pojedynczy rajd HRSMP jest jednoznaczne z wyrażeniem przez zawodnika/kierowcę/pilota zgody na przetwarzanie jego danych osobowych związanych z organizacją w/w rajdu/cyklu oraz publikowaniem zdjęć i wyników na stronach internetowych PZM i organizatorów rund. Zawodnik/kierowca/pilot ma prawo dostępu do swoich danych osobowych, ich poprawiania oraz żądania zaprzestania przetwarzania swoich danych. Żądanie zaprzestania przetwarzania swoich danych osobowych jest jednoznaczne z rezygnacją z udziału w rajdzie/cyklu.

9. Ubezpieczenia

9.1. Każdy zawodnik oraz kierowca i/lub pilot bierze udział w rajdzie na własną odpowiedzialność. Kierowca musi posiadać dokument stwierdzający zawarcie (posiadanie) umowy OC przez właściciela pojazdu zarejestrowanego w kraju lub za granicą, zawartej i ważnej zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa. Organizator nie ponosi żadnej odpowiedzialności za straty zawodnika oraz osób trzecich powstałe z ich winy podczas rajdu.
9.2. Organizator każdego rajdu obowiązany jest wykupić polisę ubezpieczeniową OC oraz polisę NNW obejmującą osoby organizatora nieobjęte tym ubezpieczeniem. Obie te polisy muszą obejmować cały czas trwania rajdu.
9.3. Przez fakt podpisania zgłoszenia zawodnik oraz kierowca i/lub pilot zrzekają się wszelkich praw do dochodzenia odszkodowań w związku z wypadkami, które mogą się zdarzyć podczas rajdu. Zrzeczenie to dotyczy FIA, PZM, organizatora, osób oficjalnych oraz innego zawodnika oraz kierowców i/lub pilotów.

10. Ruch drogowy

10.1. Wszystkie załogi uczestniczące w rajdzie zobowiązane są przestrzegać przepisów ruchu drogowego (z wyjątkiem przejazdów sportowych po zamkniętych dla ruchu publicznego trasach OS).

10.1.1. Za nieprzestrzeganie przepisów ruchu drogowego w czasie zapoznania z trasą rajdu nakładane będą następujące kary:

- pierwsze wykroczenie — kara pieniężna w wysokości 2000,- PLN,
- drugie wykroczenie — kara pieniężna w wysokości 3000,- PLN,
- trzecie wykroczenie — niedopuszczenie do rajdu.

10.1.2. Za nieprzestrzeganie przepisów ruchu drogowego w czasie trwania rajdu nakładane będą następujące kary:

- pierwsze wykroczenie — kara pieniężna w wysokości 2000,- PLN,
- drugie wykroczenie — kara czasowa 5 minut,
- trzecie wykroczenie — dyskwalifikacja.

10.1.3. Kary pieniężne wymienione w art. 10.1.1 i 10.1.2 niniejszego regulaminu są nakładane niezależnie od kar administracyjnych (mandat, grzywna itp.) nałożonych przez organy uprawnione do kontroli ruchu drogowego i podlegają uiszczeniu w kasie organizatora rajdu w terminie podanym w decyzji o nałożeniu kary. Powyższe nie wyklucza możliwości nałożenia na wniosek organizatora, dalszych kar przez GKSS.

11. Zapoznanie z trasą rajdu

11.1. Szczegółowe ustalenia odnośnie zapoznania z trasą rajdu organizator poda w regulaminie uzupełniającym. Materiały do zapoznania z trasą rajdu muszą zawierać proponowane przez organizatora drogi objazdowe. W celu skrócenia czasu zapoznania z trasą rajdu, organizator może umożliwić przejazd w kierunku przeciwnym, w stosunku do książki drogowej.

11.2. Wszystkie załogi zobowiązane są do przestrzegania przepisów ruchu drogowego. Za nieprzestrzeganie powyższych wymogów nakładane będą kary zgodnie z art. 10.1.1 niniejszego regulaminu.

11.3. Organizator ma prawo do nałożenia innych ograniczeń dotyczących zapoznania z trasą rajdu, które muszą być szczegółowo opisane w regulaminie uzupełniającym. Pierwszy przypadek złamania tych dodatkowych ustaleń dotyczących zapoznania z trasą rajdu, będzie karany przez ZSS kwotą do 5000,- PLN. Drugie takie wykroczenie spowoduje niedopuszczenie do rajdu.

11.4. Każdy organizator rajdu jest zobowiązany do kontrolowania sposobu zapoznania z trasą rajdu przez załogi w zakresie zgodności zarówno z przepisami ruchu drogowego, jak i innymi przepisami, a w szczególności art. 35 Regulaminu Sportowego oraz z regulaminem uzupełniającym rajdu.

11.5. Podczas zapoznania z trasą rajdu dozwolone jest dwukrotne przejechanie trasy każdego OS z maksymalną prędkością dozwoloną przepisami ruchu drogowego, z uwzględnieniem proponowanej przez organizatora drogi dojazdowej. Program zorganizowanego zapoznania z trasą rajdu powinien być ułożony w taki sposób, aby umożliwić przejazd zapoznawczy OS-u w warunkach zbliżonych do przejazdu rajdowego (pora dnia) ze szczególnym uwzględnieniem odcinków przebiegających po zmroku. Jeżeli odcinek testowy nie jest częścią OS-u istnieje możliwość zapoznania się z nim w dowolnym czasie.

11.6. Każdy członek zespołu (zawodnik, kierowca i/lub pilot oraz ekipa wspierająca), który wykonuje zapoznanie z trasą OS (niezależnie od formy i sposobu tego zapoznania), poza czasem wyznaczonym przez organizatora i bez jego pisemnej zgody, na wniosek Dyrektora zawodów i/lub każdej osoby oficjalnej, zostanie, po przeprowadzeniu dochodzenia, niedopuszczony do rajdu przez ZSS, a wpisowe nie zostanie zwrócone. Ponadto, naruszenie tego przepisu spowoduje nałożenie przez GKSS na wniosek Dyrektora zawodów, kary finansowej do 30 000,- PLN oraz kary dodatkowej do wykluczenia włącznie.

11.7. Podczas zapoznania z trasą rajdu, każda załoga musi używać samochodu zapoznawczego, który spełnia wymagania art. 35 Regulaminu Sportowego, przy czym w drodze wyjątku dopuszcza się aby był on oklejony reklamami sponsorów załogi.

11.8. Każda załoga zobowiązana jest zwrócić kartę zapoznania z trasą na mecie stop ostatniego OS-u, z którym się zapoznawała.

12. Przebieg rajdu – postanowienia ogólne

12.1. Wyposażenie bezpieczeństwa osobistego musi być zgodne z wymogami załącznika nr 3a do niniejszego regulaminu.

12.1.1. W czasie poruszania się samochodu rajdowego po trasie OS każdy członek załogi pod rygorem dyskwalifikacji musi mieć na głowie zapięty kask ochronny i musi mieć prawidłowo zapięte pasy bezpieczeństwa.

12.1.2. Każdy członek załogi musi być ubrany w: homologowany kombinezon ognioodporny, długą bieliznę, balaklawę, rękawice (nie dotyczy pilotów), skarpety i buty. Każdy członek załogi musi używać system bezpieczeństwa ograniczający ruch głowy do przodu FHR (lista techniczna FIA nr 29 i/lub 36) wraz z odpowiednim kaskiem (zgodnie z wymaganiami Rozdziału III Zał. L).

12.1.3. Kontrola wyposażenia bezpieczeństwa osobistego załóg będzie odbywała się podczas BK1 (nie dotyczy zawodników, których samochód posiada Przedsezonowe Badanie Kontrolne (PBK)) oraz w każdym momencie trwania zawodów. Brak kompletnego wyposażenia lub niezgodność z homologacją skutkuje nałożeniem kary przez ZSS do

dyskwalifikacji włącznie.

12.1.4. Systemy gaśnicze muszą mieć możliwość natychmiastowego uruchomienia ich zarówno wewnątrz kabiny, jak i na zewnątrz samochodu. Włącznik systemu gaśniczego musi być zgodny z art. 253.7 Zał. J. Butla systemu gaśniczego oraz gaśnica ręczna muszą być zamocowane w sposób uniemożliwiający wysunięcie się z mocowania w wyniku wypadku (system "anti-torpedo"). Dysze systemu gaśniczego muszą być trwale zamocowane aby nie było możliwości ich przestawienia lub przekręcenia i muszą być rozmieszczone dokładnie tak jak w instrukcji montażu systemu gaśniczego właściwą dla danego numeru „Ex" systemu gaśniczego (patrz lista techniczna FIA 16 lub 52).

12.2. Każdy samochód na trasie OS musi poruszać się z włączonymi światłami mijania i musi mieć zamknięte szyby (nie dotyczy specjalnego otworu w szybie bocznej przeznaczonego do wentylacji).

12.3. Postępowanie w strefie startu do OS.

12.3.1. Natychmiast po zakończeniu czynności kontrolnych w PKC załoga zobowiązana jest przejechać w rejon startu do OS i jak najszybciej wręczyć kartę drogową sędziemu startu. Podjeżdżając najbliżej jak to możliwe punktu startu do OS należy zachować prawidłową kolejności pomiędzy poszczególnymi załogami, stosując się do poleceń sędziów.

12.3.2. Uzupełniona karta drogowa zostanie niezwłocznie zwrócona załodze nie wcześniej później niż 30 sekund przed planowanym startem. Warunkiem zwrotu karty drogowej jest prawidłowe przygotowanie załogi do startu zgodnie z postanowieniami art. 12.1.1, 12.1.2, 12.1.4 oraz 12.2 niniejszego regulaminu.

12.3.3. Jeżeli sędzia startu lub sędzia techniczny znajdujący się na miejscu uzna załogę za nieprzygotowaną do startu, po poinformowaniu o tym załogi, odmówi zwrotu karty drogowej oraz przesunie czas startu zgodnie z art. 48.4 Regulaminu Sportowego. Zdarzenie takie zostanie odnotowane w protokole a jego przebieg opisany przez sędziego w raporcie przesłanym do Dyrektora zawodów. W sytuacji, gdy sędzia stwierdzi natychmiastową poprawę i uzna właściwe przygotowanie załogi, zwróci kartę drogową gdy czas pozostały do startu umożliwia zachowanie prawidłowej procedury startu (minimum 15 sekund).

12.4. Pomiar czasu na OS będzie prowadzony z dokładnością do 1/10 sekundy.

12.5. Kontrola masy może mieć miejsce w każdym momencie trwania zawodów, zgodnie z Zał. J.

12.6. Jeżeli organizator zdecyduje się ustawić na trasie OS szykany, muszą one być dobrze widoczne (np. nie mogą być ustawiane bezpośrednio za szczytem) oraz muszą one odpowiadać wymogom podanym w załączniku nr 5 do niniejszego regulaminu. Należy pamiętać, że celem szykan jest redukcja prędkości dla lokalnego zwiększenia bezpieczeństwa. Przy każdej szykanie, przez cały czas trwania przejazdu danego OS, musi znajdować się, wyposażony w środki łączności, sędzia faktu prowadzący protokół i co najmniej 2 sędziów zabezpieczenia, odpowiedzialnych za ewentualną odbudowę naruszonej szykany do stanu początkowego przed przejazdem następnej załogi. Każde, stwierdzone przez sędziego faktu naruszenie przez samochód szykany, wymagające jej odbudowy, spowoduje nałożenie przez Dyrektora zawodów na zawodnika kary 10s za pierwszy stwierdzony przypadek. Każde następne naruszenie szykany przez tego samego zawodnika powoduje zwiększenie kary o kolejne 100%. Kara zostanie doliczona do czasu OS-u na którym popełnione zostało naruszenie.

12.6.1. Jeżeli organizator na trasie OS ustawi jakiekolwiek wygrodzenia, wymuszające na załodze zmianę kierunku jazdy, to zastosowanie mają wszystkie wytyczne i konsekwencje jak w art. 12.6 niniejszego regulaminu.

12.6.2. Organizatorzy na OS-ach mogą ustawić tzw. „ograniczenia cięć", których zadaniem będzie uniemożliwienie skrócenia lub zjechania z wyznaczonej drogi podczas zapoznania z trasą rajdu i/lub w czasie trwania odcinka specjalnego. Każde opuszczenie drogi czterema kołami poza krawędź jezdni mające na celu skrócenie trasy zostanie zasygnalizowane ZSS. Ponadto, zgodnie z art. 19.2 Regulaminu Sportowego, organizator może postawić na OS-ach ograniczenia cięć (wygrodzenia) w miejscach, w których podczas zapoznania z trasą bądź podczas pierwszej pętli rajdu, zawodnicy zmienili trasę przejazdu zjeżdżając z drogi. Informacja o wszystkich wprowadzonych zmianach musi zostać przekazana wszystkim załogom przed startem odcinka, na którym dokonano zmian. Organizator, decydując się na ustawienie „ograniczenia cięcia", zobowiązany jest do zapewnienia w tym miejscu sędziego zabezpieczenia, odpowiedzialnego za ewentualną odbudowę naruszonego elementu w celu przywrócenia stanu początkowego przed przejazdem następnej załogi.

12.7. Wszystkie załogi otrzymają książkę drogową zawierającą szczegółowy opis trasy, która musi być obowiązkowo przestrzegana. W przypadku nieprzestrzegania zapisów zawartych w książce drogowej ZSS podejmie decyzję o nałożeniu stosownej kary, aż do dyskwalifikacji włącznie.

12.7.1. Jeżeli na odcinku drogowym załoga opuści trasę rajdu opisaną w książce drogowej, ale po stwierdzeniu pomyłki wróci na trasę w miejscu jej opuszczenia, ZSS po przeprowadzonym dochodzeniu podejmie decyzję o nie nakładaniu kary opisanej w art. 12.7 niniejszego regulaminu.

12.7.2. Każdy tom książki drogowej musi zawierać formularz ostatecznego wycofania się z zawodów. Każda załoga, która wycofuje się z rajdu musi dokładnie wypełnić ten formularz i złożyć go osobiście lub przez osobę upoważnioną na ręce sędziego w dowolnym punkcie kontrolnym, obsadzie samochodu „szachownica"/"K" lub w biurze rajdu przed zakończeniem Etapu. Niestosowanie się do tak przyjętego trybu postępowania spowoduje w każdym przypadku poinformowanie ZSS, który podejmie właściwą decyzję.

12.8. Podczas ceremonii startu i mety rajdu, organizator zobowiązany jest zapewnić takie warunki, aby na rampie znajdowała się wyłącznie załoga i jej samochód. Niedozwolona jest obecność ekipy wspierającej oraz hostess zespołu.

12.9. Czas każdego OS-u (w tym także ostatniego odcinka rajdu tzw. Power Stage) jest sumą czasu rzeczywistego

pokonania tego odcinka oraz wszystkich kar czasowych nadanych na nim (falstart, potrącenia szykan i wygrodzeń, opóźniony start, itp.). Aby można było podać czas OS załoga musi się stawić na jego mecie stop. Kary czasowe nie wpływające na wynik na OS, np. spóźnienia na PKC bezpośrednio przed nim, będą dodane do łącznego czasu rajdu.

12.10. Rozdanie nagród w klasyfikacji generalnej rajdu powinno odbywać się podczas przyjazdu załóg na metę rajdu.

12.11. W HRSMP obowiązują następujące zasady ponownego startu po wycofaniu:

12.11.1. Postanowienia ogólne

Załoga, która nie ukończyła jakiejkolwiek Sekcji rajdu będzie uznana za ponownie startującą od Sekcji, która rozpoczyna się po najbliższym nocnym przegrupowaniu, chyba że pisemnie potwierdzi inny zamiar Dyrektorowi zawodów poprzez wypełnienie formularza znajdującego się z tyłu książki drogowej („ostateczne wycofanie z zawodów") i przekaże go, tak szybko jak to jest możliwe, najlepiej przed publikacją kolejnej listy startowej.

Przepis ten dotyczy również załogi, która przekroczyła limit czasu lub nie posiada potwierdzenia z punktu kontrolnego. Przepis ten nie ma jednak zastosowania w przypadku załogi zdyskwalifikowanej w następstwie decyzji ZSS. W przypadku nieukończenia ostatniego dnia rajdu punkty za rajd i Power Stage nie zostaną przyznane.

12.11.2. Miejsce i czas serwisowania

Każda załoga, której nie uda się ukończyć Sekcji zgodnie z zapisami art. 12.11.1 może naprawiać swój samochód według własnego uznania, w dowolnym miejscu. Przed rozpoczęciem naprawy konieczne jest przedstawienie samochodu do weryfikacji sędziów technicznych. W czasie weryfikacji zawodnik ma obowiązek uzgodnić z Delegatem Technicznym zakres naprawy i poinformować go o miejscu jej wykonywania. Samochód po naprawie musi być wstawiony do parku zamkniętego najpóźniej na 1 godzinę przed startem pierwszej załogi do kolejnej części rajdu, występującej bezpośrednio po nocnym przegrupowaniu a jego stan sprawdzony przez sędziów technicznych. Samochód musi zachować swoje oryginalne nadwozie, blok silnika oraz pozostałe elementy, które były zaplombowane podczas BK1.

12.11.3. Każdej załodze, która ponownie wystartuje po wycofaniu będzie nadana kara czasowa:

- za każdy nieukończony odcinek specjalny bądź super specjalny: 10 min

Jeżeli wycofanie nastąpiło po ostatnim odcinku specjalnym bądź super specjalnym przed nocnym przegrupowaniem to uznaje się że załoga nie ukończyła ostatniego odcinka specjalnego bądź super specjalnego.

W/w kara zostanie dodana do czasu najszybszego zawodnika w danej kategorii. W przypadku, gdy nie będzie to możliwe lub gdy w danej kategorii rywalizuje tylko jedna załoga, Dyrektor Rajdu ustali czas, do którego kara będzie doliczona. Po nałożeniu kar czasowych uznaje się, że załoga ukończyła Sekcję i może być klasyfikowana w całym rajdzie, co wiąże się z możliwością zdobywania punktów w Mistrzostwach za ten rajd, jak i punktów bonusowych za Power Stage.

12.12. Przed startem do każdego rajdu, dla załóg odbywających przejazdy specjalne odbędzie się Odprawa Bezpieczeństwa. Udział w odprawie jest obowiązkowy. Załoga, której jeden lub obaj członkowie - wbrew obowiązkowi - nie będą obecni na odprawie bezpieczeństwa, nie zostanie dopuszczona do rajdu, a wpisowe nie zostanie jej zwrócone. Podpisana, imienna lista obecności na odprawie będzie złożona na ręce Dyrektora zawodów, a ZSS uwzględni ją przy ustalaniu listy startowej.

12.12.1. Organizator zobowiązany jest określić czas i miejsce Odprawy Bezpieczeństwa w Regulaminie uzupełniającym oraz zapewnić właściwe warunki do jej przeprowadzenia. Zaleca się, by odprawa odbyła się po zapoznaniu z trasą rajdu, ale przed pierwszym posiedzeniem ZSS. W odprawie uczestniczyć będzie co najmniej jeden przedstawiciel organizatora (Dyrektor zawodów lub osoba przez niego wyznaczona) oraz osoba odpowiedzialna za kontakty z zawodnikami HRSMP. Mogą w niej uczestniczyć również inne osoby oficjalne rajdu oraz osoby zaproszone przez organizatora.

13. Serwisowanie

13.1. Serwisowanie będzie odbywać się na zasadach podanych w art. 56-60 Regulaminu Sportowego. W przypadku, kiedy park zamknięty po pierwszym Etapie zlokalizowany jest w bezpośrednim sąsiedztwie parku serwisowego, samochód po serwisie 45 minut może być wstawiony do tego parku przez upoważnionego w zgłoszeniu przedstawiciela załogi, co nie zwalnia zawodnika ze wszystkich konsekwencji prawidłowego wjazdu i odpowiedzialności za wpisy do karty drogowej. Jednoznaczną zgodę na powyższe organizator musi jasno określić w regulaminie uzupełniającym lub komunikacie, który nie może być wydany po starcie do rajdu. Zaleca się zastosowanie przez organizatora „flexi serwisu" na koniec 1 Etapu rajdu dwuetapowego. Zezwala się na umieszczenie w parku serwisowym reklam sponsorów zawodnika na samochodach serwisowych i pojazdach towarzyszących, namiotach, parasolach oraz płotkach okalających wykupioną lub przyznaną powierzchnię serwisową. Inne reklamy wymagają uzgodnienia i wyrażenia zgody przez organizatora rajdu.

13.2. Organizator rajdu HRSMP obowiązany jest zaplanować trasę rajdu w taki sposób, aby przewidziany był geograficznie tylko jeden park serwisowy. Powierzchnia stanowiska serwisowego jaką otrzyma zawodnik wynosi 50 m^2.

13.2.1. Zaleca się by stanowiska serwisowe załóg HRSMP w parku serwisowym były zlokalizowane obok siebie w tzw. Strefie HRSMP. Stanowiska postojowe dla samochodów funkcyjnych, które są samochodami historycznymi powinny być zlokalizowane w Strefie HRSMP.

13.2.2. Na wniosek zawodnika, w miarę dostępności miejsca, organizator może przyznać dodatkową powierzchnię

w parku serwisowym po uiszczeniu dodatkowej opłaty (pierwszeństwo będą mieli zawodnicy legitymujący się licencją zawodnika/sponsorską). Opłata za dodatkową powierzchnię w parku serwisowym wynosi:

- 20,- PLN/m^2 – dla zawodników prywatnych.
- 30,- PLN/m^2 – dla zawodników posiadających licencję zawodnika/sponsorską.

Jeżeli zawodnik decyduje się na wykupienie dodatkowej powierzchni w parku serwisowym to za każde dodatkowe 100 m^2 powierzchni przysługuje mu prawo wjazdu kolejnym samochodem z tablicą „Serwis" (100 m^2 = 1 dodatkowa tablica „Serwis").

13.3. Podczas serwisowania obowiązkowe jest umieszczenie pod samochodem płachty z materiału płynoszczelnego lub folii o minimalnej grubości 0,5 mm i o rozmiarach co najmniej 4 x 6 m, aby podłoże było skutecznie zabezpieczone przed możliwością zanieczyszczenia. Za niestosowanie się do powyższego, Dyrektor zawodów będzie mógł nałożyć na winnego zawodnika karę w wysokości 100% wpłaconego wpisowego za każdy stwierdzony przypadek.

13.4. W strefie tankowania organizator zobowiązany jest zapewnić spełnienie warunków bezpieczeństwa i ochrony środowiska. W szczególności organizator zobowiązany jest dostarczyć płachtę z materiału płynoszczelnego lub folię o minimalnej grubości 0,5 mm zabezpieczającą podłoże w miejscu stanowisk tankowania pojazdów. Obowiązek ten dotyczy także terenów stacji benzynowych oraz terenów utwardzonych (asfalt, beton, kostka brukowa). Sposób wytyczenia i zabezpieczenia strefy tankowania musi uniemożliwić osobom nieupoważnionym, a w szczególności widzom, dostęp w pobliże tankowanych pojazdów.

W trakcie trwania rajdu, oprócz stref tankowania, dozwolone jest tankowanie paliwa handlowego na stacjach paliw (bezpośrednio z dystrybutora). Stacje na których jest to dozwolone muszą być w jednoznaczny sposób wyznaczone przez organizatora i wskazane w książce drogowej. Muszą one zapewniać paliwo co najmniej 98 oktanowe. Organizator jest zobowiązany wyznaczyć w książce drogowej rajdu tyle stacji paliw, aby możliwe było przejechanie rajdu tankując samochód rajdowy wyłącznie na nich.

13.5. Paliwo.

Jako paliwo może służyć tylko benzyna lub olej napędowy, które muszą spełniać wymagania przepisów art. 252.9 Zał. J. Paliwo E85 oraz inne paliwo dostarczone do stref tankowania w beczkach (lub innych dedykowanych zbiornikach), które zawiera bioetanol* nie jest dopuszczone w HRSMP.

**Wyjątkiem jest paliwo handlowe zawierające bioetanol, dostępne na stacjach paliwowych na terenie RP.*

14. Opony

14.1. Obowiązuje stosowanie opon i kół zgodnie z art. 13 Regulaminu Sportowego, z następującymi zmianami:

- art. 13.1.2. OPONY FORMOWANE Wszystkie samochody muszą być wyposażone w opony formowane. Ręczne nacinanie lub modyfikacja określonego wzoru bieżnika opony jest dozwolona. Jedynie oznakowane opony mogą być stosowane na trasie rajdu.

- art. 13.1.9. OPONY ASFALTOWE Przez cały czas trwania rajdu, głębokość bieżnika opon asfaltowych zamontowanych na samochodzie nie może być mniejsza niż 1,6 mm, na co najmniej trzech czwartych powierzchni bieżnika. Producent opon, musi zapewnić widoczne znaki kontrolne. Opony asfaltowe muszą być zgodne z zał. V Regulaminu Sportowego i być homologowane przez FIA (patrz lista opublikowana na stronie internetowej FIA). Dozwolone są również opony homologowane przed 01.05.2013 oraz opony z homologacją drogową „E".

- art. 13; 13.1; 13.1.3; 13.1.6; 13.1.7; 13.1.8; 13.1.10; 13.1.11; 13.1.12; 13.1.13; obowiązują w HRSMP.
- art. 13.1.1; 13.1.4; 13.1.5; nie obowiązują w HRSMP.

14.2. W czasie zawodów obręcze kół musza być pozbawione wszelkich oznakowań z poprzednich rajdów. Nie zastosowanie się do powyższego spowoduje nałożenie kary przez ZSS.

14.3. Zabrania się tzw. „grzania opon" (wężykowanie, zygzakowanie) na wszystkich otwartych dla ruchu drogach dojazdowych podczas trwania rajdu. Każdy taki stwierdzony przypadek, zostanie przedstawiony ZSS, który nałoży karę zgodnie z art. 10.1.2 niniejszego regulaminu (niezależnie od kar administracyjnych).

14.4. Dla uczestników przejazdów specjalnych dopuszcza się używanie tylko opon handlowych, posiadających znak homologacji „E", o indeksie prędkości nie niższym niż „S". Zdecydowanie zaleca się stosowanie opon o indeksie prędkości „V". W uzasadnionych przypadkach Delegat Techniczny może zezwolić w/w uczestnikom na korzystanie z opon dopuszczonych dla zawodników startujących z pomiarem czasu.

15. Park zamknięty

15.1. Podczas wszystkich przerw w rajdzie uczestniczące samochody podlegają przepisom parku zamkniętego.

15.1.1. Zawodnicy uprawnieni do składania protestów technicznych, mogą przy wjeździe do końcowego Parku Zamkniętego, złożyć pisemne oświadczenie o ostatecznej i nieodwołalnej rezygnacji ze składania protestów technicznych podczas rajdu. W przypadku złożenia takiego oświadczenia przez wszystkich zawodników ZSS może niezwłocznie rozwiązać dla nich park zamknięty lub zezwolić na opuszczenie parku zamkniętego przez te załogi, których samochody nie zostały wyznaczone do BK2.

15.1.2. Końcowy park zamknięty nie jest obowiązkowy dla uczestników przejazdów specjalnych.

15.2. Za wykroczenie przeciwko przepisom parku zamkniętego grozi kara do uznania ZSS, aż do dyskwalifikacji włącznie.

16. Protesty - odwołania

16.1. Wszystkie protesty muszą być składane zgodnie z postanowieniami MKS (art. 13).
16.2. Wszystkie protesty muszą być składane na piśmie w biurze rajdu wraz z kaucją w wysokości 100% kwoty wpłaconego wpisowego, która nie będzie zwrócona, jeżeli protest nie zostanie uznany.
16.3. Jeżeli protest wymaga demontażu i ponownego montażu części lub zespołów samochodu oraz kontroli rodzaju stosowanego paliwa, składający protest musi wnieść depozyt, którego wysokość będzie określona w regulaminie uzupełniającym lub zostanie określona przez ZSS na wniosek Delegata Technicznego.
16.4. 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.
16.5. W przypadku uznania protestu wszystkie koszty z nim związane zostaną przeniesione na zawodnika, przeciwko któremu został on złożony.
16.6. 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 włącznie.
16.7. Wysokość kaucji towarzyszącej zapowiedzi odwołania od decyzji ZSS do GKSS wynosi 2500,- PLN.

17. Punktacja w rajdach HRSMP

17.1. W HRSMP obowiązuje następujący system punktacji, z zastrzeżeniem, że załoga która została zdyskwalifikowana w rajdzie decyzją ZSS, nie otrzymuje za ten rajd żadnych punktów:
17.1.1. We wszystkich klasyfikacjach rajdu stosowana będzie punktacja niezależna od frekwencji w danej klasyfikacji, zgodnie z tabelą:

Zajęte miejsce	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	XIII	XIV	XV	kolejne
Zdobyte punkty	30	24	21	19	17	15	13	11	9	7	5	4	3	2	1	0

17.1.2. Dla rajdów szutrowych w/w punktacja mnożona będzie przez 2.
17.1.3. Power Stage (PS) będzie dodatkowo punktowany wyłącznie w Historycznej Klasyfikacji Generalnej wg następujących zasad – 5, 4, 3, 2, 1 pkt. odpowiednio za zajęcie pierwszego, drugiego, trzeciego, czwartego i piątego miejsca. W przypadku nieukończenia rajdu lub dyskwalifikacji zawodnika punkty za Power Stage zostaną przydzielone bez uwzględnienia tego zawodnika.
17.2. Punkty dodatkowe:
Punkty dodatkowe doliczane są na zasadach art. 6 Regulaminu Mistrzostw Europy w Sportowych Rajdach Historycznych FIA (FIA European Historic Sporting Rally Championship):

a) **Za wiek samochodu:** Uczestnikom rajdu startującym w Kategorii FIA najstarszymi samochodami, przyznane będą dodatkowe punkty wg następującego klucza:
   - 1 punkt za start samochodem z okresu F - (1.01.1962 do 31.12.1965);
   - 2 punkty za start samochodem z okresu E - (01.01.1946 do 31.12.1961);
   - 3 punkty za start samochodem z okresu D - (01.01.1931 do 31.12.1945).

b) **Za udział:** Każdy zawodnik (kierowca i pilot) zobowiązany jest stawić się zgłoszonym samochodem na start honorowy (o ile jest on przewidziany w regulaminie uzupełniającym) w określonym czasie i miejscu oraz wystartować do rajdu (zgodnie z art. 5.9 niniejszego ragulaminu). Regulamin uzupełniający może wymagać dodatkowego stawiennictwa załogi w określonym terminie i miejscu związanym z promocją rajdu, a brak stawiennictwa będzie traktowany jako podstawa do nie przyznania punktu za start. Każdemu kto spełni te wymagania przyznany będzie 1 punkt za udział. Punkty za udział przyznawane są niezależnie od tego czy załoga ukończy rajd i zostanie w nim sklasyfikowana.

c) **Za ukończenie:** Każdy zawodnik, który ukończy rajd i zostanie w nim sklasyfikowany otrzyma 1 punkt.

17.2.1. Punkty dodatkowe doliczane są do wyniku rocznego w klasie i kategorii. Punkty dodatkowe nie podlegają przemnożeniu, o którym mowa w art. 17.1.2. niniejszego regulaminu.
17.2.2. Punktów dodatkowych nie dolicza się w klasyfikacjach zespołowych oraz Historycznej Klasyfikacji Generalnej.
17.3. Punkty za HTP - Zawodnik startujący samochodem, który jest w pełni zgodny z wymogami Zał. K, a zgodność ta jest potwierdzona Historycznym Paszportem Technicznym FIA (HTP) otrzyma 5 punktów doliczonych na koniec sezonu do rocznego wyniku punktowego w klasie, kategorii i Historycznej Klasyfikacji Generalnej. Warunkiem otrzymania punktów za HTP jest sklasyfikowanie z ważnym HTP w co najmniej trzech rajdach sezonu. Zawodnik startujący przez cały sezon samochodem z HTP otrzyma ponadto (po zakończeniu sezonu) dwa dodatkowe punkty za każdy ukończony rajd liczony do klasyfikacji rocznej, w której zawodnik został sklasyfikowany.
17.4. Barwy historyczne
17.4.1. „Barwy historyczne" to sposób i kolorystyka malowania oraz wszystkie naklejki reklamowe i rajdowe konkretnej załogi, z konkretnego rajdu lub sezonu w historii rajdowej danego modelu, których wielkość, kolorystyka oraz rozmieszczenie są zgodne z oryginałem. Za element barw historycznych uznaje się zgodne z oryginałem oświetlenie dodatkowe.

17.4.2. Nazwiska historycznej załogi samochodu i ich flagi narodowe mogą być również zachowane pod warunkiem, że ich rozmieszczenie nie koliduje z wymogami rozmieszczenia nazwisk załogi zgodnie z załącznikiem nr 4 do niniejszego regulaminu.
17.4.3. Podstawą do uznania barw historycznych jest złożenie przez zawodnika deklaracji barw historycznych jako załącznika do wniosku o NHTP zgodnie z Zasadami Wydawania NHTP opublikowanymi na stronie www.pzm.pl.
17.4.4. Uznanie barw za historyczne potwierdza Delegat Techniczny - w konsultacji z Delegatem ds. historycznych HRSMP - dokonując odpowiedniego wpisu do NHTP. Delegatem d/s historycznych HRSMP jest Przedstawiciel PZM w Komisji Historycznej FIA.
17.4.5. Zasady uznawania barw za historyczne w HRSMP znajdują się w załączniku 4b do niniejszego regulaminu.
17.4.6. Kontrola zgodności barw historycznych zgłoszonego samochodu odbywa się podczas pierwszego badania technicznego w sezonie lub PBK. Może ona być również przeprowadzona w każdym momencie trwania zawodów.
17.4.7. Posiadanie barw historycznych jest warunkiem startu w HRSMP. Z obowiązku tego zwolnione są załogi odbywające przejazdy specjalne. Na podstawie decyzji Organizatora do startu w HRSMP bez barw historycznych mogą być dopuszczeni wyłącznie zawodnicy zagraniczni pod warunkiem, że kierowcą zgłoszonej załogi jest osoba, która nie posiada obywatelstwa Polskiego.
17.5. Klasyfikacje w HRSMP
W HRSMP prowadzone są:

- klasyfikacje w poszczególnych rajdach,
- klasyfikacje roczne.

Klasyfikacje w rajdach oraz klasyfikacje roczne stanowią odrębne i niezależne klasyfikacje HRSMP.
17.6. Klasyfikacje w rajdach HRSMP
17.6.1. Klasyfikacje indywidualne każdego rajdu HRSMP są klasyfikacjami załóg i obejmują wszystkie załogi z listy startowej rajdu. Klasyfikacje te mają charakter czasowy i prowadzone są na podstawie osiągniętego łącznego czasu przejazdu powiększonego o ew. kary czasowe. W poszczególnych rajdach HRSMP będą prowadzone klasyfikacje indywidualne w kategoriach.
17.6.2. W poszczególnych rajach HRSMP nie prowadzi się żadnej formy klasyfikacji generalnej i nie publikuje się łącznych zestawień wyników czasowych o tym charakterze.
17.7. Klasyfikacje zespołowe
17.7.1 Klasyfikacje zespołów sponsorskich i zespołów producentów prowadzone w rajdach HRSMP mają charakter punktowy wg zasad art. 5 Regulaminu Mistrzostw Europy w Sportowych Rajdach Historycznych FIA (FIA European Historic Sporting Rally Championship) w oparciu o punktacje określoną w niniejszym regulaminie.
17.7.2. Prawo zgłoszenia zespołu do klasyfikacji zespołów sponsorskich i/lub klasyfikacji zespołów producentów w rundach HRSMP przysługuje wyłącznie posiadaczowi licencji zawodnika/sponsorskiej pod warunkiem zgłoszenia zespołu pod nazwą zawartą w tej licencji.
17.7.3. Zespół stanowi od 1 do 4 załóg, które uczestniczą w rajdzie. Każda załoga może być zgłoszona tylko w jednym zespole. Na podstawie jednej licencji zawodnika/sponsorskiej można zgłosić tylko jeden zespół.
17.7.4. Zaleca się, aby załogi wskazane do składu jednego zespołu były zgłoszone do rajdu przez posiadacza licencji zawodnika/sponsorskiej – koordynatora zespołu.
17.7.5. Decyzja o zgłoszeniu i składzie zespołu na każdą rundę, należy wyłącznie do koordynatora zespołu, jednak w przypadku zgłoszenia trzech lub więcej załóg co najmniej jedna z nich musi być klasyfikowana w kategoriach FIA. W odniesieniu do Zespołów Producenckich, warunek ten obowiązuje o ile co najmniej jeden samochód tej marki (tego producenta) był zgłoszony w kategorii FIA.
17.7.6. Klasyfikacja zespołów sponsorskich prowadzona będzie w każdym rajdzie w przypadku zgłoszenia przynajmniej jednego zespołu. W klasyfikacji zespołów sponsorskich każdemu zespołowi przyznane będą punkty stanowiące sumę wszystkich punktów zdobytych przez nie więcej jak trzy załogi zgłoszone w zespole, które zdobyły najwyższą sumę punktów za kategorię i klasę.
17.7.7. Klasyfikacja zespołów producentów prowadzona będzie w każdym rajdzie w przypadku zgłoszenia przynajmniej jednego zespołu producenta. Do klasyfikacji zespołów producentów może zgłosić się zawodnik, który będzie legitymował się ważną licencją zawodnika/sponsorską i którego wyłącznym lub jednym z partnerów jest firma będąca producentem lub oficjalnym importerem marki samochodowej na terenie RP. Nazwa marki samochodowej musi występować w nazwie zespołu oraz być umieszczona na licencji zawodnika/sponsorskiej, W klasyfikacji zespołów producentów uwzględnione będą wyłącznie marki samochodowe, a nie kompletne nazwy zespołów. Dopuszczalne są zmiany nazwy zespołu w trakcie sezonu, o ile nazwa marki samochodowej pozostanie ta sama. W klasyfikacji zespołów producenckich każdemu zespołowi przyznane będą punkty stanowiące sumę wszystkich punktów zdobytych przez nie więcej jak trzy załogi zgłoszone w zespole, które zdobyły najwyższą sumę punktów za kategorię i klasę.
17.7.8. Klasyfikacja klubowa prowadzona jest wyłącznie jako klasyfikacja roczna.

18. Nagrody w rajdach HRSMP

18.1. Organizator każdego rajdu HRSMP obowiązany jest zapewnić następujące nagrody:
za Kategorie bez względu na ilość załóg, które ukończyły rajd:

- za 1, 2 i 3 miejsce - po 2 puchary,

w klasyfikacji zespołów producentów i zespołów sponsorskich - bez względu na ilość sklasyfikowanych:

- za 1, 2, 3 miejsce - po 1 pucharze

18.2. W miarę możliwości organizator może przewidzieć inne dodatkowe nagrody. Zaleca się by ich lista została wywieszona na tablicy ogłoszeń przed rozpoczęciem rajdu.

18.3. Nagrodzeni zawodnicy zobowiązani są odebrać wszystkie nagrody osobiście podczas uroczystości rozdania nagród (zgodnie z programem rajdu). Nagrody nieodebrane przechodzą na własność organizatora.

19. Warunki klasyfikacji rocznej

19.1. W klasyfikacji rocznej punkty zdobywają jedynie załogi zarejestrowane w cyklu (patrz art. 19.5 niniejszego regulaminu),

19.1.1. Załoga, która wystartowała w sezonie w więcej niż jednej kategorii i/lub klasie może być sklasyfikowana w każdej z nich.

19.1.2. W klasyfikacjach zespołowych zaliczane są jedynie punkty zdobyte przez kierowców zarejestrowanych w cyklu.

19.2. We wszystkich indywidualnych klasyfikacjach rocznych HRSMP, załogi będą klasyfikowane w całości, tj. kierowca i pilot razem, jeżeli przez cały sezon załoga startowała w tym samym składzie. Jeśli podczas sezonu nastąpiły zmiany w składzie załogi to warunkiem uwzględnienia pilota w klasyfikacji rocznej jest jego start w więcej niż połowie rozegranych rund z tym samym kierowcą. Przyjmuje się, że po spełnieniu tego warunku kierowca i pilot stanowili załogę, która zostanie razem sklasyfikowana na koniec sezonu.

19.3. Do klasyfikacji rocznej w klasach i kategoriach liczone są punkty wg klucza:

- przy 6 rozegranych rundach minus 1 runda,
- przy 5 i mniej rozegranych rundach bez odliczenia.

Odliczeniu (wraz z punktami za Power Stage) podlega runda z najmniejszą ilością punktów w każdej klasyfikacji oddzielnie. Odliczeniu nie podlega runda, w której zawodnik został zdyskwalifikowany decyzją ZSS.

Odliczenia rund w klasyfikacji kategorii i klas są niezależne oraz nie obejmują klasyfikacji klubowej, zespołów sponsorskich, zespołów producentów i Historycznej Klasyfikacja Generalna.

19.3.1 Do klasyfikacji rocznej w Historycznej Klasyfikacji Generalnej liczone są punkty ze wszystkich rund.

19.4. Zwycięzcą klasyfikacji będzie zawodnik/załoga, który/a w ciągu sezonu zdobędzie zgodnie z regulaminem największą ilość punktów. W przypadku pilotów obowiązują reguły opisane w art. 19.2. niniejszego regulaminu. Zawodnik/załoga, który/a zdobędzie drugą w kolejności, mniejszą liczbę punktów zajmie drugą pozycję itd. W przypadku zdobycia równej ilości punktów w którejkolwiek klasyfikacji, dla ustalenia końcowej kolejność, zostanie zastosowany art. 10 Regulaminu Sportowego.

19.5. Rejestracji do cyklu dokonuje kierowca na co najmniej 7 dni przed pierwszym rajdem, w którym ma zdobywać punkty do klasyfikacji rocznej.

19.5.1. Rejestrację stanowi wniesienie opłaty w wysokości 400,– PLN na konto ZG PZM: 35 1500 1777 1217 7001 1143 0000 z dopiskiem „HRSMP – roczna opłata rejestracyjna: imię i nazwisko kierowcy, nr licencji kierowcy". Kierowcy samochodów posiadających HTP zwolnieni są z opłaty rejestracyjnej.

19.5.2. Rejestracja jest ważna we wszystkich klasyfikacjach dla zarejestrowanego kierowcy oraz każdego pilota, z którym kierowca wystartuje bez względu na to czy w sezonie wystartuje jednym lub wieloma samochodami, z jednym lub więcej pilotami, w jednej lub więcej kategorii i klasie.

20. Klasyfikacje roczne w HRSMP

20.1. z zastrzeżeniem postanowień art. 19. niniejszego regulaminu załoga zdobywa punkty w każdej klasie i kategorii, w której wystartuje. Prowadzone są następujące klasyfikacje roczne:

a) **Indywidualne:**
   - w kategoriach,
   - w klasach.

b) **klubowa** - obejmuje wszystkie kategorie,

c) **zespołów sponsorskich** - obejmuje wszystkie zespoły sponsorskie,

d) **zespołów producentów** - obejmuje wszystkie zespoły producentów,

e) **Historyczna Klasyfikacja Generalna** - jest dodatkową klasyfikacją obejmującą kategorie FIA.

20.1.1. Klasy w klasyfikacji rocznej HRSMP powoływane są pod warunkiem zgłoszenie do klasyfikacji rocznej co najmniej dwóch klas w obrębie jednej kategorii. Każda klasa ma co najmniej 3 zawodników zgłoszonych do klasyfikacji rocznej. Punkty w tej klasyfikacji zdobywane są wyłącznie za rajdy, w których wystartowały co najmniej dwie klasy powołane w klasyfikacji rocznej w obrębie jednej kategorii. Nagrody roczne tej klasyfikacji przyznawane są gdy w danej klasie zdobywane były punkty w co najmniej połowie odbytych rund kalendarza rajdowego HRSMP. Zawodnicy nie zgłoszeni do klasyfikacji rocznej nie są liczeni do frekwencji w klasach w klasyfikacji rocznej.

20.2. Klasyfikacje klubowa, zespołów sponsorskich i zespołów producentów wymienione w punktach: b, c, d są klasyfikacjami, w których podmiotami klasyfikowanymi są:

- w klasyfikacja klubowej - Kluby reprezentowane przez kierowców,
- w klasyfikacji zespołów sponsorskich / zespołów producentów – zespoły zgłoszone do tej klasyfikacji przez koordynatora zespołu.

20.3. Klasyfikacje w kategoriach, klasach oraz Historyczna Klasyfikacja Generalna HRSMP są klasyfikacjami załóg.
20.4. Klasyfikacja klubowa. Łączna suma punktów zdobytych za kategorię i klasę we wszystkich rajdach sezonu przez wszystkich kierowców klubu lub automobilklubu stanowi wynik w klasyfikacji klubowej.
20.4.1. Kierowcy, którzy nie posiadają polskiej licencji i/lub w zgłoszeniu nie wskazali przynależności klubowej, nie mogą zdobywać punktów w klasyfikacji klubowej, a ich sklasyfikowanie w danym rajdzie odbiera punkty pozostałym kierowcom.
20.5. Klasyfikacje zespołów sponsorskich oraz zespołów producentów. Wynikiem rocznym w każdej z tych klasyfikacji jest suma punktów zdobytych w kategorii i klasie przez nie więcej niż 3 najwyżej sklasyfikowanych kierowców załóg danego zespołu zarejestrowanych do klasyfikacji rocznej we wszystkich rajdach sezonu.
20.6. Historyczna Klasyfikacja Generalna. Wynikiem załogi w tej klasyfikacji jest suma punktów zdobytych przez kierowcę załogi we wszystkich rajdach sezonu. W HKG punkty za każdy rajd nadawane są na podstawie bezwzględnego wyniku czasowego osiągniętego na rajdzie, wg tabeli z art. 17.1.1 niniejszego regulaminu z uwzględnieniem zapisów art. 17.1.2 oraz za Power Stage wg zasad opisanych w art. 17.1.3 niniejszego regulaminu.
20.7. Nagrody i tytuły w klasyfikacji rocznej. Załogom/zawodnikom przyznane zostaną następujące tytuły i/lub puchary. W przypadku sklasyfikowania pilota jako członka zwycięskiej załogi na podstawie art. 19.2. niniejszego regulaminu otrzymuje on taki sam tytuł i/lub puchar jak kierowca.
20.7.1. Nagrody i tytuły w Historycznej Klasyfikacji Generalnej i poszczególnych kategoriach - bez względu na liczbę sklasyfikowanych załóg - zostaną przyznane na zasadach art. 20.7.4. niniejszego regulaminu:
- za pierwsze miejsce – Mistrz Polski,
- za drugie miejsce - Wicemistrz Polski,
- za trzecie miejsce - II Wicemistrz Polski.

20.7.2 Za pierwsze trzy miejsca w klasach powołanych zgodnie z art. 20.1.1. niniejszego regulaminu załogi otrzymają po 2 puchary.
20.7.3. Nagrody i tytuły w Klasyfikacjach: klubowej, zespołów sponsorskich i zespołów producentów - bez względu na liczbę sklasyfikowanych zespołów:
- za pierwsze miejsce – Mistrz Polski,
- za drugie miejsce - Wicemistrz Polski,
- za trzecie miejsce - II Wicemistrz Polski.

20.7.4.a Tytuły Mistrza, Wicemistrza i II Wicemistrza Polski mogą być przyznawane jedynie załogom, które wystartowały w minimum 4 rajdach i ukończyły w danej klasyfikacji co najmniej 3 rajdy sezonu.
20.70.4.b. W przypadku nie spełnienia warunków art. 20.7.4.a niniejszego regulaminu, przy starcie w co najmniej 3 rajdach i ukończeniu co najmniej 2 rajdów sezonu zawodnikom mogą być przyznane puchary bez tytułów.
20.70.4.c. Zawodnicy, którzy zdobyli punkty podczas sezonu, lecz nie ukończyli co najmniej 2 rajdów sezonu HRSMP są sklasyfikowani, ale nie otrzymują nagrody rocznej.
20.8. Obecność zawodnika/kierowcy i pilota, zdobywców tytułów mistrzowskich w każdej klasyfikacji, jest wymagana na dorocznej ceremonii rozdania nagród PZM. Każda nieobecność, prócz przypadku siły wyższej, spowoduje nałożenie kary grzywny przez GKSS PZM.

21. Inne postanowienia

21.1. Organizatorzy imprez sportu samochodowego są zobowiązani do zdecydowanego działania zwalczającego wznoszenie przez kibiców okrzyków o treści rasistowskiej, faszystowskiej, antysemickiej, nacjonalistycznej, satanistycznej, rażąco nieetycznej, pochwalającej terroryzm, nawołującej do waśni i nienawiści, a także za eksponowanie napisów i znaków o tej treści.
21.2. Każdy Zawodnik/Kierowca/Sędzia/Organizator zobowiązany jest stosować zasady antydopingowe i antyalkoholowe opisane w Zał. A i C oraz przeciwdziałać zjawiskom dyskryminacji i korupcji w sporcie samochodowym.
21.3. Na wybranym fragmencie OS lub na fragmencie drogi o charakterze zbliżonym do trasy OS-ów rozgrywanych podczas rajdu, organizator musi przygotować odcinek testowy. Udział w tym odcinku nie jest obowiązkowy i będzie dodatkowo płatny. W odcinku testowym mogą wziąć udział jedynie załogi, które zaznaczyły stosowne pole w zgłoszeniu do zawodów oraz wpłaciły na konto organizatora (do czasu zamknięcia terminu zgłoszeń) opłatę w wysokości 300,- PLN. W przypadku gdy chęć udziału w odcinku testowym zadeklaruje zbyt mała liczba załóg organizator ma prawo odwołać ten odcinek, zwracając pobraną uprzednio opłatę. Organizator zobowiązany jest zapewnić zabezpieczenie odpowiadające zabezpieczeniu OS jak podczas rajdu z zachowaniem pomiaru czasu oraz musi przeprowadzić kontrolę przebiegu odcinka testowego przez CKR.
W samochodzie rajdowym biorącym udział w odcinku testowym mogą znajdować się tylko osoby zgłoszone do rajdu. Dopuszcza się aby na miejscu pilota był przewożony inżynier serwisu lub inna osoba wg uznania zawodnika. Fakt ten należy zgłosić w PKC przed startem do odcinka testowego, gdzie przewożona osoba musi podpisać formularz zrzeczenia się odpowiedzialności organizatora. Każda osoba biorąca udział w odcinku testowym musi zachować wymogi bezpieczeństwa opisane w załączniku nr 3a do niniejszego regulaminu. Każdy samochód biorący udział w odcinku testowym musi przejść z pozytywnym wynikiem BK1. Nie dotyczy to samochodów posiadających aktualną wizę PBK. Do odcinka testowego zostaną dopuszczone jedynie samochody wyposażone w urządzenia GPS, oklejone zgodnie z wymaganiami załącznika nr 4 i załącznika 4a do niniejszego regulaminu. Jazda samochodem na odcinku testowym w kierunku przeciwnym do właściwego jest zabroniona pod rygorem niedopuszczenia zawodnika do startu

przez ZSS. O ile Regulamin uzupełniający nie stanowi inaczej w odcinku testowym mogą wziąć udział jedynie zawodnicy zgłoszeni do przejazdów z pomiarem czasu.

21.4. BK1 będzie przeprowadzone zgodnie z Regulaminem Sportowym. Szczegółowy zakres badań kontrolnych zawarty jest w załączniku nr 2 do niniejszego regulaminu. Po zakończeniu BK1 Dyrektor rajdu opublikuje listę załóg dopuszczonych do startu.

21.5. Ze względów bezpieczeństwa, zabrania się mocowania kamer/obiektywów na zewnątrz samochodu (wysięgniki, przyssawki, uchwyty, itp.), które wystają poza obrys karoserii. Każdy stwierdzony taki przypadek może skutkować nałożeniem jednej z kar zgodnie z art. 12 MKS wg uznania ZSS. Zasady montażu kamer wewnątrz pojazdu zawarte są w załączniku nr 6 do niniejszego regulaminu.

21.6. W parku serwisowym obowiązuje ograniczenie prędkości do 30 km/h. Przekroczenie tej prędkości będzie skutkowało karami zgodnie z art. 10.1.2 niniejszego regulaminu.

21.7. Przyjmuje się zasadę, że jeżeli gdziekolwiek w MKS, Regulaminie Sportowym lub innych przepisach FIA mowa jest o FIA bądź Światowej Radzie Sportu Samochodowego, odpowiednią rolę na terytorium RP pełni jako odpowiednik i ma analogiczne plenipotencje: PZM – dla FIA oraz GKSS – dla Światowej Rady Sportu Samochodowego.

21.8. Jeżeli wystąpią różnice w interpretacji przepisów FIA to powstały spór rozstrzygać będzie obowiązujący tekst angielski.

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

21.10. Dokumenty zdeponowane w biurze rajdu mogą być odbierane w godzinach pracy biura wskazanych w Regulaminie Uzupełniającym zawodów. Zwrot (odesłanie) nieodebranych dokumentów w innym terminie nastąpi po otrzymaniu przez organizatora przelewu na kwotę 100,- PLN.

21.11. System monitorowania GPS

21.11.1. System monitorowania GPS służy do monitorowania prawidłowego, zgodnego z książką drogową, przejazdu trasy rajdu przez załogę oraz jest oficjalnym pomiarem prędkości PZM w czasie trwania zawodów. Wskazane przez urządzenie GPS naruszenie przepisów ruchu drogowego będzie skutkować karami wymienionymi w art. 10.1.1 i 10.1.2 niniejszego regulaminu.

21.11.2. Załoga bez zamontowanego w samochodzie urządzenia GPS, zostanie niedopuszczona do startu w rajdzie i/lub odcinku testowym. Organizator rajdu poda w Regulaminie Uzupełniającym miejsce i czas montażu/demontażu urządzeń GPS. Zawodnik, który nie ukończył rajdu, zobowiązany jest oddać urządzenie GPS Koordynatorowi systemu GPS PZM do czasu opublikowania klasyfikacji końcowej rajdu. Niedopełnienie tego obowiązku będzie skutkowało karą finansowa w wysokości 500,- PLN.

21.11.3. Każdy zawodnik jest materialnie odpowiedzialny za zamontowane w jego samochodzie podczas zapoznania z trasą i podczas rajdu urządzenie GPS. W przypadku uszkodzenia urządzenia z winy zawodnika w trakcie zapoznania, jest on zobowiązany do wyrównania szkody przed pierwszym posiedzeniem ZSS, natomiast uszkodzenie powstałe z winy zawodnika w trakcie rajdu musi być wyrównane przed ostatnim posiedzeniem ZSS. Niedopełnienie powyższego będzie skutkowało karą nałożoną przez GKSS.

21.11.4. W przypadku uszkodzenia lub awarii urządzenia GPS zostanie ono wymienione w terminie wyznaczonym przez organizatora. Każda wymiana urządzenia GPS zostanie zgłoszona do Dyrektora zawodów, który podejmie decyzję o anulowaniu ewentualnej kary za spóźnienie spowodowane wymianą.

21.11.5. GKSS lub ZSS danego rajdu HRSMP może podjąć decyzję o instalacji urządzeń GPS służących nadzorowaniu zapoznania z trasą rajdu wszystkich lub wybranych załóg.

21.12. Ze względu na szczególny charakter rajdów historycznych zawodnicy startujący w HRSMP mają szczególny obowiązek ścisłego przestrzegania i poszanowania:

- zasad bezpieczeństwa,
- zasad sportowego zachowania i fair-play,
- praw innych zawodników,
- przepisów PZM i FIA oraz przepisów Prawa o Ruchu Drogowym.

21.13. Organizator może w każdym momencie trwania rajdu kontrolować przestrzeganie wszystkich wymogów regulaminu.

21.14. Za każde naruszenie niniejszego regulaminu obowiązują kary przewidziane w art. 12 MKS.

21.15. W nawiązaniu do najlepszych tradycji sportu samochodowego w Polsce, w celu pogłębienia współpracy z zawodnikami oraz stworzenia sprawnego kanału komunikowania się z zawodnikami w ważnych sprawach sportowych cyklu, przewiduje się, że w przypadku wyłonienia przez zawodników kategorii spośród grona sklasyfikowanych w klasyfikacji rocznej HRSMP poprzedniego sezonu Rzecznika Zawodników HRSMP, będzie on uznany za ich przedstawiciela z prawem do ich reprezentowania wobec GKSS PZM w kwestiach sportowych, dotyczących HRSMP. Wszelkie ew. wnioski, postulaty i opinie Rzecznika Zawodników HRSMP będą uznane przez GKSS PZM jako głos doradczy.

21.16. Wszystko, co nie jest w niniejszym regulaminie dozwolone - jest zakazane.

Zatwierdzono wraz z załącznikami przez GKSS w dniu 31.01.2020 r.

Zał. 1

Kryteria do Listy Priorytetowej Rajdów Historycznych PZM

Przy ustalaniu listy startowej i listy zgłoszeń organizator każdego rajdu zgłoszonego do kalendarza sportowego PZM musi uwzględnić aktualną listę priorytetową Rajdów Historycznych PZM. Lista ta obowiązuje wyłącznie w rajdach historycznych organizowanych w Polsce posiadających wizę PZM.
Na liście priorytetowej PZM na kolejny sezon znajdą się kierowcy z licencją PZM, którzy spełnili co najmniej jedno z podanych niżej kryteriów:

1. Kierowca, który zajął jedno z trzech pierwszych miejsc w klasyfikacji danej kategorii Mistrzostw Europy w Sportowych Rajdach Historycznych w ciągu ostatnich dwóch sezonów.
2. Kierowcy, którzy zdobyli tytuł Mistrza Polski, Wicemistrza Polski oraz II Wicemistrza Polski w Historycznej Klasyfikacji Generalnej HRSMP w ostatnich dwóch sezonach.
3. Kierowcy, którzy zajęli pierwsze miejsce w rocznej klasyfikacji w swojej kategorii HRSMP w ostatnim sezonie (dotyczy tylko kategorii FIA).

Lista priorytetowa Rajdów Historycznych PZM w sezonie 2020:

- Robert Luty
- Piotr Zaleski
- Jerzy Skrzypek
- Piotr Kiepura
- Tomasz Curyło

Zał. 2

Badania Kontrolne

1. Badanie Kontrolne przed rajdem (BK1) będzie obejmowało sprawdzenie:

- marki i modelu samochodu
- barw historycznych (o ile były zgłoszone) i ważności HTP (o ile był wydany),
- ogólnej zgodności samochodu z kategorią i klasą, w której jest zgłoszony,
- niezbędnego wyposażenia bezpieczeństwa,
- zgodności przedstawionego samochodu do BK1 ze zgłoszeniem.

Dla samochodów z silnikiem doładowanym obowiązuje pomiar zwężki i jej oznakowanie.

1.1. Podczas BK1 zawodnik zobowiązany jest okazać oryginały następujących dokumentów:

- kartę homologacyjną na drukach FIA - dla samochodów homologowanych, lub - dla samochodów niehomologowanych - dokumentację potwierdzającą, że ten model w danej konfiguracji technicznej brał udział w rajdach w okresie zgodnym z jego klasyfikacją,
- Kartę osobistego wyposażenie bezpieczeństwa
- Książkę Samochodu Sportowego (KSS), Historyczny Paszport Techniczny FIA (HTP) oraz Narodowy Paszport Techniczny PZM (NHTP). W razie nieposiadania KSS i/lub NHTP zgłaszający się do BK1 zawodnik zobowiązany jest okazać lub złożyć kompletnie wypełniony i podpisany wniosek o ich wydanie wraz z ewentualnymi załącznikami oraz okazać dowód wniesienia stosownych płatności(*).
  (*) Załogi odbywające przejazdy w charakterze „GOŚĆ" zwolnione są z obowiązku posiadania i okazywania KSS, dokumentów technicznej zgodności historycznej oraz karty homologacyjnej na drukach FIA.
  Załogi zagraniczne, których kierowcą jest zawodnik zagraniczny, nie posiadający polskiego obywatelstwa, zwolnione są z posiadania i okazywania:
  - krajowego odpowiednika KSS,
  - HTP lub krajowego odpowiednika NHTP,
  - dokumentacji historycznej zgodności technicznej,
  - oryginału karty homologacyjnej na drukach FIA.
  Weryfikacja historycznej zgodności technicznej samochodów załóg zagranicznych zarejestrowanych do klasyfikacji rocznej prowadzona jest podczas BK1.
  Od 2021 załogi zagraniczne zgłoszone do klasyfikacji rocznej muszą posiadać oraz okazać podczas OA i BK1 krajowy odpowiednik KSS lub NHTP / HTP oraz oryginał karty homologacyjnej na drukach FIA.

1.1.1. W przypadku gdyby przed BK1 mimo złożenia wniosków o ich wydanie zawodnik nie uzyskał wymaganych dokumentów (KSS, NHTP) zobowiązany jest okazać w Biurze Rajdu przy OA kopię wniosków o ich wydanie oraz kopię przelewu należnej opłaty.

1.2. W przypadku nie posiadania wymaganych dokumentów zgodności historycznej i nie wywiązania się z obowiązków nakładanych przez art. 1.1. niniejszego załącznika, zawodnik nie będzie w rajdzie sklasyfikowany.

1.3. Zawodnik startujący samochodem niehomologowanym zobowiązany jest udokumentować jego specyfikację fabryczną z okresu produkcji oraz startu tego modelu w rajdach samochodowych.

1.4. Obecność zawodnika w czasie BK1 nie jest obowiązkowa, niemniej, musi on być reprezentowany przez

wskazanego w zgłoszeniu przedstawiciela. W czasie BK1, wszystkie osoby znajdujące się w strefie badania muszą uwidocznić identyfikator rajdu upoważniający ich do przebywania w tym obszarze.

2. Przedsezonowe Badanie Kontrolne (PBK) - Czas i miejsce PBK dla HRSMP na bieżący sezon zostanie ogłoszony oddzielnym komunikatem. PBK odbywa się na analogicznych zasadach jak BK1 określonych w art. 1 niniejszego załącznika.

2.1. Pozytywny wynik PBK po spełnieniu wymagań ujętych w niniejszym regulaminie pozwoli na uczestnictwo w rajdach HRSMP bez konieczności udziału samochodu w Badaniu Kontrolnym przed rajdem (BK 1). Samochód przedstawiony do PBK musi być czysty, kompletny oraz musi być zarejestrowany na terytorium RP.

2.2. Podczas PBK należy przedstawić dokumenty jak na BK1 oraz dowód wpłaty na konto ZG PZM opłaty za PBK wymienionej w art. 2.4. niniejszego Regulaminu Technicznego

2.3. Pozytywny wynik PBK powoduje uzyskanie wizy PBK, która domyślnie ważna jest przez cały bieżący sezon. Wiza PBK traci ważność w przypadku nie zgłoszenia Delegatowi Technicznemu informacji o:

- przekroczeniu terminu dopuszczenia w HRSMP lub uszkodzeniu jednego z elementów wyposażenia bezpieczeństwa (klatka, fotel, mocowanie fotela, pasy, itp.),
- zmianie wyposażenia, które zostało przedstawione i zadeklarowane na PBK,
- uszkodzeniu oznakowania informującego o pozytywnym wyniku PBK,
- nie ukończeniu zawodów (wycofanie się z powodu rezygnacji, awarii, wypadku) lub wypadku podczas testów i nie przedstawienia samochodu do ponownych oględzin.

2.3.1. Jeśli HTP okazany na PBK utracił ważność zawodnik zobowiązany jest zgłosić to Delegatowi Technicznemu przed pierwszym posiedzeniem ZSS.

2.3.2. Jeśli nastąpiły zmiany w zakresie zatwierdzonych podczas PBK barw historycznych, zawodnik zobowiązany jest przedstawić samochód do ich ponownej weryfikacji podczas BK1.

2.3.3. Nie wywiązanie się z tych obowiązków unieważnia wizę PBK i może skutkować nie dopuszczeniem do startu, dyskwalifikacją lub inną karą jaką ZSS uzna za właściwą.

2.4. Opłaty za PBK:

- dla samochodów, które posiadały PBK w poprzednim sezonie - 300,- PLN;
- dla samochodów, które przechodzą w PBK po raz pierwszy - 500,- PLN;
- samochody z HTP są zwolnione z opłaty za PBK.

Zawodnik zgłoszony do klasyfikacji rocznej ma prawo do 50 % zniżki za PBK samochodu z aktualnym NHTP.

3. Badanie końcowe

3.1. Badanie końcowe może być przeprowadzone na podstawie decyzji ZSS podjętej na wniosek Dyrektora zawodów lub Delegata Technicznego albo na skutek złożonego protestu. Obowiązkiem zawodnika jest poddanie się zarządzonemu badaniu końcowemu oraz okazanie oryginałów wymaganych dokumentów zgodnie z regulaminem Sportowym. Badanie końcowe przeprowadzane jest zgodnie z Regulaminem Sportowym.

3.2. Po zakończeniu rajdu, czas przeznaczony na badania samochodów wyznaczonych do końcowego badania końcowego musi wynosić przynajmniej dwie godziny liczone od przybycia samochodów na miejsce badania końcowego.

3.3. Obecność załóg w czasie badania końcowego nie jest konieczna. Niemniej, muszą one być reprezentowane przez wskazanego w zgłoszeniu przedstawiciela zawodnika. W czasie badania końcowego, wszystkie osoby znajdujące się w ich strefie muszą uwidocznić identyfikator rajdu upoważniający ich do przebywania na tym obszarze.

Zał. 3

Regulamin Techniczny HRSMP

Definicje. Na potrzeby regulaminu HRSMP przyjmuje się następujące znaczenie poszczególnych pojęć:

'Homologacja" - karta homologacyjna wydana dla danego modelu samochodu przez FIA lub ASN, opatrzona indywidualnym oznaczeniem numerowym lub literowo-numerowym.

„Rozszerzenie homologacji" - zmiana/modyfikacja, korekta lub uzupełnienie homologacji oznaczana jako VF, VO, ER, ET lub ES. Dopuszczenie możliwości skorzystania z rozszerzeń homologacji nie obejmuje rozszerzeń zakazanych przez FIA, oryginalnie dopuszczonych tylko dla grupy B.

„Okres" – oznacza „okres zgodny z datą homologacji" lub okres wcześniejszy. Dla samochodów niehomologowanych oznacza okres zgodny z datą produkcji lub okres wcześniejszy.

„Data homologacji" - (dla samochodów homologowanych): za datę homologacji uznaje się datę jej wydania, a w przypadku zastosowania jednego lub więcej rozszerzeń wydanych po tej dacie, za datę homologacji uznaje się datę wydania najpóźniejszego z zastosowanych w danym samochodzie rozszerzeń homologacji. W przypadku zastosowania podzespołów z wersji fabrycznej data homologacji jest datą pierwszego udokumentowanego montażu danego elementu w danym modelu lub jego wersji.

„Data produkcji" - (dla samochodów niehomologowanych): za datę produkcji uznaje się najwcześniejszą datę produkcji samochodu w danej konfiguracji technicznej.

„Wersja seryjna / fabryczna" - wersja danego modelu samochodu nie posiadająca homologacji produkowana na powszechny rynek, bez względu na ilość wyprodukowanych sztuk pod warunkiem, że była sprzedawana w normalnej sieci dystrybucyjnej danego producenta. Rozwiązanie seryjne/fabryczne, podzespoły/części seryjne/fabryczne – pochodzące z wersji seryjnej. „Seryjne / fabryczne" pochodzące od producenta, nie będące wynikiem dodatkowej modyfikacji.

„Oryginalny" - w odniesieniu do konfiguracji technicznej samochodu oznacza zgodny z homologacją (dla samochodów homologowanych) oraz z wersją fabryczną (dla samochodów niehomologowanych).

„Opcja fabryczna" - rozwiązanie techniczne dostępne dla danego modelu na specjalne zamówienie poprzez normalną sieć dystrybucyjną danej marki.

Wersja (modelu) - odmiana nadwoziowa lub silnikowa danego modelu, w której wspólne są zasadnicze elementy konstrukcyjne (płyta podłogowa/nadwozie/itp.), w którym zastosowano odmienne elementy nadwozia (np. kombi, coupe) i/lub częściowo odmienne elementy w zakresie poszczególnych układów samochodu (np. inny silnik lub jego podzespoły, osprzęt silnika, napęd, zawieszenie, hamulce)

„Zgodność z załącznikiem J z okresu" – dla samochodów homologowanych oznacza zgodność z Zał. J właściwym dla daty homologacji. Dla samochodów niehomologowanych oznacza to zgodność Zał. J z okresu dla Grupy 1 /Grupy N.

„Zgoda Delegata Technicznego" na dane rozwiązanie techniczno-konstrukcyjne wydawana jest przez Delegata Technicznego PZM. Po wprowadzeniu takiego rozwiązania Delegat Techniczny weryfikuje poprawność wykonania i montażu oraz dokonuje stosownego wpisu do NHTP. Ważność takiej zgody określa art. 6.1.1 niniejszego Regulaminu Technicznego

1. SAMOCHODY HOMOLOGOWANE KATEGORII FIA

a. O ile postanowienia niniejszego artykułu nie stanowią inaczej, dozwolone są jedynie modyfikacje, na które zezwala homologacja dla danego modelu samochodu oraz właściwy Zał. J z okresu pod warunkiem, że przyjęte przez zawodników rozwiązanie techniczne było dostępne i stosowane w okresie. Dopuszcza się rozwiązania zapisane w rozszerzeniach homologacji (w tym „wariantach" tj. rozwiązaniach homologowanych, ważnych tyko dla określonej grupy - np. „ważne tylko dla gr. 4") zgłoszonych nie później niż 31/12/1990.

b. Warunkowo dla samochodów homologowanych dopuszcza się zastosowanie podzespołów pochodzących z:

i. wcześniejszych homologacji danego modelu

ii. wersji homologowanej w niższej grupie (np. w samochodzie startującym wg homologacji grupy 4 zastosowanie podzespołów oraz rozwiązań homologowanych dla grupy 1, 2 lub 3, lecz nie odwrotnie)

iii. innej wersji danego modelu z okresu.

c. Nie dopuszcza się podzespołów homologowanych dla samochodów wyścigowych, o ile nie były one również homologowane lub dozwolone przez Zał. J z okresu w wersjach rajdowych.

d. Masa samochodu nie może być mniejsza niż minimalna masa określona przez Zał. J z okresu homologacji danego samochodu, powiększona o 25 kg dla skompensowania masy wymaganego wyposażenia bezpieczeństwa.

Ciężar przedstawienia dowodów potwierdzających dopuszczalność danego rozwiązania na podstawnie niniejszego Regulaminu Technicznego ciąży na zawodniku. W przypadku nie przedstawienie dokumentacji, którą prowadzący badanie uzna za przekonywującą, dane rozwiązanie uznaje się automatycznie za niezgodne z regulaminem, a samochód może być dopuszczony jedynie we właściwej Kategorii Historic Open lub bez pomiaru czasu. Wszelkie

rozwiązanie niezgodne z homologacją i/lub Zał. J z okresu muszą być wpisane do NHTP.

Obowiązują następujące wyjątki oraz dodatkowe wymogi:

1.1. SILNIK

1.1.1. Silnik: z wyjątkiem silników doładowanych może być rozwiercony o 0,6 mm średnicy cylindra do wielkości nie przekraczającej pojemności klasy, w której samochód został zgłoszony.
1.1.2. Tłoki i korbowody: Tłoki, sworznie tłokowe, pierścienie tłokowe oraz korbowody i wał korbowy oraz sposób ich zabezpieczenia dowolne (nie dotyczy silników doładowanych).
1.1.3. Uszczelka głowicy: jest dowolna.
1.1.4. Wałki rozrządu: dowolne, ale ich ilość i ilość łożysk (podpór) musi być taka jak w homologacji.
1.1.5. Koła rozrządu: dowolne.
1.1.6. Pasek rozrządu: materiał, typ i wymiary paska są dowolne.
1.1.7. Zawory: dowolne pod warunkiem zachowania wszystkich wymiarów, za wyjątkiem długości trzpienia. Gniazda zaworowe, sprężyny i popychacze są dowolne.
1.1.8. Kolektor ssący: W przypadku zmiany zasilania wtryskowego na gaźnikowe dopuszcza się zastosowanie kolektora do wersji gaźnikowej, z zachowaniem warunków art. 1a-c niniejszego Regulaminu Technicznego.
1.1.9. Kolektor wydechowy: dowolny, jednak wymiary „okien" (rysunki III i IV w homologacji) muszą być zgodne z homologacją. W samochodach z turbodoładowaniem, kolektor wydechowy musi być zgodny z homologacją, a układ wydechowy może być modyfikowany dopiero za turbosprężarką.

1.2. UKŁAD ZASILANIA I WYLOTOWY

1.2.1. Gaźniki: dowolne, leżące lub stojące, ale zgodne z okresem i nie większe niż 45 mm i jednej gardzieli na cylinder (chyba, że zezwala na to art. 1a-c niniejszego Regulaminu Technicznego, homologacja lub Zał. J z okresu). Dysze i zwężki są dowolne.
1.2.2. Pompa paliwowa: Dopuszcza się zmianę pompy mechanicznej na elektryczną lub zastosowanie innej niż homologowana pompy paliwowej oraz zastosowanie dodatkowego filtra paliwa i/lub regulatora ciśnienia paliwa. Dopuszcza się zastosowanie układu dwóch elektrycznych pomp paliwowych. Jeżeli pompy paliwa są zamontowane w kabinie to muszą być zabezpieczone ognioodporną i płynoszczelną osłoną / przegrodą.
1.2.3. Filtry powietrza, doloty: rodzaj i rozmieszczenie w komorze silnika jest dowolne, bez możliwości zastosowania jakiejkolwiek formy niehomologowanego doładowania. Wlot powietrza może być zmodyfikowany w sposób pozwalający na pobór powietrza z zewnątrz samochodu, pod warunkiem iż obrys nadwozia pozostanie bez zmian i wlot powietrza nie wystaje poza obrys nadwozia.
1.2.4. Układ wylotowy: dowolny, zgodne z art. 5.3.n niniejszego Regulaminu Technicznego. O ile homologacja z okresu nie stanowiła inaczej wylot układu musi znajdować się z tyłu samochodu.
1.2.5. Zbiornik paliwa: Musi być oryginalny lub bezpieczny FIA (stanowczo zalecany) zgodny z Zał. J. Dopuszcza się każdy zbiornik fabryczny z innego modelu. Zaleca się by był on wypełniony gąbką anty-wybuchową lub wypełnieniem „D-STOP" w specyfikacji zgodnej z Zał. J art. 253.14. Dopuszcza się stosowanie niehomologowanych zbiorników paliwa wykonanych we własnym zakresie. Takie rozwiązanie wymaga zgody Delegata Technicznego oraz wpisu do NHTP. Zmiana zbiornika na bezpieczny wymaga również wymiany seryjnych przewodów paliwowych na przewody paliwowe zgodne z art. 253-3.2 Zał. J. Dopuszcza się zbiorniki homologowane z wygasła data homologacji przekroczoną o 5 lat.
1.2.6. Zasilanie wtryskowe: zgodne z art. 1 a niniejszego Regulaminu Technicznego
1.2.6.1 Elektroniczny system sterowania wtryskiem/silnikiem: System musi być włączony i w pełni sprawny. Podtrzymanie doładowania można zastosować jedynie pod warunkiem zgodności z art. 1a niniejszego Regulaminu Technicznego
1.2.6.2 Dopuszcza się zmianę zasiania wtryskowego na gaźnikowe, jeżeli taka zmiana była dopuszczona przez homologację lub Zał. J z okresu.
1.2.6.3 Niehomologowany system wtryskowy może być zastosowany pod warunkiem, zgodności z art. 1.a niniejszego Regulaminu Technicznego Użycie niehomologowane systemu wtryskowego musi być wpisane do NHTP.
1.2.7. Zwężki: Dla silników doładowanych obowiązują zwężki o maksymalnej średnicy 38 mm. Dla niehomologowanych turbosprężarek używanych zgodnie z niniejszym regulaminem obowiązują zwężki o maksymalnej średnicy 36 mm.
1.2.8. Wlew paliwa typu Monza lub Aston jest dozwolony, ale musi być zabezpieczony przed przypadkowym otwarciem. Zaleca się zamontowanie zaworu zwrotnego jak najbliżej zbiornika paliwa.

1.3. UKŁAD OLEJOWY (smarowania)

1.3.1. 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.
1.3.2. Chłodnica oleju: dowolna. Za zgodą Delegata Technicznego, która musi być wpisana do NHTP, dopuszcza się

jej instalację w miejscu innym niż w homologacji, pod warunkiem zmieszczenia jej w obrysie nadwozia samochodu. Dopuszcza się demontaż chłodnicy oleju.
1.3.3. Pompa olejowa: Ciśnienie oleju może być podniesione poprzez zmianę sprężyny zaworu ciśnieniowego.
1.3.4. Zbiornik odmy: jest wymagany. Minimalna pojemność to 1 litr.

1.4. UKŁAD CHŁODZENIA
1.4.1. Chłodnica silnika i jej sposób zamocowania oraz przewody cieczy chłodzącej są dowolne. Usytuowanie chłodnicy musi być zgodnie z homologacją.
1.4.2. Termostat: dowolny.
1.4.3. Wentylator chłodnicy i jego system napędu jest dowolny. Dozwolone jest zastosowane dodatkowych wentylatorów chłodnicy oraz zamontowanie przewodów (tunel) doprowadzających powietrze do chłodnicy.
1.4.4. Pompa cieczy chłodzącej: zgodna z homologacją.

1.5. UKŁAD ZAPŁONOWY
1.5.1. Zapłon:
a) zgodny z art. 1.a-c niniejszego Regulaminu Technicznego.
b) Dopuszcza się współczesne zamienniki pod warunkiem, że specyfikacja techniczna i zasada działania jest zgodna z art. 1.a-c niniejszego Regulaminu Technicznego. W szczególności, zgodność ta musi obejmować: ilość świec na cylinder, rozdzielacz, cewkę, system wyzwalania iskry.
c) Oporność cewki dla okresów do G2 włącznie musi wynosić co najmniej 3 Ω, a od okresu HR może być poniżej 3 Ω.
d) Zapłon elektroniczny:
   - dopuszcza się zmianę układu zapłonowego z przerywaczem mechanicznym (styki przerywacza) na układ z czujnikiem Halla i modułem sterującym z okresu,
   - dla samochodów od okresu H1 oraz wszystkich samochodów gdzie zgodnie homologacją lub Zał. J z okresu można zastosować zapłon elektroniczny zezwala się na zastosowanie współczesnego zamiennika pod warunkiem jego zgodności technicznej i funkcjonalnej z systemem homologowanym i/lub dopuszczonym przez art. 1a-c niniejszego Regulaminu Technicznego.
   - w pozostałym zakresie można zapłon elektroniczny zastosować wyłącznie o ile był homologowany dla danego modelu i/lub jest to zgodne z Zał. J z okresu i był stosowany w okresie.

1.5.2. Aparat zapłonowy: może być przeniesiony z bloku do głowicy.
1.5.3. Ogranicznik obrotów: można zastosować elektroniczny ogranicznik obrotów z sygnalizacją maksymalnych obrotów.
1.5.4. Świece zapłonowe i kable wysokiego napięcia: dowolne.

1.6. UKŁAD NAPĘDOWY
1.6.1. Skrzynia biegów: Obudowa musi być oryginalna lub zgodna art. 1 a-c niniejszego Regulaminu Technicznego Można stosować skrzynie kłowe. Sposób sterowania musi być zachowany.
1.6.2. Koło zamachowe musi mieć minimalną masę zgodną z homologacją. Ze względu bezpieczeństwa dopuszcza się zmianę koła zamachowego na stalowe w tym zintegrowane z wieńcem.
1.6.3. Półosie i wał napędowy: dowolne.
1.6.4. Dyferencjał musi być oryginalny lub zgodny art. 1 a-c niniejszego Regulaminu Technicznego mechanizm różnicowy o ograniczonym poślizgu (szpera) jest dowolny.

1.7. UKŁAD HAMULCOWY
Może być uruchamiany i kontrolowany wyłącznie przez kierowcę.
1.7.1. Obwody Hamulcowe: Zaleca się zmianę jednoobwodowych systemów hamulcowych na dwuobwodowe - to jest takie, które mają dwa niezależne obwody uruchamiane tym samym pedałem (pomiędzy pedałem hamulca a zaciskami hamulcowymi, dwa obwody muszą dać się oddzielnie rozróżnić, bez wzajemnych połączeń innych niż mechaniczne urządzenie rozdzielające siłę hamowania).
1.7.2. Powierzchnia tarcia musi być zgodna lub mniejsza niż określona w art.1a-c niniejszego Regulaminu Technicznego ale nie większa niż ta, jaka była homologowania dla danego wariantu (kombinacji tarcza/zacisk/klocek lub bęben/tłoczek/okładzina).
1.7.3. Tarcze: Średnica i grubość tarcz musi być zgodna z homologacją. Zmiana tarcz niewentylowanych na wentylowane dozwolona tylko o ile tarcze wentylowane były homologowane dla danego modelu. Dopuszcza się tarcze fabrycznie wiercone lub nacinane. Można zastosować tarcze zgodne z art. 1 a-d niniejszego Regulaminu Technicznego o ile ani ich średnica, ani grubość nie jest większa niż w homologacji.
1.7.4. Zaciski hamulcowe: Producent dowolny, ale ilość i średnica tłoków zacisków musi być nie większa niż w homologacji.
1.7.5. Klocki hamulcowe: dowolne.
1.7.6. Hamulce bębnowe: Producent dowolny, ale rozmiar bębna, szczęk i średnica cylinderków hamulcowych musi być nie większa niż wynikająca z homologacji. Okładziny dowolne. Zmiana hamulców bębnowych na tarczowe

jest niedozwolona.

1.7.7. Przewody hamulcowe: Zaleca się stosowanie wzmocnionych, elastycznych przewodów hamulcowych w tym np. w oplocie stalowym.

1.7.8. Hamulec pomocniczy:

- Mechaniczny hamulec pomocniczy może być zastąpiony hamulcem hydraulicznym działającym na ten sam zacisk co hamulec zasadniczy. W tym przypadku system hamulca ręcznego musi być wyposażony oddzielną pompę hamulcową oraz zawór zwrotny nieprzenoszący ciśnienia wywoływanego ręczną dźwignią na układ hamulca zasadniczego.
- Montaż dodatkowego zacisku dla hamulca pomocniczego dopuszczalny jest tylko o ile takie rozwiązanie było przewidziane w homologacji lub dopuszczone przez Zał. J z okresu.
- Hamulec pomocniczy może działać w systemie „fly-off" jednak musi posiadać możliwość zablokowania w pozycji zaciągniętej.
- Od 2021 umiejscowienie oraz kształt i rozmiar dźwigni hamulca pomocniczego muszą być zgodne z homologacją.

1.7.9. Korektor układu hamulcowego: Zastosowanie innego niż dozwolony w homologacji korektora układu hamulcowego jest dopuszczalne jednak musi to być zatwierdzone przez Delegata Technicznego PZM oraz wpisane do NHTP.

1.7.10. Każda wykraczająca poza homologację modyfikacja systemu hamulcowego musi być zatwierdzona przez Delegata Technicznego PZM oraz musi być wpisana do NHTP.

1.8. UKŁAD ZAWIESZENIA I KIEROWNICZY

1.8.1. Układ zawieszenia: Położenie osi przegubów nie może być zmienione. Materiał przegubów jest dowolny.

1.8.2. Stabilizatory: dowolne, w tym zamontowane z innego modelu lub wymontowane.

1.8.3. Amortyzatory: Ilość i zastosowany rodzaj amortyzatorów musi być zgodny z Suplementem nr 1 do Zał. K dot. amortyzatorów. Każda modyfikacja w tym zakresie wymaga zgody Delegata Technicznego oraz wymaga wpisu do NHTP.

1.8.4. Sprężyny: dowolne.

1.8.5. Układ kierowniczy: Zaleca się by koło kierownicy było wyposażone w mechanizm szybkiego zwolnienia zgodnie art. 255-5.7.3.9 Zał. J. Złącze na całym obwodzie musi trwale oznaczone być kolorem żółtym. Ze względów bezpieczeństwa dopuszcza się wymianę jednoczęściowej kolumny kierowniczej na bezpieczną (teleskopową lub przegubową). Zabroniona jest jakakolwiek modyfikacja drążka kolumny kierowniczej.

1.8.5.1. Przekładnia kierownicza: przełożenie dowolne, pod warunkiem zachowania oryginalnej obudowy.

1.8.5.2. Układ wspomagania kierownicy może być odłączony, ale nie wolno go wymontowywać.

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

1.8.7. Koła: średnica i szerokość felg musi być zgodna z Zał. J z okresu.

1.8.8. Koła kompletne muszą mieścić się w oryginalnym nadwoziu, to znaczy, że górna część (co najmniej 120^0) kompletnego koła, położona powyżej osi piasty koła musi być zakryta przez nadwozie przy pomiarze pionowym. Mocowanie koła przy pomocy śrub może być zmienione na mocowanie przy pomocy szpilek i nakrętek.

1.8.9. Samochody mogą być wyposażone maksymalnie w dwa koła zapasowe, które muszą być solidnie zamocowane, ale nie mogą być zamocowane w miejscu przeznaczonym dla kierowcy i pilota. Jeżeli zezwala na to Zał. J z okresu, to koła zapasowe nie są obowiązkowe pod warunkiem zachowania wymaganej minimalnej masy samochodu.

1.8.10. Opony: rozmiar opon musi być dopuszczalny zgodnie z art. 8.4. Zał. K, a szerokość nie może być większa niż maksymalna określona przez producenta obręczy. Wnętrze opony (przestrzeń pomiędzy obręczą koła a częścią wewnętrzną opony) może być wypełnione wyłącznie powietrzem.

1.9. NADWOZIE

1.9.1. Kształt i wymiary nadwozia muszą być zgodne z homologacją, i/lub Zał. J z okresu.

1.9.2. Materiał, z którego zbudowane są wszystkie elementy nadwozia musi być oryginalny lub zgodny z homologacją. Stosowanie elementów nadwozia z materiałów lekkich zamiast metalowych dopuszczalne jest wyłącznie o ile było to homologowane. Zamiast homologowanych elementów lekkich można używać częściowo zmodyfikowanych elementów z wersji seryjnej danego modelu. Zastosowanie nie homologowanych masek przedniej i/lub tylnej z tworzywa lekkiego jest możliwe wyłącznie za zgodą Delegata Technicznego w oparciu o art. 6.1 niniejszego Regulaminu Technicznego i podlega wpisowi do NHTP.

1.9.3. Oryginalne miejsce na koło zapasowe („niecka" na koło zapasowe) może być zastąpione płaską płytą metalową, o grubości nie mniejszej niż poszycie oryginalne.

1.9.4. Poszycie drzwi: musi być tego samego materiału co w homologacji. Grubość poszycia musi być nie mniejsza niż w oryginale.

1.9.5. Inne wyposażenie i tapicerka: Dopuszcza się usunięcie tylnych siedzeń oraz modyfikacje niezbędne do instalacji wyposażenie bezpieczeństwa. Zezwala się na usuniecie elementów tapicerskich drzwi przednich i tylnych, ale muszą być one zastąpione płytami zrobionymi z trudnopalnych materiałów. To samo dotyczy elementów

tapicerskich usytuowanych poniżej bocznych tylnych szyb w samochodach 2-drzwiowych.

1.9.6. Poszerzenia nadwozia: zgodne z homologacją i/lub Zał. J z okresu.

1.9.7. Zegary i wskaźniki: jeśli nie są oryginalne muszą być wyłącznie analogowe lub kapilarne. Rozmieszczenie wg homologacji, udokumentowanej praktyki z okresu lub zgodnie z rozmieszczeniem w wersji seryjnej. Można zastosować dodatkowe wskaźniki analogowe lub kapilarne (np. temperatury wydechu, lub temperatury powietrza w dolocie i inne). Rozmieszczenie dodatkowych wskaźników jest dowolne.

1.9.8. Dodatkowe włączniki: dowolne.

1.9.9. Szyby boczne i tylne: zgodne z homologacją lub wykonane ze szkła bezpiecznego, o czym świadczy ich oznakowanie. Dopuszcza się stosowanie szyb z wersji seryjnej.

a) dopuszcza się wymianę szyb bocznych i tylnych na wykonane z poliwęglanu o minimalnej grubości 4 mm. Zaleca się Lexan 400.
b) szyby boczne i tylne, o ile wykonane są ze szkła bezpiecznego (hartowanego), muszą być oklejenie folią przeciwodpryskową zgodnie z art. 253.11 Zał. J.
c) dopuszcza się zamontowanie elementów zapobiegających przypadkowemu wypadnięciu szyb.
d) W samochodach dwudrzwiowych dopuszcza się zamontowanie elementów umożliwiające otwieranie od zewnątrz szyb bocznych tylnych w celu uzyskania dostępu do przestrzeni za fotelami załogi.

1.9.10. Szyba przednia:

a) Szyba przednia musi być ze szkła laminowanego.
b) W wyjątkowych przypadkach, gdy szyba przednia ze szkła hartowanego była dla danego modelu homologowana oraz zgodna z Zał. J, a szyba ze szkła laminowanego jest dla danego modelu niedostępna, Delegat Techniczny PZM może udzielić zgody na zastosowanie szyby przedniej ze szkła hartowanego oklejonych folią przeciwodpryskową zgodnie z art. 253.11 Zał. J lub sztywnego przezroczystego tworzywa, odnoszącej się do konkretnego samochodu. Taka modyfikacja podlega wpisowi do NHTP.
c) Dopuszcza się zamontowanie elementów zapobiegających przypadkowemu wypadnięciu szyb.
d) Dla samochodów z okresów E, F i G1 szyba przednia może być wymieniona na szybę zawierającą elementy grzewcze.

2. SAMOCHODY NIEHOMOLOGOWANE KATEGORII FIA

a. Dla każdego modelu samochodu niehomologowanego obowiązuje konfiguracja i specyfikacja techniczna producenta z okresu. Modyfikacje nie mogą wykraczać poza specyfikację fabryczną z wyjątkiem modyfikacji wynikających z wymogów bezpieczeństwa i/lub dozwolonych przez właściwy Zał. J z okresu dla samochodów Grupy 1/ Grupy N pod warunkiem wykazania przez zawodnika, że były one dostępne i stosowane w rajdach w okresie startów.
b. Dla samochodów niehomologowanych dopuszcza się zastosowanie podzespołów pochodzących z okresu w tym innej wersji danego modelu lub modeli pochodnych.
c. Masa samochodu nie może być mniejsza niż minimalna masa określona przez Zał. J z okresu dla samochodów Grupy 1/Grupy N o danej pojemności powiększona o 25 kg dla skompensowania masy wymaganego wyposażenie bezpieczeństwa.

Ciężar przedstawienia dowodów dotyczących dopuszczalności danego rozwiązania na podstawnie niniejszego Regulaminu Technicznego ciąży na zawodniku. W przypadku nie przedstawienie dokumentacji którą prowadzący badanie uzna za przekonywująca dane rozwiązanie uznaje się automatycznie za niezgodne z regulaminem, a samochód może być dopuszczony jedynie we właściwej Kategorii Historic Open lub bez pomiaru czasu.

Wszelkie rozwiązania niezgodne z wersją produkcyjną i/lub dopuszczonych dla Grupy 1 / Grupy N przez Zał. J z okresu muszą być wpisane do NHTP.

O ile inne przepisy niniejszego Regulaminu Technicznego nie stanowią inaczej, w zakresie dozwolonych modyfikacji dla samochodów niehomologowanych obowiązują te same wymogi co dla modeli homologowanych, a odniesienia do homologacji w przypadku samochodów niehomologowanych oznaczają odniesienia do specyfikacji producenta lub postanowień Zał. J z okresu dla Grupy 1 / Grupy N.

3. SAMOCHODY KATEGORII HISTORIC OPEN 2WD / 4WD

Samochody Historic Open 2WD / 4WD, są to wszystkie modele samochodów homologowane przed 1.01.1991, w których dokonano modyfikacji wykraczających poza ramy homologacji lub Zał. J z okresu homologacji danego modelu samochodu zgodne z wymogami niniejszego art. 3 Regulaminu Technicznego HRSMP. Zespołem nadrzędnym dla określenia okresu homologacji jest nadwozie.

3.1. Ustalenia ogólne

3.1.1. Nadwozie i silnik muszą być tej samej marki.

3.1.2. Silnik może być atmosferyczny lub doładowany.

3.2 Bezpieczeństwo

Pojazdy ze względów bezpieczeństwa muszą odpowiadać przepisom następujących artykułów Zał. J:

– Klatka bezpieczeństwa	253-8
– Pasy bezpieczeństwa	253-6
– Fotele	253-16
– Gaśnice i systemy gaśnicze	253-7
– Przewody paliwowe, pompy i filtry	253-3
– Paliwo	252-9.1 i 252-9.2
– Przegroda przeciwpożarowa	253-15
– Główny wyłącznik prądu	253-13
– Lusterka wsteczne	253-9
– Bezpieczny układ hamulcowy	253-4
– Dodatkowe zamocowania (obowiązkowe)	253-5
– Zbiornik zbierający olej	255-5.1.14
– Akumulator	260-501(bat)

z zastosowaniem art. 1.6 i 1.7 załącznika 3a do Regulaminu ramowego HRSMP oraz art. 5.2-5.4 niniejszego załącznika.

- Szyba przednia musi pochodzić z modelu bazowego samochodu. Szyba przednia musi być wykonana ze szkła warstwowego. Pozostałe szyby mogą być wykonane z poliwęglanu o minimalnej grubości 4 mm.
- Wycieraczki i spryskiwacze szyby przedniej są obowiązkowe i muszą być sprawne.

W pozostałym zakresie warunków bezpieczeństwa obowiązują wymagania określone w art. 253 Zał. J.

3.3. Wymogi techniczne

3.3.1. Minimalna masa samochodu, zgodnie z wytycznymi pomiaru zawartymi w art. 255-4.3 i art. 255-4.4, Zał. J nie może być mniejsza niż minimalna masa określona przez Zał. J z okresu homologacji. Minimalna masa samochodu z załogą musi wynosić + 160 kg. Użycie balastu jest dozwolone na warunkach określonych w art. 252 2.2. Zał. J.

3.3.2. Silnik

- Silnik musi zostać zamontowany w miejscu zgodnym z modelem bazowym samochodu, punkty zawieszenia silnika i ich liczba są dowolne.
- Blok i głowica silnika muszą być tej samej marki co nadwozie samochodu. Dozwolone jest zaślepienie nieużywanych otworów w bloku i głowicy pod warunkiem, że jest to jedyny cel tej operacji. Wszelkie urządzenia recyrkulacji spalin, dodatkowe pompy powietrza, filtry z aktywnym węglem mogą być usunięte.
- Maksymalna nominalna pojemność skokowa silnika musi być nie większa niż podana w homologacji.
- Uszczelka głowicy jest dowolna.
- Tłoki, sworznie tłokowe i sposób ich zabezpieczenia oraz pierścienie tłokowe są dowolne.
- Korbowody i wał korbowy są dowolne.
- Panewki są dowolne.
- Koło zamachowe jest dowolne.
- Kolektor ssący jest dowolny.
- Filtr powietrza, jego obudowa i przewody dolotowe są dowolne, ale muszą pozostać w komorze silnika. Całe powietrze do zasilania silnika musi być pobierane z komory silnika. Przepływomierz jest dowolny. Charakterystyczne wymiary przepustnicy i ich ilość musi być zgodnie z homologacją.
- Gaźnik, układ wtrysku paliwa i jego sterownik są dowolne (mocowanie wtryskiwaczy musi być identyczne z rozwiązaniem homologowanym lub seryjnym dla silnika z innego modelu tej samej marki).
- Turbosprężarka może być dowolna. Całe powietrze niezbędne do zasilania silnika musi przechodzić przez ogranicznik, którego maksymalna średnica wewnętrzna wynosi 38 mm.
  Z uwagi na dużą gamę możliwych do zastosowania silników homologowanych / produkowanych po raz pierwszy po 1990 roku rozmiar zwężki musi być każdorazowo dostosowany do zastosowanej jednostki napędowej. Decyzję dotyczącą właściwego rozmiaru zwężki podejmuje Delegat Techniczny. Rozmiar zwężki musi być wpisany do NHTP.
  Ogranicznik/zwężka musi być zamontowana na sprężarce zgodnie z rysunkiem 254-4 oraz wytycznymi zamocowania i pozostałych wymiarów zgodnie z art. 255-5.1.8.3.b Zał. J.
- Wymiennik ciepła (intercooler) i jego usytuowanie oraz przewody powietrza doładowującego są dowolne pod warunkiem, że zostaną zamontowane w komorze silnika.
- Wałek rozrządu, dźwigienki zaworowe i popychacze zaworowe są dowolne. Wymiary zaworów ssących i wydechowych muszą być zgodne z tą samą homologacją co blok i głowica silnika z wyjątkiem długości trzonków zaworów. Materiał i kształt zaworów jest dowolny. Ustawienie rozrządu jest dowolne.
- W przypadku zamontowania silnika innego niż w homologacji, wymiary zaworów ssących i wydechowych muszą być zgodne z specyfikacją techniczną seryjnego silnika.

- Chłodnica cieczy chłodzącej, jej zamocowanie oraz przewody wodne i termostat silnika są dowolne, ale oryginalne usytuowanie chłodnicy musi zostać zachowane. Dozwolone jest zastosowane dodatkowych wentylatorów chłodnicy oraz zamontowanie przewodów (tunel) doprowadzających powietrze do chłodnicy. Oryginalna pompa cieczy chłodzącej dla danego silnika musi być zachowana.
- Układ smarowania jest dowolny. Zamocowanie chłodnicy oleju silnikowego jest dozwolone pod warunkiem, że chłodnica ta będzie solidnie zamocowana i nie będzie wystawać poza obrys samochodu.
- Przewody olejowe są dowolne z zachowaniem art. 253-3 Zał. J.
- Miska olejowa jest dowolna. Układ z suchą miską olejową jest dozwolony.
- Kolektor wydechowy jest dowolny.
- Układ wydechowy jest dowolny, pod warunkiem że nie powoduje przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu. Wylot rury wydechowej zgodny z homologacją pojazdu.

3.3.3. Przeniesienia napędu

- Sprzęgło i jego obudowa jest dowolne.
- Skrzynia biegów – obudowa i system zmiany biegów oraz przełożenia poszczególnych biegów są dowolne.
- Konstrukcja i liczba wsporników skrzyni biegów jest dowolna. Chłodnica i pompa oleju może być dodana.
- Dozwolone są modyfikacje nadwozia w celu przeprowadzenia nowego sterowania skrzyni biegów. Zmiana biegów musi następować mechanicznie.
- Mechanizm różnicowy (P,C,T), przełożenia, obudowa i wspomaganie dowolne.
- Wsporniki mechanizmu różnicowego są dowolne. Chłodnica i pompa oleju może być dodana.
- Wały napędowe i półosie są dowolne.
- Piasty kół są dowolne

3.3.4. Zawieszenie

3.3.4.1. Rozstaw osi musi być zgodny z homologacją.

3.3.4.2. Umiejscowienie osi obrotów punktów mocowania zawieszenia do wahaczy i do nadwozia musi pozostać niezmienione w stosunku do homologowanej konstrukcji. Wzmocnienie punktów mocowania zawieszenia jest dozwolone poprzez dodanie materiału dopasowanego do kształtu oryginalnej części.

3.3.4.3. Drążki wzmacniające można montować zgodnie z art. 255-5.3.1 Zał. J.

3.3.4.4. Rama / belka przednia i tylna oraz inne elementy zawieszenia (wahacze, drążki, itp.) muszą:

a. pochodzić z modelu homologowanego, lub

b. w przypadku niedostępności elementów zawieszeń dopuszcza się stosowanie zamienników i rozwiązań technologicznych w obrębie jednej marki, lub

c. być zawieszeniem typu „rurkowego" (rama/belka i wahacze) które mogą być wykonane we własnym zakresie z zachowaniem wymiarów zawartych w homologacji. Dopuszcza się również stosowanie wahaczy frezowanych z jednej bryły stopu aluminium PA9.

Każdorazowo zastosowanie zawieszenia typu b i c musi być konsultowane z Delegatem Technicznym i wpisane do NHTP.

3.3.4.5. Przeguby i punkty mocowania zawieszenia muszą być zgodne z art. 255-5.3.4 Zał. J., materiał przegubów jest dowolny. Położenie osi obrotu przegubu nie może być zmienione (patrz rys. 255-5 Zał. J.).

3.3.4.6. Zwrotnica – dowolna. Taka modyfikacja podlega wpisowi do NHTP.

3.3.4.7. Wysokość zawieszenia jest dowolna z zachowaniem art.252-2.1 Zał. J.

3.3.4.8. Sprężyny, amortyzatory (dozwolony jest jeden amortyzator na koło) i stabilizatory są dowolne, ale nie mogą być regulowane z kabiny.

3.3.4.9. Górne punkty mocowanie kolumny MacPherson i amortyzatora są dowolne.

3.3.5. Koła i ogumienie

- Dopuszczone są koła o maksymalnym rozmiarze 8 x 18'. Kompletne koła muszą mieścić się w oryginalnym nadwoziu, to znaczy, że górna część kompletnego koła położona powyżej osi piasty koła musi być zakryta przez nadwozie przy pomiarze pionowym (co najmniej 1200). Mocowanie koła przy pomocy śrub może być zmienione na mocowanie przy pomocy szpilek i nakrętek. Zabronione jest użycie opon przeznaczonych do motocykli.
- Zabronione są ejektory powietrza dodane na koła.
- Zabronione jest użycie jakiegokolwiek urządzenia zapewniającego ogumieniu zachowanie swoich właściwości z ciśnieniem wewnętrznym równym lub mniejszym niż ciśnienie atmosferyczne. Wnętrze opony (przestrzeń pomiędzy obręczą koła i częścią wewnętrzną opony) może być wypełnione wyłącznie powietrzem.
- Koło(-a) zapasowe nie jest (są) obowiązkowe. Niemniej jeżeli są, muszą być solidnie zamocowane, nie mogą być umieszczone we wnętrzu samochodu w miejscu przeznaczonym dla kierowcy i pilota.

3.3.6. Układ kierowniczy – musi pochodzić z modelu bazowego (seryjny) lub pochodzić w całości z samochodu homologowanego. Koło kierownicy może być wyposażone w mechanizm szybkiego zwolnienia zgodnie art. 255-5.7.3.9 Zał. J. Zabroniona jest jakakolwiek modyfikacja drążka kolumny kierowniczej, z wyjątkiem zastosowania wspomagania elektrycznego z certyfikatem CE lub TUV.

3.3.7. Układ hamulcowy

- Może być uruchamiany i kontrolowany wyłącznie przez kierowcę.
- Zawiera co najmniej dwa niezależne obwody uruchamiane tym samy pedałem (pomiędzy pedałem hamulca a zaciskami hamulcowymi, dwa obwody muszą dać się oddzielnie rozróżnić, bez wzajemnych połączeń innych niż mechaniczne urządzenie rozdzielające siłę hamowania)
- Mechaniczny hamulec ręczny może być zastąpiony układem hydraulicznym. Hamulec ręczny musi dać się zablokować w pozycji „zaciągniętej".
- Ciśnienie płynu hamulcowego musi być jednakowe w zaciskach hamulcowych kół tej samej osi, nie dotyczy to ciśnienia generowanego przez układ hamulca ręcznego.
- Tarcze hamulcowe - maksymalna średnica tarcz hamulcowych i grubość tarcz hamulcowych nie może przekroczyć wartości podanej w homologacji.
- Zaciski hamulcowe - maksymalna ilość tłoczków i wymiary tłoczków hamulcowych nie mogą przekroczyć wartości podanych w homologacji.
- Pompa hamulcowa, korektor hamowania oraz pompa hydrauliczna hamulca ręcznego są dowolne, ale muszą to być elementy / podzespoły dopuszczone do handlu.

3.3.8. Nadwozie - wszelkie modyfikacje nadwozia nie mogą obniżyć poziomu wytrzymałości konstrukcji nośnej nadwozia w odniesieniu do bazowej konstrukcji danego modelu samochodu.

- Homologowany kształt nadwozia musi być zachowany .
- Zderzak przedni i tylny może być wykonany z laminatu lub materiałów kompozytowych.
- Drzwi przednie muszą pozostać oryginalne lub mogą być zmodyfikowane zgodnie z art. 255-5.7.3.4. Zał. J. Drzwi tylne, w przypadku nadwozi 4 drzwiowych, muszą mieć zachowany oryginalny szkielet, ale poszycia mogą być wykonane z materiałów kompozytowych.
- Oryginalny kształt deski rozdzielczej musi być zachowany. Materiał deski oraz wykonanie jest dowolne.
- Pokrywa bagażnika, silnika, błotniki oraz listwy ozdobne i nakładki nadwozia mogą być wykonane z mocnego nieprzezroczystego materiału, pod warunkiem zachowania oryginalnego kształtu zewnętrznego
- Zamocowanie pokrywy bagażnika i silnika jest dowolne, niemniej w tym przypadku każda pokrywa musi być zamocowana w 4 punktach i musi posiadać możliwość otwarcia z zewnątrz.
- W zderzaku można umieścić dwa (2) okrągłe otwory o maksymalnej średnicy 10 cm, które będą wykorzystywane wyłącznie do zamontowania przewodów chłodzących hamulce.
- Otwory wentylacyjne w dachu mogą być wykonane we własnym zakresie z zachowaniem poniższych wymogów:
  a. muszą być umieszczone maksymalnie w 1/3 przedniej części dachu,
  b. maksymalna całkowita szerokość 500 mm,
  c. łączna maksymalna wysokość 100 mm,
  d. wystawanie wywietrznika poza obrys nadwozia w stosunku do górnej krawędzi przedniej szyby nie może być większe niż 50 mm.
- Osłony spodu samochodu muszą być zgodne z art. 255-5.7.2.10. Zał. J.
- Urządzenia aerodynamiczne muszą być zgodne z homologacją, ale mogą być wykonane z laminatu lub materiałów kompozytowych i muszą być solidnie zamocowane.
- Oryginalne miejsce na koło zapasowe („niecka" na koło zapasowe) może być zastąpione płaską płytą metalową, posiadającą tę samą grubość co oryginalna podłoga.

3.3.9 Instalacja elektryczna jest dowolna, ale napięcie oryginalnej instalacji elektrycznej, w tym również układu zapłonowego, musi być zachowane. Jeżeli akumulator umieszczony jest w kabinie to musi znajdować się za przednimi fotelami i musi być typu „suchego". Akumulator umieszczony w kabinie musi być solidnie zamocowany oraz elektrycznie i mechanicznie zabezpieczony osłoną.

3.4. Postanowienia końcowe

3.4.1. Każdy startujący samochód klasy Historic Open musi być zarejestrowany i musi posiadać dopuszczenie do ruchu drogowego na terenie RP. Ważność okresowego badania technicznego, jest potwierdzeniem tego, że samochód spełnia wymogi dla pojazdu mogącego poruszać się po drogach publicznych na terenie RP.

3.4.2. W czasie BK1 zawodnik i/lub kierowca pod rygorem niedopuszczenia do zawodów musi przedstawić wszystkie wymagane dokumenty (zgodnie z załącznikiem nr 2 do niniejszego Regulaminu HRSMP

3.4.3 Podczas BK1 będzie odbywać się plombowanie sprężarek oraz wskazanych przez Delegata Technicznego PZM innych części i zespołów.

4. UZNAWANE ŹRÓDŁA KONFIGURACJI TECHNICZNEJ SAMOCHODÓW

4.1. Dopuszczalność zastosowania rozwiązań technicznych i podzespołów ograniczona jest nie tylko zapisami w homologacji i Zał. J z okresu, ale również dostępnością i faktycznym stosowaniem takich rozwiązań w historii startów danego modelu samochodu.

We celu wykazania dopuszczalności zastosowanych podzespołów i rozwiązań technicznych w samochodach homologowanych i bez homologacji FIA lub PZM, które były wykorzystywane w rajdach samochodowych dopuszcza się następujące źródła wyszczególnione poniżej wg hierarchii ich wagi dowodowej:

a) Specyfikacja producenta, udokumentowane przez jeden lub więcej rodzajów dokumentów wydanych przez producenta: prospekty handlowe, instrukcje obsługi, instrukcje serwisowe, listy części zapasowych, wyniki testów samochodu prowadzone przez specjalistyczne wydawnictwa prasowe. Wszystkie z nich musza pochodzić z okresu, którego dotyczą.
b) Dowody na to, iż specyfikacja producenta dla celów sportowych różniła się od wersji „cywilnej" w postaci dokumentów rysunków technicznych, szkiców producenta z okresu lub artykułów prasowych z okresu. Dowody pochodzące z materiałów prasowych muszą pochodzić, co najmniej z dwóch źródeł.
c) Pisemna opinia wystawionej przez uznanego eksperta, którzy dokonał inspekcji samochodu.
d) Mniejszej wartości dowodowej są książki i artykuły uznanych autorów wydane w okresie późniejszym niż okres, którego dotyczą. Współczesne pisma podpisane przez producentów, mechaników, inżynierów, projektantów oraz kierowców i członków zespołów rajdowych z okresu mogą być także uznane, jako dowody dla konkretnego modelu samochodu.

4.2. Każdy z powyższych dowodów musi dotyczyć danego, konkretnego modelu.
4.3. Powyższe źródła obowiązują również jako dokumentacja barw historycznych oraz szczególnego znaczenia w historii rajdów.

5. INNE POSTANOWIENIA
5.1. Samochody niehomologowane dopuszczone we wszystkich kategoriach klasyfikuje się analogicznie do samochodów homologowanych.
5.2. Samochód który uzyskał homologację po 1990 roku, lecz produkowany był wcześniej jest w rozumieniu niniejszego załącznika samochodem homologowanym po 1990 roku i nie może być dopuszczony do rozgrywek HRSMP jako niehomologowany do 31.12.1990.
5.3. Wszystkie samochody muszą ponadto posiadać następujące wyposażenie/ spełniać następujące warunki:

a) Główny wyłącznik prądu – zgodnie z art.253-13 Zał. J.
b) Uszy holownicze – zgodnie z art.253-10 Zał. J.
c) Zamontowane pasy bezpieczeństwa zgodnie z art.253-6 Zał. J
d) Zamontowane fotele zgodnie z art.253-16 Zał. J
e) Wszystkie przewody paliwowe, olejowe, hamulcowe i elektryczne musza być zabezpieczone przed korozja, uszkodzeniem mechanicznym jeżeli są zamontowane poza kabiną pasażerską a w jej wnętrzu przed ryzykiem pożaru. Elementy te nie mogą być poprowadzone między nadwoziem a klatką bezpieczeństwa. Żadne elementy takiego zabezpieczenie nie mogą wzmacniać konstrukcji samochodu. Żadne dodatkowe zabezpieczenia nie są wymagane, jeśli zachowany został stan fabryczny.
f) Jeżeli nie zostało zachowane rozwiązanie seryjne, wszystkie przewody paliwowe, olejowe oraz zawierające płyn hydrauliczny lub chłodniczy muszą być zgodne z art.253-3 Zał. J.
g) Samochody wyposażone w systemy paliwowe bez pompy mechanicznej albo elektrycznej (np. opadowe) powinny mieć jasno oznaczony wyłącznik dopływu paliwa ze zbiornika.
h) Maksymalna średnica zewnętrzna zwężki w najwęższym punkcie musi być nie większa niż określa to regulamin i musi być utrzymana na odcinku 5 mm po obu stronach; całe powietrze musi przechodzić przez zwężkę.
i) Być wyposażone w dwa noże do przecinania pasów, zamontowane w sposób dający do nich dostęp kierowcy i pilotowi w zapiętych pasach bezpieczeństwa.
j) Wszystkie samochody mogą być wyposażone w;
   - osłonę silnika, chłodnicy, zawieszenia, skrzyni biegów, zbiornika paliwa, przeniesienia napędu, układu wydechowego i butli gaśniczych. Osłonę z materiałów lekkich dopuszcza się jedynie pod warunkiem udokumentowania przez zawodnika, że samochód w okresie homologacji i zgodnie z Zał. J startował z taką osłoną. W Pozostałych przypadkach słony te muszą być wykonane ze stopów aluminium lub stali i posiadać grubość minimum 4 mm dla stopów aluminium i 2 mm dla stali. Osłony te muszą dać się zdemontować i muszą być tak zaprojektowane aby służyły wyłącznie i specjalnie tylko w celu ochrony powyższych elementów.
k) We wszystkich samochodach dopuszczalny poziom hałasu mierzony zgodnie z procedurą FIA, pomiędzy 2500 i 3500 obr/min, nie może przekroczyć 103 dB(A).
l) Na szybach bocznych samochodu dozwolona jest folia przyciemniana, która spełnia warunki dopuszczenia do ruchu drogowego (przepuszczalność światła co najmniej 70%). W HRSMP zabronione jest stosowanie folii posrebrzanych.
m) Zamocowanie pokrywy bagażnika i silnika jest dowolne, lecz każda pokrywa musi być zamocowana w 4 punktach i musi posiadać możliwość otwarcia z zewnątrz.

5.3.1. Wszystkie samochody HRSMP obwiązują następujące przepisy dotyczące układu elektrycznego:

a) Dopuszcza się zmianę instalacji elektrycznej z 6 na 12 volt.
b) Akumulator: dowolny.
c) Generator prądu: Prądnica może być zastąpiona alternatorem.
d) Oświetlenie: przednie, stanowiące oryginalne wyposażenie nie mogą być modyfikowane a ich zasilanie i zastosowane źródło światła musi pozostać oryginalne. Dopuszcza się jednak wymianę żarówek próżniowych na żarówki halogenowe (jodowe).
e) Dopuszcza się dodatkowe reflektory przednie. Ich rodzaj i ilość (zawsze zgodne z przepisami kodeksu drogowego) musi być zgodna danymi producenta z właściwego dla danego samochodu okresu historycznego, z zastrzeżeniem, że dopuszcza się wymianę żarówek próżniowych na żarówki halogenowe (jodowe). Listwy LED są bezwzględnie zakazane.

5.4. Każde odstępstwo i/lub modyfikacja wymagająca wpisu do NHTP uznawana jest za niezgodną z regulaminem o ile nie została przed startem wpisana przez Delegata Technicznego PZM lub inną upoważniona osobę do NHTP. Odpowiedzialność za to, że każdy taki wpis został właściwie dokonany spoczywa wyłącznie na zawodniku.

5.5. Zawodnik, którego samochód nie spełnia wymogów niniejszego regulaminu nie będzie dopuszczony do startu w rajdzie.

6. ODSTĘPSTWA

6.1. W wyjątkowych przypadkach w trakcie trwania sezonu, na wniosek zawodnika Delegat Techniczny PZM może wydać zgodę na odstępstwo od wymogów niniejszego załącznika do regulaminu HRSMP. Szczególnie uzasadnioną przesłanką dla wydania takiej zgody jest spełnienie następujących warunków:

- zastosowane materiały są takie same jak w homologacji lub specyfikacji fabrycznej,
- zasada działania jest taka sama jak podzespołów oryginalnych,
- technologia wykonania jest zgodna z technologią dostępną przed rokiem 1991,
- wymiary są zgodne z oryginałem,
- oryginalne podzespoły są nie dostępne,
- zastosowane rozwiązania nie podwyższają osiągów samochodu oraz jego wytrzymałości i niezawodności, w porównaniu do wersji homologowanej (produkcyjnej),
- zastosowane rozwiązania podyktowane są względami bezpieczeństwa.

6.1.1. Każda taka decyzja ma charakter indywidualny i odnosi się wyłącznie do konkretnego samochodu w specyficznej konfiguracji technicznej i wyposażenia bezpieczeństwa. Podlega ona wpisowi do NHTP. Jej ważność jest ograniczona do sezonu, w którym została wydana.

6.2. GKSS PZM na wniosek Delegata Technicznego może w załączniku do Regulaminu HRSMP lub oddzielnym komunikatem (przed pierwszym rajdem sezonu – na sezon bieżący lub po ostatnim rajdzie sezonu – na sezon kolejny) ogłosić dopuszczalność odstępstw, które będą miały zastosowanie do wszystkich i/ lub konkretnych marek lub modeli podyktowanych niedostępnością oryginalnych części i podzespołów oraz koniecznością unifikacji dopuszczalnych zamienników. W szczególnych okolicznościach GKSS PZM może w każdym momencie sezonu wprowadzić inne lub dodatkowe wymogi techniczne podyktowane względami bezpieczeństwa. Każdy taki komunikat jest od momentu ogłoszenia obowiązującym załącznikiem do regulaminu HRSMP obowiązującym. Ważność zatwierdzonych poprzednio przez GKSS odstępstw potwierdzona jest ujęciem ich w regulaminie HRSMP na kolejny sezon. Odstępstwa obowiązujące w bieżącym sezonie znajdują się w załączniku nr 9 do niniejszego Regulaminu HRSMP.

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

6.4. Lista samochodów historycznych z wygasłą homologacją FIA dostępna jest na stronach www.fia.com/historic-regulations oraz www.pzm.pl a historyczne homologacje i historyczne Zał. J z okresu dostępne są na stronie historicdb.fia.com/.

6.5. O ile niniejszy regulamin nie przewiduje inaczej wszystkie podzespoły muszą pochodzić z tego samego modelu lub innego wariantu produkcyjnego tego modelu z tego samego okresu a stosowanie współczesnych technologii jest zakazane.

6.6. Wszystko, co nie jest w niniejszym regulaminie dozwolone jest zakazane.

Zał. 3a

Wyposażenie bezpieczeństwa

1. W HRSMP obowiązuje następujące wyposażenie bezpieczeństwa dla samochodów kategorii FIA:
1.1. Klatka – Dla samochodów z okresu 1.01.1931 - 31.12.1961 klatka musi być zgodna z zał. V i VI do Zał. K lub Zał. J. Za zgodą Delegata Technicznego dopuszczalna jest klatka zgodna z Zał. J obowiązującym w dacie homologacji. Taka zgoda dokumentowana jest wpisem do NHTP.
1.2. Otulina klatki. W miejscach gdzie ciała załogi mogą stykać się z klatką bezpieczeństwa musi być ona osłonięta otuliną „miękką". Zaleca się stosowanie otuliny niepalnej. W miejscach gdzie kask może stykać się z klatką bezpieczeństwa klatka musi być osłonięta otuliną według standardu FIA 8857-2001, typ A (lista tech. nr 23) wg art. 253 Zał. J. Otulina ta musi być zamocowana nieruchomo do klatki.
1.3. Pasy bezpieczeństwa – dla wszystkich samochodów od okresu F włącznie pasy muszą być zgodne ze standardem 8853/98 (lista tech. FIA nr 24 lub 57) i muszą być zamontowane zgodnie z art.253-6.2 Zał. J. Dla samochodów z okresów D i E dopuszcza się stosowanie pasów bezpieczeństwa zgodnych ze standardem 8854/98.
1.3.1. O ile wymogi związane ze stosowaniem FHR nie stanowią inaczej w sezonie 2020 dopuszcza się stosowanie pasów bezpieczeństwa z przekroczoną datą ważności do użycia (Not Valid) o 5 lat.
1.4. Fotele (lista tech. nr 12 lub 40) - zgodne z art. 253-16 Zał. J. O ile wymogi związane ze stosowaniem FHR nie stanowią inaczej dopuszcza się fotele zgodne ze standardem 8855/1999 przez okres 5 lat od daty końca użytkowania bez dodatkowego przeglądu producenta. Dla samochodu Lancia 037 wymagana jest wyłącznie norma 8862/2009. Stosowanie foteli z aktualną homologacją FIA jest zdecydowanie zalecane.
1.4.1. Dla samochodów z okresów D i E (1931-1962) dopuszcza się zachowanie oryginalnych foteli sportowych. Jeśli oryginalne fotele zostały zmienione to tylko na fotele zgodne ze specyfikacją okresu, zgodne z art. 1.4. niniejszego załącznika lub zgodne z aktualną homologacją FIA. Każdorazowe zastosowanie oryginalnych foteli lub foteli z okresu wymaga zgody Delegata Technicznego oraz wymaga wpisu do NHTP.
1.4.2. W samochodach wyposażonych w silnik z doładowaniem i napęd na cztery koła z okresu J1 i J2 fotele muszą spełniać warunki Zał. J.
1.4.3. Gaśnice i systemy gaśnicze. Wszystkie samochody muszą być wyposażone w system gaśniczy zgodny z art. 253.7.2. Zał. J jak również muszą być wyposażone w gaśnicę ręczną zgodną z art. 253-7.3. Zał. J.
1.4.4. Wyposażenie bezpieczeństwa osobistego - zgodne z wymogami rozdziału III Zał. L, z następującymi wyjątkami:

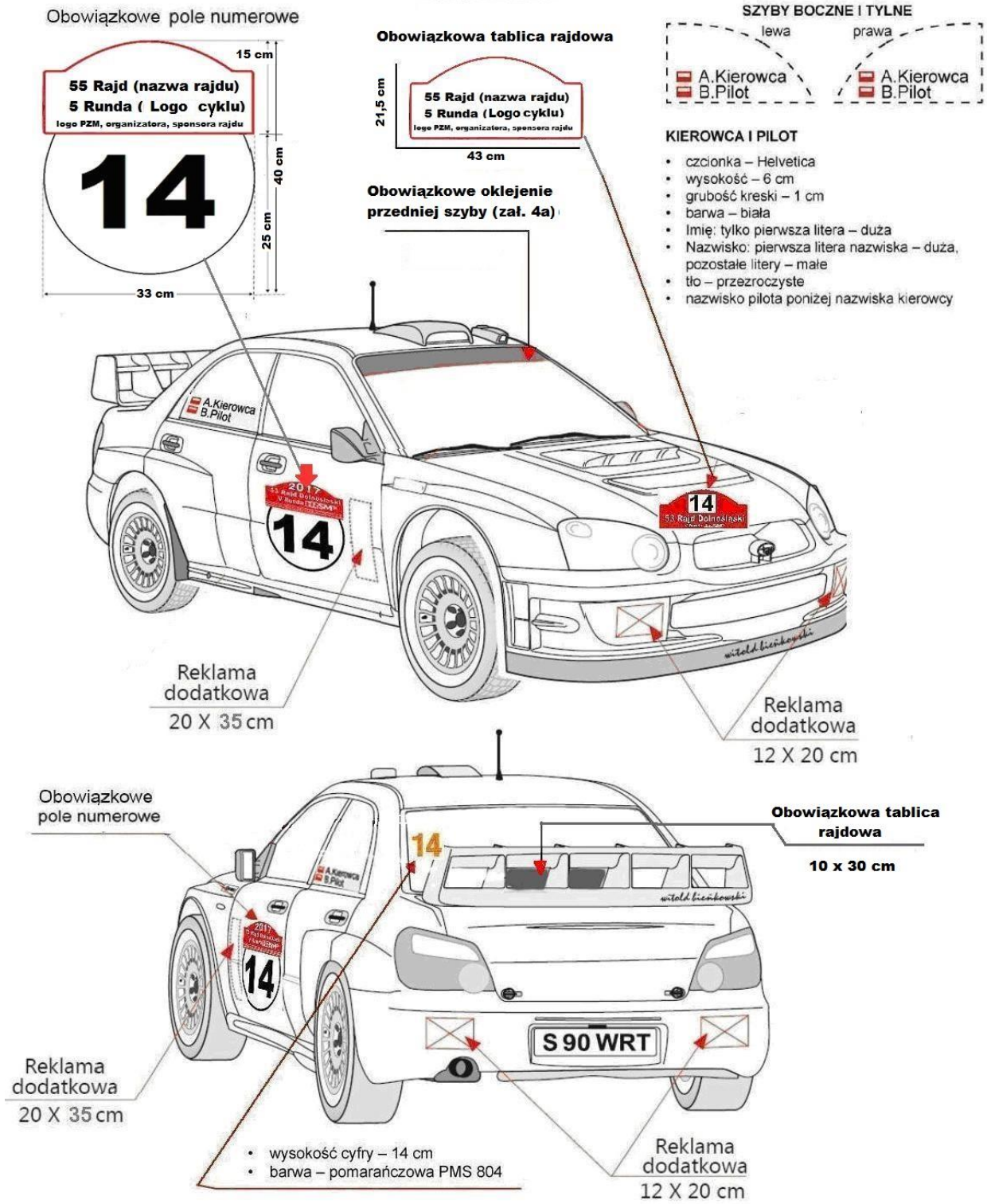
a) kaski zgodne ze standardem:
   - Snell SA2005 + FIA 8858-2002;
   - Snell SA2005 + FIA 8858-2010;
   - (tylko dla samochodów z okresów D i E startujących bez FHR): Snell SA 2010; Snell SAH 2010; Snell SA 2015;

   są w czasie rajdu dopuszczone do użycia przez członków załogi;
b) kombinezon – dopuszczone jest używanie kombinezonów z utraconą homologacją FIA Standard 1986;
c) rękawice (nie dotyczy pilotów), buty, bielizna (długa), balaklawa, skarpety – dopuszczone jest używanie w/w wyposażenia osobistego z utraconą normą ISO 6940 lub Standardem 1986.

Powyższe elementy wyposażenia osobistego są obowiązkowe.
Z zastrzeżeniem szczególnych rozwiązań dla samochodów z okresów D i E, od sezonu 2022 wyposażenie bezpieczeństwa musi być zgodne z wymogami rozdziału III Zał. J, bez żadnych wyjątków.
1.5. FHR jest obowiązkowy dla wszystkich załóg HRSMP z wyjątkiem załóg startujących samochodami z okresów D i E, dla których jest zdecydowanie zalecany.
1.5.1. Z zastrzeżeniem szczegółowych postanowień zawartych w art. od 1.3.1 do 1.4.4. niniejszego załącznika do Regulaminu ramowego HRSMP użyte fotele, kaski i pasy bezpieczeństwa oraz akcesoria FHR muszą spełniać wymogi właściwe dla zastosowanego systemu FHR (patrz Zał. L rozdział III punkt 3).
1.6. Na wniosek zawodnika, w szczególnie uzasadnionych przypadkach, Delegat Techniczny po konsultacji z GKSS PZM, może zezwolić, w danym samochodzie, na odstępstwo od wyżej wymienionych wymogów bezpieczeństwa lub określić szczególne warunki ich aplikacji. Każde takie odstępstwo wymaga wpisu do NHTP.
1.7. Delegat Techniczny po konsultacji z GKSS PZM może wydać decyzję podwyższającą wymogi bezpieczeństwa dla samochodu o szczególnej konfiguracji technicznej, konstrukcji i/lub konfiguracji wyposażenia bezpieczeństwa. Każda taka decyzja mysi być wpisana do NHTP.
1.8. Wyposażenie bezpieczeństwa samochodów kategorii Historic Open określa art. 3.2 załącznika nr 3 do niniejszego Regulaminu.

Zał. 4

Rozmieszczenie reklamy obowiązkowej i dodatkowej



- Pole reklamy dodatkowej, znajdującej się na obu drzwiach przednich o wymiarach 20 x 35 cm o wymiarach leży w wyłącznej dyspozycji Organizatora rajdu.
- Pole reklamy dodatkowej, znajdujące się na czterech narożnikach samochodu (zderzak przedni i tylny oraz na szybie tylnej leży w wyłącznej dyspozycji Promotora cyklu HRSMP.
- W rundach rozgrywanych poza granicami RP tablice rajdowe oraz pola numerowe mogą podlegać przepisom obowiązującym dla historycznych mistrzostw kraju ASN organizatora.

Zał. 4a

Oklejenie przedniej szyby

1. Na pasie przedniej szyby o podkładzie czarnym matowym (blenda), muszą znajdować się wyłącznie oznaczenia przedstawione w niniejszym załączniku w kolorystyce i rozmieszczeniu jak na rysunku powyżej:

a/ Logo cyklu XXXX HRSMP o wysokości 8 cm i łącznej długości 55 cm (z czego „XXXX" o długości 29 cm a „HRSMP" o długości 26 cm).

b/ Logo PZM o boku 8 cm (zgodne z Księgą Znaku PZM).

c/ kod klasyfikacji - czcionka Helvetica, wysokość 6 cm, grubość 1 cm, kolor biały

2. W sytuacji specyficznego układu szyby przedniej względem siedzeń kierowców, w niektórych pojazdach (ograniczenie widoczności przez pas reklamy), dopuszcza się zastąpienie pasa czarnego pasem przezroczystym o ciemnej barwie lub całkowitej rezygnacji z pasa z jednoczesnym zachowaniem pozostałych, wskazanych oznaczeń. Każde opisane powyżej odstępstwo wymaga zgody Delegata Technicznego oraz podlega wpisowi do NHTP.

3. Komplet materiałów do oklejenie przedniej szyby (z wyjątkiem czarnego tła blendy, które zawodnik zobowiązany jest przygotować we własnym zakresie) wydawane są zawodnikowi bezpłatnie przy pierwszym starcie w konkretnej kategorii i klasie. Przy kolejnych startach zawodnik będzie miał zapewnioną możliwość zakupu kolejnego kompletu za kwotę 50,- PLN.

4. Dodatkowo, organizator może zdecydować o umieszczeniu jego logo w miejscu jak na rysunku powyżej, o wielkości zamykającej się w kwadracie 8x8 cm. Obowiązek dostarczenia logo organizatora do umieszczenia na blendzie spoczywa na organizatorze.

5. Zawodnik może umieścić na blendzie przedniej szyby logo macierzystego klubu w miejscu przewidzianym (jak na rysunku powyżej). Logo być w oryginalnych proporcjach, całkowicie mieścić się na czarnym polu blendy mieć maksymalny wymiar 8x8 cm.

Zał. 4b.

Zasady uznawania barw za historyczne

Celem wymogu barw historycznych w HRSMP jest zachowanie historycznego wizerunku samochodów rajdowych startujących w cyklu. Jednocześnie należy wziąć pod uwagę, że starty zawodników samochodami historycznymi są współfinansowane przez ich współczesnych sponsorów. By, z jednej strony umożliwić takie współfinansowanie, a z drugiej zachować historyczny wizerunek samochodów startujących w HRSMP przyjęto poniższe wytyczne uznawania barw, za spełniające wymogi regulaminu HRSMP, w tym zakresie:

1/ Układ graficzny malowania nadwozia musi być w oryginalnym kształcie, wielkości i kolorystyce z zachowaniem logo oryginalnego sponsora/sponsorów - o ile ich reklama nie jest zakazana. W przypadku samochodów w innym kolorze niż oryginał dopuszcza się zastosowanie kolorystyki nieoryginalnej, lecz zharmonizowanej z nadwoziem.

2/ W związku z ustawowym zakazem reklamy niektórych wyrobów oraz nazw i logotypów firm zakazane oryginalne logotypy i nazwy mogą być zastąpione tekstem / grafiką w takim samym rozmiarze, kolorystyce i generalnym kształcie jednak w sposób pozbawiający ich cech reklamy zakazanej.

3/Wymagane jest zachowanie oryginalnego układu rozmieszczenia, wielkości i kolorystyki naklejek. Połowa oryginalnych naklejek może być zastąpiona treściami współczesnych sponsorów pod warunkiem zachowania oryginalnej lokalizacji, wielkości oraz kolorystyki.

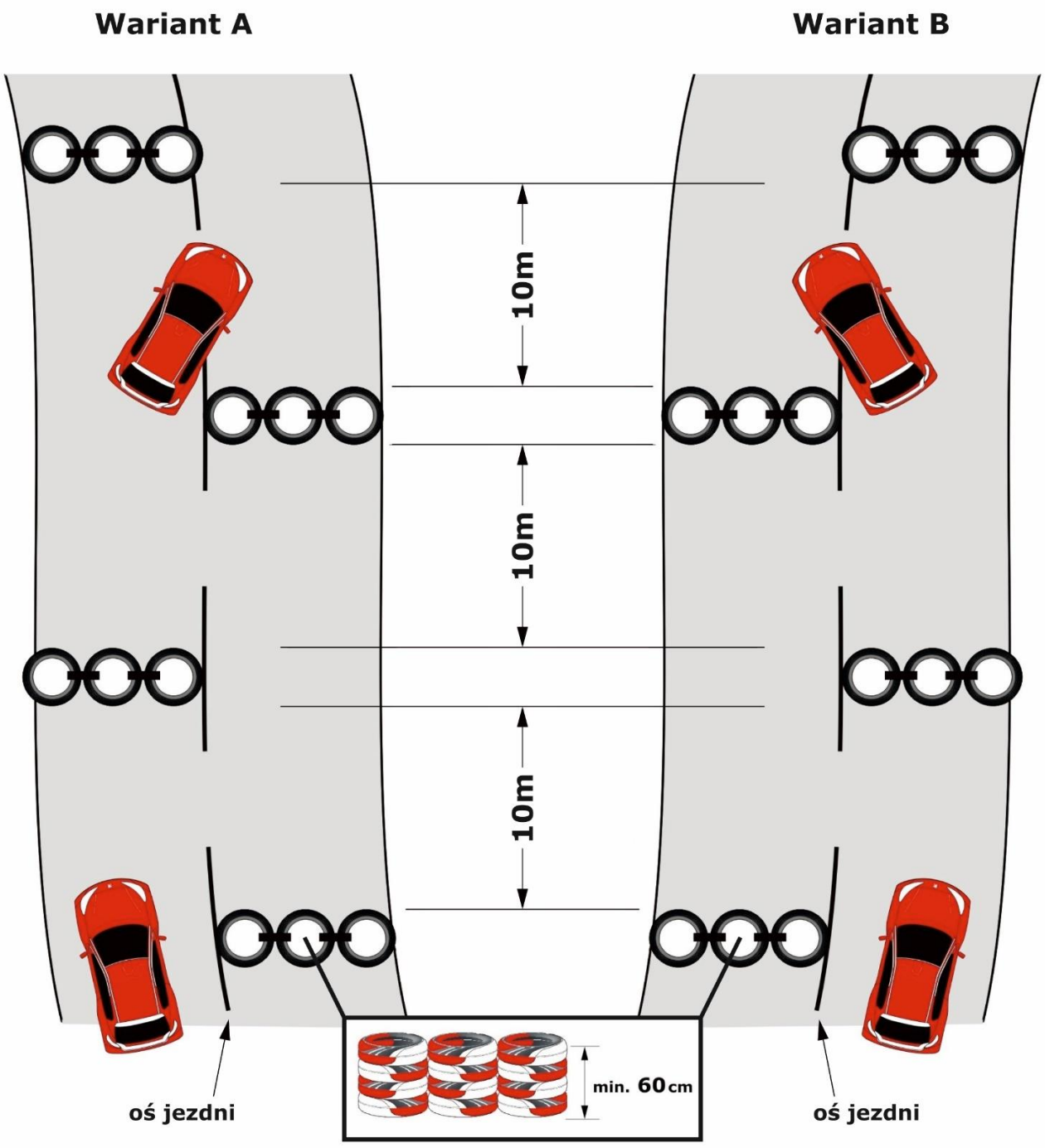
4/ W pozostałym zakresie reklama współczesnych sponsorów jest ograniczona do powierzchni $2m^2$ na całym samochodzie.

5/ Za barwy historyczne mogą być uznane tylko takie układy graficzne, które są zbliżone graficzną charakterystyką pierwowzoru.

6/ Dla oryginalnych samochodów rajdowych z historią startów w rajdach do Mistrzostw Kraju, ERC lub WRC uznaje się barwy w których startowały one w tych cyklach.

Zał. 5

Schemat szykany



- Każdy element (poprzeczka) szykany musi być zbudowany z ustawionych obok siebie słupków opon połączonych ze sobą w sposób trwały.
- Wysokość tak ustawionej, „ściany" opon powinna wynosić minimum 60 cm.
- Wszystkie elementy szykany muszą być w kolorze łatwo odróżniającym się od otoczenia (jaskrawy kolor, taśma ostrzegawcza).
- Wjazd w szykanę może zaczynać się zarówno ze strony lewej, jak i prawej.
- Szykana składa się standardowo z czterech elementów (poprzeczek). Dopuszcza się zbudowanie szykany z trzech/dwóch elementów (poprzeczek).

Zał. 6

Zasady mocowania kamer w samochodach sportowych

1. WSTĘP

Termin kamera odnosi się do wszystkich elementów urządzenia np.: obiektyw, wspornik, uchwyt, urządzenie nagrywające, baterie. Zastosowanie kamer i / lub video-rejestratorów musi być każdorazowo zatwierdzone przez Delegata Technicznego PZM.

2. MONTAŻ KAMER W SAMOCHODACH ZAMKNIĘTYCH

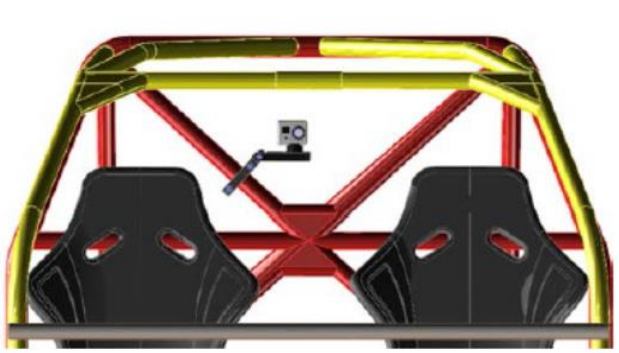
2.1. Kamery wewnętrzne

2.1.1. Kamery posiadające wspornik muszą być zamontowane przy zachowaniu następujących zasad:

- w strefie za oparciami foteli,
- do elementu klatki bezpieczeństwa np. przy użyciu skręcanych obejm (rys. 1 i 2),
- do metalowej konstrukcji nadwozia np. przy użyciu przykręconych uchwytów.

2.1.2. Kamery typu "Cravon" mogą być mocowane na elemencie klatki bezpieczeństwa z przodu lub w obszarze odpowiadającym powierzchni deski rozdzielczej (rys. 3 i 4).

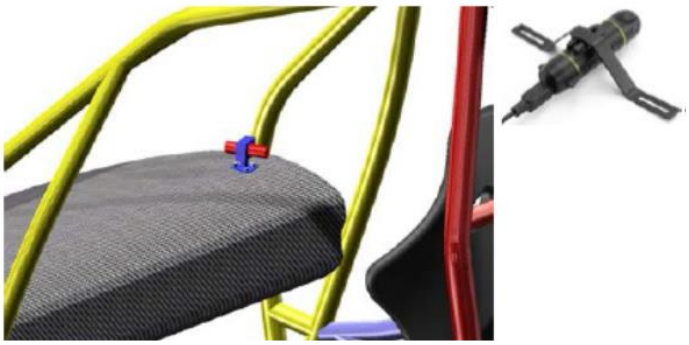
2.1.3. Skrzynka rejestrująca (z bateriami) musi być zamocowana do podłogi za jednym z siedzeń – zasada montażu identyczna jak w przypadku mocowania akumulatora w kabinie (Zał. J art. 255, art. 5.8.3).



Rys. 1

Rys. 2

Rys. 3



Rys. 4

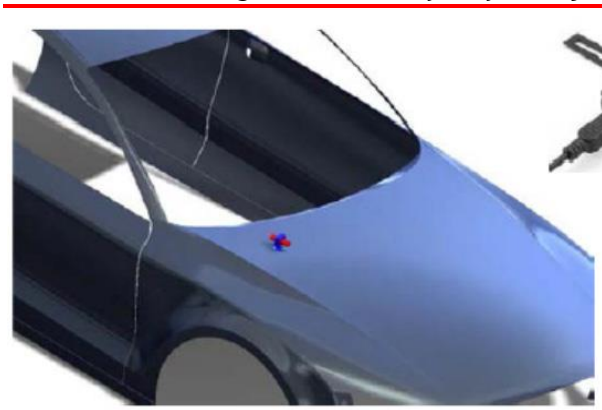
2.2. Kamery zewnętrzne

2.2.1. Kamery muszą być zamontowane wewnątrz obrysu nadwozia (widok z góry – rys. 5 i 6).

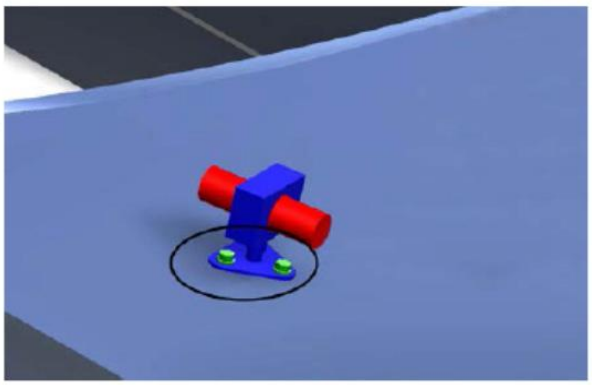
2.2.2. Jeżeli kamera posiada wspornik to jego wysokość nie może przekraczać 40 mm. Do mocowania kamery ze wspornikiem o wysokości 40 mm musi być zastosowane rozwiązanie jak pokazano na rys. 6, tj.:

- połączenie z nadwoziem przy użyciu minimum 2 śrub M5 z nakrętkami,
- wkładki ze sklejki o minimalnej grubości 3 mm i powierzchni 120 cm^2 zamontowanej od wewnętrznej strony nadwozia (materiał nadwozia znajduje się pomiędzy sklejką i podporą kamery),
- solidne mechanicznie połączenie kamery ze wspornikiem.

2.2.3. Jeżeli stosuje się oddzielny element rejestrujący lub baterie to części te muszą być zamontowane wg zasad podanych w pkt 2.1.



Rys. 5

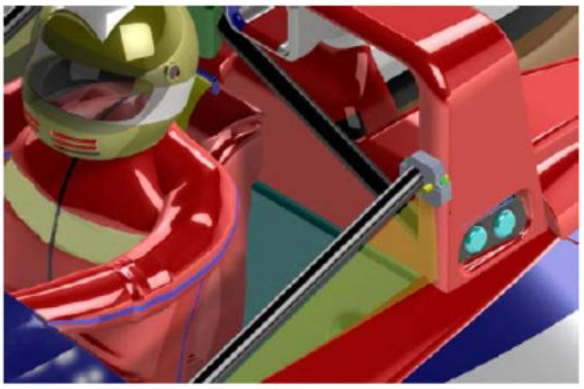


Rys. 6

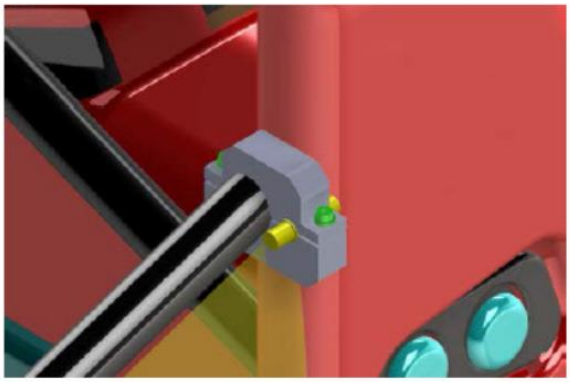
3. MONTAŻ KAMER W SAMOCHODACH OTWARTYCH (jedno- lub dwumiejscowych)

Wspornik kamery musi być zamocowana mechanicznie do pałąka klatki bezpieczeństwa (rys. 7 i 8):

- jeżeli w tylnej przestrzeni to za zagłówkiem/głową kierowcy. Miejsce dowolne pod warunkiem, że w żadnym przypadku kamera nie wejdzie w kontakt z ciałem kierowcy,
- jeżeli w przestrzeni przed głową kierowcy to pod warunkiem zachowania odległości minimum 400 mm od głowy kierowcy.



Rys. 7



Rys. 8

4. ROZWIĄZANIA ZABRONIONE

Zabrania się montażu kamer lub wsporników przy użyciu taśm, rzepów lub urządzeń przyssanych. Przykłady rozwiązań zabronionych pokazano na rys 9 i 10.

Rys. 9

Rys. 10

Zał. 7

Klasyfikacja samochodów polskich i ich prototypów

1. Dla samochodów produkcji polskiej obowiązują następujące homologacje:
1.1. Polski Fiat (FSM/FSO) 126p:

HOMOLOGACJA			POJEMNOŚĆ	MARKA	MODEL
DATA	NUMER	GRUPA			
1976-01-01	5616	1	594	Polski Fiat	126 P
1979-04-01	5752	1	652	FSM	126 P 650
1979-04-01	5752	A	652	FSM	126 P 650
1984-01-01	5188	A	652	FSM	Polski Fiat 126 P - 650 E
1988-04-01	5359	A	704	FSO	Polski Fiat 126 Bis

1.2. Polski Fiat (FSO) 125p:

HOMOLOGACJA			POJEMNOŚĆ	MARKA	MODEL
DATA	NUMER	GRUPA			
1968-07-01	5246	1	1294	Polski Fiat	125 P (1300)
1970-07-01	5361	1	1481	Polski Fiat	125 P / 1500
1974-03-01	5556	1	1295	Polski Fiat	125 P / 1300
1974-03-01	5557	1	1481	Polski Fiat	125P / 1500
1983-05-01	5142	A/N	1598	FSO	125 p
1984-03-01	5206	A	1295	FSO	1300 - 125 P
1984-03-01	5205	A/N	1481	FSO	1500 - 125 P

1.2.1. Samochody Polski Fiat 125p w wersji „Monte Carlo" (z silnikiem 1.6) uznaje się za homologowane przez PZM wg wymogów Zał. J z roku 1974 dla Grupy 2. Podstawą jest udokumentowany historycznie start modelem 1.6 Monte Carlo w 1974 roku załóg A. Jaroszewicz / I. Jaroszewicz, M. Stawowiak /J. Czyżyk, K. Komornicki / J. Różański, J. Bachtin / M. Kujawińska oraz R. Mucha / J. Żyszkowski w grupie 2 w 12 Rajdzie Polskiego Fiata, 24 Rajdzie Wisły, 34 Rajdzie Polski, 7 Rajdzie Kormoran. Za wykładnik homologacji uznaje się homologację nr 5557 dla grupy A z modyfikacjami dozwolonymi przez Zał. J z roku 1974 dla grupy 2. Samochód ten będzie klasyfikowany w HRSMP w Kategorii FIA 2 (klasa C2).

1.2.2. Samochody Polski Fiat 125p z silnikiem 1.8 („Akropolis") uznaje się za homologowane przez PZM wg wymogów Zał. J z roku 1974 dla Grupy 2. Podstawą są udokumentowane historycznie starty w 11 Rajdzie Polskiego Fiata (1973) załóg A. Jaroszewicz / B. Drągowski oraz R. Mucha / J. Żyszkowski w Grupie 5 prototypem tego modelu oraz pierwszy start tego modelu w Grupie II podczas 24 Rajdu Wisły w 1974 r. (załoga A. Jaroszewicz / K. Wojdyła). Za wykładnik homologacji uznaje się dokumentację techniczną OBR FSO, historyczną dokumentację fotograficzną dla wersji Akropolis oraz - w zakresie silnika - homologację nr 5481 Fiata 132 S (1756 cc), którego silnik montowany był w tym modelu. Za datę homologacji uznaje się 1.01.1974. Samochód ten będzie klasyfikowany w HRSMP w Kategorii FIA 2 (klasa C3).

1.2.3. Samochód Fiat 125p GTJ we wszystkich wersjach silnikowych uznawany jest jako prototyp powstały w OBR FSO i na podstawie art. 4.1 niniejszego regulaminu oraz art. 4 załącznika nr 3 do niniejszego regulaminu, samochód ten dopuszczony jest do startów w HRSMP. Uznaje się ten samochód jako homologowany prototyp z datą homologacji 1.01.1975. Za wykładnik homologacji uznaje się dokumentację techniczną OBR FSO, wiarygodne relacje pracowników OBR FSO, którzy uczestniczyli w pracach projektowo badawczych nad tym modelem oraz zawodników,

którzy startowali tym modelem. W zakresie silników za wykładnik homologacji uznaje się homologacje silników użytych do budowy tego prototypu: dla silnika 1.8 – homologację nr 635 wydaną dla samochodu Fiat Abarth 124 Rally z dnia 1.01.1974; dla silnika 2,0 - homologację nr 5841 (Grupa 1) samochodu Fiat 132 S (rozszerzenie homologacji 4/3E z dnia 1.01.1978 dotyczące silnika 2.0 i następne), a dla silnika 3,2 homologację nr 1635 wydaną dla samochodu Fiat 130 – 3200 z dnia 1.04.1972. Samochód ten będzie klasyfikowany w HRSMP w zależności od pojemności: 1,8 – kategoria FIA 2 (klasa C3); 2.0 – kategoria FIA 3 (klasa D3); 3.2 – kategoria FIA (2 klasa C4).

1.2.4. Samochód Polski Fiat 125p z silnikiem 2.0 uznawany jest jako prototyp powstały w OBR FSO i na podstawie art. 4.1 niniejszego regulaminu oraz art. 4 załącznika nr 3 do niniejszego regulaminu samochód ten dopuszczony jest do startów w HRSMP. Uznaje się ten samochód, jako homologowany prototyp z datą homologacji 8.04.1978 tj. datą pierwszego udokumentowanego startu takim samochodem załogi A. Jaroszewicz / R. Żyszkowski (Rajd Rzeszowski 8-9 kwietnia 1978). Za wykładnik homologacji uznaje się dokumentację techniczną OBR FSO historyczną dokumentację fotograficzną, wiarygodne relacje pracowników OBR FSO, którzy uczestniczyli w pracach projektowo badawczych na tym modelem, zawodników którzy startowali tym modelem, oraz inne źródła wymienione w art. 4 załącznika nr 3 do niniejszego regulaminu. W zakresie silnika za wykładnik homologacji uznaje się homologacja nr 5841 (Grupa 1) dla samochodu Fiat 132 S (rozszerzenie homologacji 4/3E z dnia 1.01.1978 dotyczące silnika 2.0 i następne), którego silnik był użyty w tym prototypie. Samochód ten będzie klasyfikowany w HRSMP w kategorii FIA 3 (klasa D3).

1.3. Polonez:

HOMOLOGACJA			POJEMNOŚĆ	MARKA	MODEL
DATA	NUMER	GRUPA			
1979-01-01	656	4	1481	FSO	Polonez 125 PN
1979-01-01	657	4	2000	FSO	Polonez
1980-04-01	5790	A	1481	FSO	Polonez 125 PN
1980-04-01	1704	2	1995	FSO	Polonez 2000
1983-05-01	5141	A/N	1598	FSO	125 PN
1984-03-01	5204	A	1481	FSO	Polonez 1500 - 125 PN
1984-04-01	5215	A	1598	FSO	125 PN C
1984-04-01	261	B	1995	FSO	Polonez 2000 C

1.4. Za zgodą Delegata Technicznego na podstawie art. 6.1. załącznika nr 3 do niniejszego regulaminu polski samochód może być dopuszczony na podstawie konfiguracji technicznej zastosowanych podzespołów, a nie wg homologacji opierającej się o zastosowany, zbliżony wariant nadwozia. Jednak poszerzenia nadwozia muszą być zgodne z homologacją i lub Zał. J z okresu. Każda taka zgoda podlega wpisowi do NHTP.
1.5. Zasady uznawania homologacji opisane powyżej stosuje się analogicznie do samochodów produkcji KDL. Podstawą każdorazowo będzie, przedłożona przez zawodnika, przekonywująca dokumentacja historyczna.

Zał. 8

Przejazdy Specjalne

1. Przejazdy specjalne służą praktycznemu doskonaleniu posiadanych umiejętności, stosowania przepisów organizacyjnych i porządkowych obowiązujących w rajdach, doskonaleniu techniki jazdy, oraz promocji rajdów i popularyzacji sportu samochodów historycznych. Przejazdy te odbywają się poza rywalizacją sportową, a kierowcy i piloci odbywający przejazdy specjalne są uczestnikami rajdu, ale nie są uczestnikami zawodów sportowych w myśl przepisów FIA i PZM oraz nie są w nich klasyfikowani. O zakwalifikowaniu załogi do przejazdów bez pomiaru czasu podczas rund HRSMP decyduje Organizator w konsultacji z Koordynatorem rajdów historycznych z ramienia GKSS PZM. W stosunku do przejazdów specjalnych obowiązują zasady określone poniżej.

1.1. Przejazdy jako „GOŚĆ"

Przewiduje się, że Organizator może zaprosić do udziału w rajdzie jako „GOŚĆ" mistrzów i zawodników sportu samochodowego oraz załogi krajowe i zagraniczne jadące samochodami o szczególnym znaczeniu w historii rajdów. Załogi zagraniczne muszą posiadać aktualna polisę OC ważną na terytorium RP. Od uczestników rajdu jako „GOŚĆ" nie wymaga się posiadania aktualnej licencji, a ich przejazd na całej lub części trasy rajdu odbywa się poza konkurencją i bez pomiaru czasu. Wyposażenie bezpieczeństwa dla uczestniczących w rajdzie jako „GOŚĆ" musi być zgodne z wymogami Mistrzostw Europy w Sportowych Rajdach Historycznych FIA. W wyjątkowych okolicznościach, w tym szczególnie dla mistrzów sportu rajdowego i/lub w ramach podejmowanych akcji charytatywnych, w trybie jednorazowej decyzji indywidualnej Organizator może określić inne, szczególne warunki i tryb uczestnictwa załogi „GOŚĆ" w rajdzie.

1.2. Przejazdy bez pomiaru czasu.

Dla przejazdów bez pomiaru czasu obowiązują dodatkowo następujące szczególne wymogi:

1.2.1. Posiadania co najmniej licencji RN dla kierowcy i licencji B,C dla pilota, lub równoważnej licencji krajowej innych ASN.

1.2.2. Warunkiem dopuszczenia załogi do przejazdu specjalnego podczas rajdu HRSMP jest udział kierowcy i pilota w Odprawie Bezpieczeństwa, o której mowa w art. 12.12. niniejszego regulaminu.

2. Inne wymogi dotyczące przejazdów specjalnych:

2.1. Wyposażenie bezpieczeństwa zgodne z regulaminem HRSMP bez jakichkolwiek odstępstw.

2.2. Z zastrzeżeniem art. 2.6. niniejszego załącznika obowiązują wymogi techniczne zgodne z załącznikiem nr 3 do Regulaminu HRSMP.

2.3. Samochód dopuszczony do przejazdów specjalnych musi posiadać aktualny przegląd techniczny oraz ubezpieczenie OC i NNW oraz przejść badanie PBK lub BK1.

2.4. Dla silników doładowanych w samochodach jadących bez pomiaru czasu wg wymogów technicznych dla kategorii FIA obowiązuje zwężka zgodna z homologacją/Zał. J z okresu dla grupy N, lecz nie więcej niż 36 mm. Dla samochodów startujących w specyfikacji technicznej kategorii Historic Open, z uwagi na dużą gamę możliwych do zastosowania silników homologowanych / produkowanych po raz pierwszy po 1990 roku rozmiar zwężki musi być każdorazowo dostosowany do zastosowanej jednostki napędowej. Decyzję dotyczącą właściwego rozmiaru zwężki podejmuje Delegat Techniczny podczas BK1, który może wymagać zaplombowania turbiny lub innych części bądź, podzespołów. Decyzja Delegata Technicznego wpisywana jest w protokół Badania Kontrolnego. Maksymalna średnica zwężki w przejazdach specjalnych wynosi 36 mm.

2.5. Do przejazdów specjalnych nie mogą być dopuszczeni ci, którzy w ostatnich dwóch sezonach byli karani za wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu w rajdach.

2.6. Na wniosek Delegata Technicznego do przejazdów specjalnych mogą być dopuszczone samochody, które częściowo nie spełniają warunków historycznej zgodności technicznej zawartych w załączniku nr 3 do Regulaminu ramowego HRSMP. Samochody, których specyfikacja znacząco wykracza poza wymogi kategorii FIA będą uważane za startujące wg wymogów technicznych dla kategorii Historic Open. Wszystkie załogi startujące bez pomiaru czasu w trybie art. 1.2 niniejszego załącznika zobowiązane są wypełnić, złożyć i opłacić wiosek o wydanie NHTP. Dokument ten będzie podstawą przeprowadzenia BK1.

2.7. Samochody załóg odbywających przejazdy specjalne jadą na końcu stawki. O kolejności startu decydują numery startowe przydzielone przez organizatora indywidualnie.

2.8. Odbywających przejazdy specjalne obowiązuje na całej trasie rajdu, w szczególności podczas OS, bezwzględne i rygorystyczne przestrzeganie zasad bezpieczeństwa, w tym m.in.:

- zachowanie reżimu szczególnej ostrożności, w tym utrzymania prędkości bezpiecznej oraz właściwego uwzględnienia warunków drogowych i atmosferycznych,
- zakaz wcześniejszego przyjazdu na PKC przedstartowy, którego celem jest zmiana kolejności startowej,
- zakaz wyprzedzania na OS jadących z pomiarem czasu.

W wyjątkowych przypadkach, w których poprzedzająca załoga porusza się z nienormalnie niską prędkością (np. w wyniku awarii samochodu) i sygnalizuje to włączonymi światłami awaryjnymi dopuszcza się jej wyprzedzenie pod warunkiem zachowania wymogów szczególnej ostrożności podczas wykonywania manewru wyprzedzania wynikających z prawa o ruchu drogowym. W przypadku naruszenia tych zasad Dyrektor zawodów może natychmiast wycofać załogę z rajdu poprzez odebranie jej karty drogowej na PKC, a ZSS na wniosek Dyrektora zawodów, może

ukarać załogę karą dodatkową w postaci zakazu odbywanie przejazdów specjalnych w HRSMP i/lub inną karą, którą uzna za właściwą.

2.9. Jadących w trybie przejazdów specjalnych obowiązuje 15 min limit spóźnień na PKC w ramach jednej sekcji. Załodze, która przekroczy ten limit karta drogowa będzie odebrana przez sędziego bezpośrednio na PKC i dalej załoga ta nie będzie mogła kontynuować rajdu. Rajd dla takiej załogi uznany będzie za nieukończony ze względu na przekroczenie limitu spóźnień, a punkty do licencji nie zostaną jej naliczone. Załogi te obowiązuje ścisłe przestrzeganie harmonogramu czasowego rajdu, w tym terminowy wjazd na wszystkie PKC, jazda w wyznaczonej przez organizatora kolejności oraz przejazd wyłącznie trasą rajdu wyznaczoną przez organizatora. Naruszanie tych zasad może prowadzić do wycofania załogi z rajdu na podstawie decyzji Dyrektora rajdu, na wniosek Szefa CKR.

2.10. W pozostałym zakresie załogi odbywające przejazdy specjalne podlegają tym samym przepisom organizacyjnym i porządkowym, co zawodnicy jadący z pomiarem czasu, w tym w zakresie serwisowania z wyjątkiem przepisów dotyczących parku zamkniętego. Obowiązuje ich znajomość i stosowane regulaminów FIA i PZM. Za wykroczenie wobec tych regulaminów podlegają takim samym karom, jak zawodnicy jadący na czas.

2.11. Załogi odbywające przejazdy specjalne podlegają instrukcjom Dyrektora zawodów (tzn. Dyrektor w warunkach szczególnych może wydać specjalne instrukcje dla jednej lub więcej załóg, w tym opuszczenie danego OS lub wycofanie z rajdu).

2.12. Załogi odbywające przejazdy specjalne, które w trakcie rajdu:

- będą uczestniczyć w kolizji drogowej,
- wypadną z trasy i ze względów technicznych nie będą w stanie na nią powrócić i kontynuować jazdy,
- popełnią wykroczenie w ruchu drogowym opisane w art. 10 Regulaminu ramowego HRSMP,
- zostały zdyskwalifikowane za wykroczenie regulaminowe,

mogą być niedopuszczone do uczestnictwa w kolejnych rajdach HRSMP, bez spełnienia wymogów art. 5.1. Regulaminu ramowego HRSMP.

2.13. O ile Regulamin uzupełniający nie stanowi inaczej załogi jadące w trybie przejazdów specjalnych :

- nie mogą korzystać ze startu po wycofaniu z rajdu,
- mają obowiązek uczestniczenia w ceremonii startu honorowego oraz ceremonii mety.

2.14. Organizator, po zakończeniu rajdu, opublikuje wyniki rajdu wg obowiązującej klasyfikacji, oraz listę załóg odbywających przejazdy specjalne zaznaczając, które załogi ukończyły rajd, nie ukończyły go, lub zostały zdyskwalifikowane.

2.15. Ukończenie rajdu - w tym w przejazdów specjalnych potwierdzane jest przez organizatora na druku P.

2.16. W przypadku organizacji rajdu HRSMP w ramach wspólnych rund z Rajdowymi Mistrzostwami / Trofeum Europy lub Historycznymi Rajdowymi Mistrzostwami Europy oraz rundach kandydackich do tych cykli GKSS może w Regulaminie uzupełniającym przewidzieć szczególne warunki dopuszczenia do przejazdów specjalnych oraz ich odbywania.

Zał . 9

Odstępstwa techniczne obowiązujące w HRSMP

1.1. W sezonie obowiązują następujące odstępstwa:

BMW 318is	A-5401 N-5401	dopuszcza się zastosowanie przekładni kierowniczej z homologowanych modeli BMW E-36 (modele 318, 320 i 325 - z wyłączeniem modelu M3).
Mazda Familia 4WD (BG8)/ Mazda 323 4WD BG8 (1840)	A-5415 N-5415	dopuszcza się zastosowanie turbosprężarki Model IHI-VJ23.
VAZLada 2105/2107 Lada VFTS	A-5174 B-222	ze względów bezpieczeństwa zaleca się stosowanie zwrotnic i piast kół przednich produkcji VolgaAvtoProm (czopy seryjne z modelu Lada Samara oraz dwurzędowe łożyska)
Subaru Legacy Sedan 2.0 4WD Turbo, BC	A-5399	dopuszcza się zastosowanie obudowy skrzyni typ TY-856, ilość biegów i ich przełożenia muszą być zgodne z homologacją.

1.2. Powyższe odstępstwa, o ile nie znajdują się na liście odstępstw FIA (Załącznik VII do Zał. K) podlegają obligatoryjnemu wpisowi do NHTP. Brak takiego wpisu przed startem stanowi, że dokonana w samochodzie modyfikacja zgodna z art. 6.2.1 niniejszego Regulaminu Technicznego jest nieważna i stanowi naruszenie regulaminu technicznego HRSMP.