

REGULAMIN 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 grupy i klasy	4
5. Dopuszczeni zawodnicy, dokumenty, uprawnienia	6
6. Regulamin uzupełniający	7
7. Osoby oficjalne - obsady personalne władz rajdu	7
8. Zgłoszenia, wpisowe, reklama	7
9. Ubezpieczenia	9
10. Ruch drogowy	9
11. Zapoznanie z trasą rajdu	9
12. Przebieg rajdu - postanowienia ogólne	10
13. Serwisowanie.....	12
14. Opony	12
15. Park zamknięty	13
17. Punktacja w rajdach RSMP	13
18. Nagrody w rajdach RSMP.....	13
19. Warunki klasyfikacji rocznej	14
20. Klasyfikacje roczne RSMP.....	14
21. Inne postanowienia	15

W - Warianty i przepisy dodatkowe:

W1- PUCHAR DEBIUTANTA

Załączniki do niniejszego regulaminu:

- Załącznik nr 1 - Kryteria do Listy priorytetowej PZM
- Załącznik nr 2 - Regulamin Przedsezonowego Badania Kontrolnego
- Załącznik nr 3 - Regulaminy techniczne:
 - Załącznik nr 3a - Regulamin techniczny dla samochodów klas HR
 - Załącznik nr 3b - Regulamin techniczny dla samochodów klasy OPEN 4WD
 - Załącznik nr 3c - Regulamin techniczny dla samochodów klasy OPEN 2WD
- Załącznik nr 4 - Rozmieszczenie reklamy organizatora
- Załącznik nr 5 - Schemat szykany
- Załącznik nr 6 - Zasady mocowania kamer w samochodach sportowych

1. Ustalenia ogólne

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

1.2. Nadzór nad przebiegiem RSMP sprawuje Główna Komisja Sportu Samochodowego PZM (GKSS), która zastrzega sobie prawo interpretacji niniejszego regulaminu i jest jedyną władzą upoważnioną do rozpatrywania i rozstrzygnięcia wszelkich rozbieżności i wątpliwości, które mogą powstać przy stosowaniu i interpretacji niniejszego regulaminu

1.3. Rajdy RSMP organizowane są przez Automobilkluby i Kluby sfederowane w PZM i rozgrywane są w oparciu o obowiązujące w danym roku następujące przepisy:

- Międzynarodowy Kodeks Sportowy FIA (MKS) wraz z załącznikami,
- Regulamin Sportowy Rajdów Regionalnych FIA (Regulamin Sportowy) wraz z załącznikami,
- niniejszy Regulamin Ramowy RSMP wraz z załącznikami,
- Regulamin Ochrony Środowiska w Sportach Motorowych,
- Ustawę „Prawo o ruchu drogowym”,
- inne przepisy.

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

2. Kalendarz imprez

2.1. Do RSMP będą zaliczane rajdy określone w oficjalnym kalendarzu sportowym PZM na dany rok. Rajdy będą podzielone na:

- rajdy kategorii I - [77 Rajd Polski](#)
- rajdy kategorii II - [48 Rajd Świdnicki-Krause](#), [Rajd Nadwiślański](#), [Rajd Zemantija](#), [29 Rajd Rzeszowski](#), [Rajd Śląska](#), [46 Rajd Koszyc](#)

2.2. Niniejszy regulamin obowiązuje we wszystkich rajdach RSMP.

3. Ogólne warunki organizacyjne dotyczące trasy i przebiegu rajdu

3.1. Łączna zaplanowana długość odcinków specjalnych (OS) dla rajdów kategorii I będzie **nie mniejsza niż 200 km**, natomiast dla rajdów kategorii II **musi zawierać się** 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 dostępnych środków łączności. 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. zapętlnych odcinków specjalnych jednak pod następującymi warunkami:

- układ zapętlnego OS musi być przemyślany, tak aby przeprowadzenie procedury startowej było maksymalnie bezpieczne. Miejsce startu zapętlnego 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, ustawiony co najmniej 500m 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),
- zapętlny OS powinien 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 kategorii I musi mieścić się maksymalnie w pięciu dniach, natomiast rajd kategorii II maksymalnie w trzech 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)
- 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 zachęceni 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 zlokalizowane 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.

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 RSMP 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 grupy i klasy

4.1. Do rajdów RSMP dopuszczone będą niżej wymienione samochody odpowiadające postanowieniom Załącznika J do MKS (zwanego dalej Zał. J):

- samochody Grupy Rally 2 zgodne z art. 261, Zał. J 2020,
- samochody Grupy Rally 2 Kit zgodne z art. 260E, Zał. J 2020,
- samochody Grupy R3 zgodne z art. 260, i/lub 260D, Zał. J 2019, homologowane przed 31/12/2019,
- samochody Grupy Rally 4 i Grupy Rally 5 zgodne z art. 260, Zał. J 2020, homologowane po 01/01/2019,
- samochody Grupy R2 i Grupy R1 zgodne z art. 260, Zał. J 2018, homologowane przed 31/12/2018,
- samochody RGT zgodne z art. 256, Zał. J 2019 i/lub 2020,
- samochody Grupy A o pojemności skokowej silnika do 2000 cm³ zgodne z art. 255, Zał. J 2019,
- samochody S2000-Rally zgodne z art. 254A, Zał. J 2013,

Regulamin Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski 2020

- samochody Grupy **NR4** zgodnie z art. 254, [Załącznik J 2019](#),
- samochody Narodowe (National), zgodnie z postanowieniami przepisów technicznych zawartych w załączniku 3 do niniejszego regulaminu.

4.2. Wszystkie samochody zgłoszone do rajdu muszą posiadać aktualne dopuszczenie do ruchu drogowego i muszą spełniać wymagania art. 253 Załącznik J 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 w seryjny lub homologowany katalizator zgodny z listą techniczną FIA nr 8. Dopuszcza się katalizatory handlowe, które posiadają znak CE (oceny zgodności). Katalizator nie może być modyfikowany.

We wszystkich samochodach dopuszczalny poziom hałasu, mierzony zgodnie z procedurą FIA, nie może przekroczyć **103** dB(A). W czasie BK1 zawodnik musi przedstawić kartę homologacyjną na drukach FIA (oryginał) oraz Książkę Samochodu Sportowego (KSS) pod rygorem niedopuszczenia do startu. Dopuszcza się stosowanie folii przyciemnianej na szybach zgodnie z art. 253.11.1.1 Załącznik J. Folia przyciemniana na szybach przednich drzwi musi być dopuszczona do ruchu drogowego (przepuszczalność światła co najmniej 70%). W RSMP zabronione jest stosowanie folii posrebrzanych. Samochody Grupy R i [Rally2/2-Kit/4/5](#) muszą być wyposażone w bezpieczne zbiorniki paliwa [zgodne z art. 253.14, Załącznik J 2020](#). Dla pozostałych samochodów w sezonie **2020** zezwala się na używanie seryjnych zbiorników paliwa w oparciu o przepisy techniczne Załącznik J z roku 2016. [W przypadku zbiorników seryjnych zaleca się stosowanie wypełnienia „D-Stop”](#).

Tablice rejestracyjne muszą mieć oryginalne wymiary i muszą być zamontowane z przodu i tyłu pojazdu w widocznym miejscu.

Każdy samochód, który będzie niezgodny z powyższymi przepisami nie zostanie dopuszczony do startu w rajdzie.

4.3. Podział na klasy:

4.3.1. Samochody posiadające aktualną homologację FIA lub będące w okresie do 8 lat od daty jej wygaśnięcia:

Klasy	Grupy samochodów	Pojemność
2	S2000-Rally	2.0 wolnossący
	Grupa Rally2	
	Grupa Rally2-Kit (VR4K)	
	Grupa NR4	powyżej 2000 cm ³
	RGT	
3	Grupa A	powyżej 1600 cm ³ i do 2000 cm ³
	R3 (art. 260, Załącznik J 2019)	wolnossące powyżej 1600 cm ³ i do 2000 cm ³ turbo powyżej 1067 cm ³ i do 1333 cm ³
	R3 (art. 260D, Załącznik J 2019)	turbo / do 1620 cm ³ / nominalna
4*	Grupa A	do 1600 cm ³
	Rally4 (RC4A)	wolnossące powyżej 1600 cm³ i do 2000 cm³ turbo powyżej 1067 cm³ i do 1333 cm³
	Rally4 (RC4B)	wolnossące powyżej 1390 cm ³ i do 1600 cm ³ turbo powyżej 927 cm ³ i do 1067 cm ³
	Grupa N	powyżej 1600 cm ³ i do 2000 cm ³
5	Grupa N	do 1600 cm ³
	Rally5 (art. 260, Załącznik J 2018)	wolnossące do 1600 cm ³ turbo do 1067 cm ³
	Rally5 (art. 260, Załącznik J 2020)	wolnossące do 1600 cm³ turbo do 1333 cm³

* W klasie 4, w przypadku samochodu Renault Clio Sport 2.0 (hom. FIA N-5616, N-5637) i RS 2.0 Ragnotti (N-5659), Peugeot 206 RC (N-5667) oraz Honda Civic Type-R (N-5646, N-5710), dopuszcza się odstępstwo techniczne dotyczące rozwiązania konstrukcji hydraulicznego hamulca ręcznego, polegającego na zastosowaniu dwuobwodowej pompy hamulca ręcznego dopuszczonej do handlu. Każdy taki przypadek musi być konsultowany z Delegatem Technicznym PZM.

4.3.2. Samochody z wygasłą homologacją powyżej 8 lat (załącznik 3a do niniejszego regulaminu):

Klasy	Grupy samochodów	Pojemność
HR2	Grupa A	powyżej 2000 cm ³ (samochody WRC są dopuszczone zgodnie z załącznikiem 3a do niniejszego regulaminu)
	Grupa N	powyżej 2000 cm ³
HR3	Grupa A	powyżej 1600 cm ³ i do 2000 cm ³
	Kit-car 2000	powyżej 1600 cm ³ i do 2000 cm ³
HR4	Grupa A	powyżej 1400 cm ³ i do 1600 cm ³
	Kit-car 1600	do 1600 cm ³
HR5	Grupa N	powyżej 1600 cm ³ i do 2000 cm ³
	Grupa A	do 1400 cm ³
	Grupa N	do 1600 cm ³

Samochody homologowane jako Kit Car o pojemności silnika powyżej 1400 cm³ i do 1600 cm³ są dopuszczone (Klasa [HR4](#)), jeżeli są zgodne także z art. 255.6.2 „Masa” Zał. J [2018](#). Samochody z napędem na jedną oś, wyposażone w turbodotadowany silnik Diesla o pojemności nominalnej do 2000 cm³ (grupa A i/lub N), będą przydzielone do klasy 3.

4.3.3. Samochody klas narodowych:

Klasa	Wymagania
OPEN 4WD	Samochody zgodne z zał. nr 3b do niniejszego regulaminu
OPEN 2WD	Samochody zgodne z zał. nr 3c do niniejszego regulaminu
OPEN 2WD -	

4.4. GKSS może, na pisemny wniosek zainteresowanych zawodników, utworzyć w trakcie sezonu dodatkową, nową klasę.

5. Dopuszczeni zawodnicy, dokumenty, uprawnienia

5.1. Każda osoba, która posiada ważną licencję stopnia „R” lub inną międzynarodową [licencję](#) odpowiedniej kategorii będzie dopuszczona do udziału w rajdzie, jako zawodnik/kierowca/pilot. Osoba posiadająca licencję pilota stopnia „R co-driver”, będzie dopuszczona tylko jako pilot, bez prawa prowadzenia samochodu na OS. [Osoba posiadająca licencję stopnia „RN” będzie dopuszczona jako zawodnik oraz jako kierowca/pilot startując jedynie w Pucharze Debiutanta, którego zasady opisane są w wariantcie W1 stanowiącym załącznik do niniejszego regulaminu.](#)

5.2. Obydwaj członkowie załogi muszą posiadać uprawnienia do prowadzenia pojazdu (ważne, przez cały czas trwania rajdu, prawa jazdy odpowiedniej kategorii), 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 startu do rajdu będzie określona przez GKSS, która przydzieli startującym numery startowe według następujących kryteriów:

- seria 1: kierowcy z listy priorytetowej FIA,
- seria 2: kierowcy z listy priorytetowej PZM - zał. nr 1 do niniejszego regulaminu,
- seria 3: pozostali kierowcy.

W każdym rajdzie obowiązuje przydział numerów startowych według następującej kolejności klas: 2, OPEN 4WD, HR2, pięciu powyżej sklasyfikowanych kierowców w klasyfikacji generalnej 2WD, 3, 4, OPEN 2WD, OPEN 2WD -, 5, HR3, HR4, HR5.

W uzasadnionych przypadkach GKSS lub ZSS będzie mógł ustalić miejsce danego kierowcy na liście biorąc pod uwagę klasę samochodu i/lub kierowcy.

Kolejność numerów startowych będzie następująca:

- w pierwszym rajdzie sezonu - zgodnie z klasyfikacją generalną ubiegłego sezonu;
- w kolejnych rajdach - kierowcy z list priorytetowych zgodnie z aktualną klasyfikacją generalną po poprzednim rajdzie, a następnie kierowcy z kolejnych klas wg kolejności opisanej w art. 5.4 uszeregowani wg aktualnej klasyfikacji.

5.5. Nazwiska kierowcy i pilota poprzedzone pierwszą literą imienia wraz z flagami narodowymi muszą być umieszczone na samochodzie zgodnie z zał. nr 4 do niniejszego regulaminu.

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

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.

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, którego zadaniem jest kontrola, pomoc i nadzór nad zespołem sędziów i kontrolerów technicznych. W sprawach technicznych oraz bezpieczeństwa samochodów sportowych jego zdanie 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.

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.

8.1.3. 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 podczas 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,
- polisę ubezpieczeniową pojazdu.

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

Regulamin Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski 2020

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 nadesłanie zgłoszenie, a nie będzie mógł wziąć udziału w rajdzie, zobowiązany jest przestać 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, za każdy kilometr OS-owy wynikający z harmonogramu rajdu opublikowanego w regulaminie uzupełniającym, wynosi:

Klasa, do której zgłoszony jest samochód:	Z reklamą dodatkową organizatora	Bez reklamy dodatkowej organizatora
2,	22,- PLN / km OS	44,- PLN / km OS
OPEN 4WD	19,- PLN / km OS	38,- PLN / km OS
3, 4, 5, OPEN 2WD, OPEN 2WD -	16,- PLN / km OS	32,- PLN / km OS
HR2, HR3, HR4, HR5	13,- PLN / km OS	26,- PLN / km OS

Jeśli trasa rajdu ulegnie skróceniu na skutek zmian w harmonogramie wynikających z publikacji komunikatu to organizator zobowiązany jest do dokonania ponownej kalkulacji wysokości wpisowego i zwrotu ewentualnej nadpłaty. Nie dotyczy to sytuacji gdy skrócenie trasy wynika z działania tak zwanej siły wyższej i jest niezależne od woli organizatora. GKSS jest jedyną władzą upoważnioną do rozpatrywania i rozstrzygania wszelkich rozbieżności i wątpliwości, które mogą powstać przy stosowaniu i interpretacji zapisów dotyczących wysokości wpisowego.

8.2.2. Wpisowe w terminie 2 jest wyższe o 500,- 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 500,- 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 500,- PLN za jedną załogę.

8.2.5. W przypadku zgłoszenia do klasyfikacji zespołów producentów obowiązuje dodatkowe wpisowe w wysokości 500,- 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 zał. nr 4 do niniejszego regulaminu.

8.3.1. Wokół tablic z numerem startowym na drzwiach samochodu musi znajdować się pole ochronne szerokości 10 cm w kolorystyce zgodnej z kolorem nadwozia.

8.3.2. Reklama na szybach samochodu musi spełniać wymagania art. 16.7 MKS. Nieprzestrzeganie tego przepisu pociągnie za sobą karę do uznania przez ZSS.

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 członek załogi	2	2	-
Identyfikator/opaska mechanika	6	4	2
Identyfikator/opaska członek 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 dodatkowych 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 RSMP jest jednoznaczne z wyrażeniem przez zawodnika/kierowcę/pilota zgody na przetwarzanie jego danych osobowych związanych z organizacją w/w rajdu/cyklus 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 dalszych kar przez GKSS.

11. Zapoznanie z trasą rajdu

11.1. Szczegółowe ustalenia odnośnie zapoznania z trasą rajdu organizator podaje 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.

11.9. Każdy zawodnik zgłoszony do rajdu ma prawo do skorzystania w czasie jego trwania z tzw. samochodu rozpoznania trasy, w którym mogą znajdować się nie więcej niż 2 osoby reprezentujące zawodnika (nie dotyczy rajdów szutrowych **i rozgrywanych poza granicami Polski**). Będzie to możliwe po uiszczeniu u organizatora kwoty w wysokości 500,- PLN. W ramach opłaty organizator zapewni załodze samochodu rozpoznania trasy dodatkową książkę drogową z regulaminem uzupełniającym oraz mapę rajdu. Samochód rozpoznania trasy, który może być oklejony reklamami sponsorów załogi, będzie oznaczony specjalnymi naklejkami z numerami odpowiadającymi numerowi zawodnika, którego reprezentuje. Będzie on mógł wjechać na trasę OS-u w czasie 80-65 minut przed planowanym czasem startu pierwszej załogi do tego OS. Samochód ten musi poruszać się po OS zgodnie z przepisami ruchu drogowego, w kierunku przebiegu OS. W przypadku dogonienia przez samochód C musi on bezwzględnie zjechać z trasy OS i nie może na nią powrócić. Naruszenie w/w przepisów podlegać będzie karze wg uznania ZSS.

12. Przebieg rajdu - postanowienia ogólne

12.1. Wyposażenie bezpieczeństwa osobistego musi być zgodne z wymogami Rozdziału III Zał. L do MKS FIA.

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 (lista techniczna FIA nr 25) i musi mieć prawidłowo zapięte pasy bezpieczeństwa (lista techniczna FIA nr 24 lub 57).

12.1.2. Każdy członek załogi musi być ubrany w: homologowany kombinezon ognioodporny, długą bieliznę, balaklawę, rękawice (nie dotyczy pilotów), skarpety i buty - zgodne z homologacją FIA Standard 8856-2000 (lista techniczna FIA nr 27) lub 8856-2018 (lista techniczna nr 74). 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 do MKS FIA).

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 (z listy technicznej FIA nr 16 lub 52) muszą mieć możliwość natychmiastowego uruchomienia ich zarówno wewnątrz kabiny, jak i na zewnątrz samochodu. Samochody Grupy **Rally2/2-Kit** i RGT muszą mieć zamontowane systemy gaśnicze z listy technicznej FIA nr 52. 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 zgodnie z instrukcją montażu właściwą dla danego numeru „Ex” systemu gaśniczego.

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. Wypełniona karta drogową zostanie **niezwłocznie** zwrócona załodze, nie 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 MKS.

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 zał. nr 5 do niniejszego regulaminu. Należy pamiętać, że celem szykan jest redukcja prędkości dla lokalnego zwiększenia bezpieczeństwa.

Przy każdej szykaniu, 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 jakiegokolwiek wygradzenia, 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 (wygradzenia) 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, potracenia szykan i wygradzeń, 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 RSMP obowiązują następujące zasady ponownego startu po wycofaniu:

12.11.1. Postanowienia ogólne

Załoga, która nie ukończyła jakiegokolwiek 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 klasie. W przypadku, gdy w danej klasie rywalizuje tylko jedna załoga, kara będzie naliczona do najlepszego czasu osiągniętego w niższej klasie wg kolejności klas opisanej w art. 5.5 niniejszego regulaminu. 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.

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. Jednoznaczna zgoda 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 płótkach okalających wykupioną lub przyznaną powierzchnię serwisową. Inne reklamy wymagają uzgodnienia i wyrażenia zgody przez organizatora rajdu.

13.2. Organizator rajdu RSMP obowiązany jest zaplanować trasę rajdu w taki sposób, aby przewidziany był geograficznie tylko jeden park serwisowy. Powierzchnia stanowiska serwisowego jaką otrzyma zawodnik wynosi:

Klasa, do której zgłoszony jest samochód:	Przystępująca powierzchnia w Parku Serwisowym
2,	80 m ²
OPEN 4WD	70 m ²
3, 4, 5, OPEN 2WD, OPEN 2WD -	60 m ²
HR2, HR3, HR4, HR5	50 m 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/m² - dla zawodników prywatnych.
- 30,- PLN/m² - dla zawodników posiadających licencję zawodnika/sponsorską.

Jeżeli zawodnik decyduje się na wykupienie dodatkowej powierzchni w parku serwisowym to za każde dodatkowe 100 m² powierzchni przysługuje mu prawo wjazdu kolejnym samochodem z tablicą „Serwis” (100 m² = 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 na stacjach paliw (bezpośrednio z dystrybutora) paliwa handlowego. Stacje na których jest to dozwolone muszą być w jednoznaczny sposób wyznaczone przez organizatora i wskazane w książce drogowej.

13.5. Paliwo.

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

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

14. Opony

14.1. W klasach: 2, 3, 4, HR2, OPEN 4WD, OPEN 2WD obowiązuje stosowanie opon i kół zgodnie z art. 13 Regulaminu Sportowego.

14.2. W klasach: 5, HR3, HR4, HR5, OPEN 2WD- obowiązuje stosowanie opon i kół zgodnie z art. 13 Regulaminu Sportowego, z następującymi zmianami (od sezonu 2021 w RSMP będzie można jedynie stosować opony w pełni zgodne z Regulaminem Sportowym FIA):

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). W sezonie 2020, dla klas wymienionych w art. 14.2., 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. **Regulaminu Sportowego obowiązują w RSMP (dotyczy klas wymienionych w art. 14.2.).**

art. 13.1.1; 13.1.4; 13.1.5; **nie obowiązują w RSMP (dotyczy klas wymienionych w art. 14.2.).**

14.3. W czasie zawodów obręcze kół muszą być pozbawione wszelkich oznakowań z poprzednich rajdów - zapis dotyczy wszystkich klas. Nie zastosowanie się do powyższego spowoduje nałożenie kary przez ZSS.

14.4. 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).

15. Park zamknięty

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

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 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 RSMP

17.1. We wszystkich rajdach prowadzone będą osobne klasyfikacje (zgodnie z art. 20.1 niniejszego regulaminu) z zachowaniem postanowień art. 17.2-17.4 niniejszego regulaminu.

17.2. We wszystkich klasyfikacjach rajdu kategorii II 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

Dla rajdów kategorii I w/w punktacja mnożona będzie przez 2.

17.3. Power Stage będzie dodatkowo punktowany wyłącznie w klasyfikacji generalnej oraz klasyfikacji generalnej 2WD rajdu wg następujących zasad - 5, 4, 3, 2, 1 pkt. odpowiednio za zajęcie pierwszego, drugiego, trzeciego, czwartego i piątego miejsca w danej klasyfikacji. Punkty za Power Stage nie będą przyznawane w poszczególnych klasach oraz w klasyfikacjach: klubowej, zespołów producentów i zespołów sponsorskich.

17.4. W przypadku nieukończenia rajdu lub dyskwalifikacji zawodnika punkty za Power Stage zostaną przydzielone bez uwzględnienia tego zawodnika.

18. Nagrody w rajdach RSMP

18.1. Organizator zobowiązany jest zapewnić w klasyfikacji rajdu następujące nagrody:

- za 1, 2 i 3 miejsce w klasyfikacji generalnej - po 2 puchary,
- za 1, 2 i 3 miejsce w klasyfikacji generalnej 2WD - po 2 puchary,
- za 1, 2 i 3 miejsce w klasie - po 2 puchary,
- za 1, 2 i 3 miejsce w klasyfikacji zespołów producentów - po 1 pucharze,
- za 1, 2 i 3 miejsce w klasyfikacji zespołów sponsorskich - po 1 pucharze.

Puchary w klasyfikacji klubowej będą przyznane wyłącznie na koniec sezonu.

18.2. W miarę możliwości organizator może przewidzieć inne nagrody, których lista musi być wywieszona na oficjalnej 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 klasyfikacjach rocznych RSMP sklasyfikowani będą zawodnicy/kierowcy/piloci, którzy wystartowali (podali kartę na pierwszym PKC rajdu) w minimum dwóch rajdach w sezonie. Zapis ten nie dotyczy klasyfikacji generalnej oraz klasyfikacji generalnej 2WD, gdzie aby być sklasyfikowanym, należy wystartować w minimum 4 rajdach.

19.2. We wszystkich klasyfikacjach rocznych RSMP, załogi będą klasyfikowane w całości, tj. kierowca i pilot razem, jeżeli przez cały sezon załoga startowała w tym samym składzie.

19.3. Jeśli podczas sezonu nastąpiły zmiany w składzie załogi to warunkiem uwzględnienia pilota w klasyfikacji rocznej jest jego start w minimum 4 rundach z tym samym kierowcą. Przyjmuje się, że po spełnieniu tego warunku kierowca i pilot stanowili załogę, która zostanie razem sklasyfikowana na koniec sezonu.

19.4. We wszystkich klasyfikacjach rocznych, indywidualnych i zespołowych zawodnikom, kierowcom i/lub pilotom punkty, będą zaliczone wg klucza:

- przy 7 rozegranych rundach minus 1 runda,
- przy 6 i mniej rozegranych rundach bez odliczenia.

19.5. 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.

19.6. 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. 19.3 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 kolejności, zostanie zastosowany art. 8 Regulaminu Sportowego.

19.7. Zawodnik zdyskwalifikowany za odstępstwa techniczne podczas rajdu ponosi z tego tytułu konsekwencje w tym rajdzie niezależnie od kary, którą może nałożyć GKSS.

20. Klasyfikacje roczne RSMP

20.1. W RSMP prowadzone będą następujące klasyfikacje roczne:

- generalna;
- generalna 2WD;
- poszczególnych klas;
- klubowa;
- zespołów producentów;
- zespołów sponsorskich;

20.2. Klasyfikacja generalna.

20.2.1. W klasyfikacji generalnej sklasyfikowani będą wszyscy zawodnicy/kierowcy i/lub piloci, którzy uczestniczą w rajdzie.

20.2.2. Bez względu na ilość sklasyfikowanych w sezonie zawodników/kierowców i/lub pilotów w klasyfikacji generalnej zostaną przyznane następujące tytuły:

- za pierwsze miejsce - Mistrz Polski,
- za drugie miejsce - Wicemistrz Polski,
- za trzecie miejsce - II Wicemistrz Polski.

20.3. Klasyfikacja generalna 2WD.

20.3.1. W klasyfikacji generalnej 2WD sklasyfikowani będą zawodnicy/kierowcy i/lub piloci, którzy uczestniczą w rajdzie samochodem napędzanym na jedną oś z wyłączeniem zgłoszonych samochodem RGT.

20.3.2. Bez względu na ilość sklasyfikowanych w sezonie zawodników/kierowców i/lub pilotów w klasyfikacji generalnej 2WD zostaną przyznane następujące tytuły:

- za pierwsze miejsce - Mistrz Polski 2WD,
- za drugie miejsce - Wicemistrz Polski 2WD,
- za trzecie miejsce - II Wicemistrz Polski 2WD.

20.4. Klasyfikacja w klasach.

20.4.1. W poszczególnych klasach sklasyfikowani będą zawodnicy/kierowcy i/lub piloci w nich zgłoszeni.

20.4.2. W zależności od ilości sklasyfikowanych załóg w klasyfikacji każdej z klas zaliczanych do klasyfikacji generalnej przyznane zostaną następujące tytuły:

- przy min. 3 sklasyfikowanych - Mistrz Polski w klasie,
- przy min. 5 sklasyfikowanych - Mistrz Polski w klasie i Wicemistrz Polski w klasie,
- przy min. 7 sklasyfikowanych - Mistrz Polski w klasie, Wicemistrz Polski w klasie oraz II Wicemistrz Polski w klasie.

20.5. Klasyfikacja klubowa.

Klasyfikacja klubowa będzie prowadzona na każdym rajdzie i nie wymaga dodatkowego zgłoszenia. W klasyfikacji klubowej liczone będą punkty z klasyfikacji w klasach dla 3 kierowców klubu lub automobilklubu, którzy na danym rajdzie uzyskali ich największą liczbę. Kierowcy, którzy nie posiadają polskiej licencji i w zgłoszeniu nie wskazali przynależności klubowej, nie będą brani pod uwagę w klasyfikacji klubowej, natomiast ich sklasyfikowanie w danej

klasie odbiera punkty pozostałym kierowcom. W rocznej klasyfikacji klubowej liczone będą punkty zdobyte we wszystkich rozegranych rajdach. W klasyfikacji klubowej na koniec sezonu zostaną rozdane tytuły mistrzowskie bez względu na ilość sklasyfikowanych klubów/automobilklubów.

20.6. Klasyfikacja zespołów producentów

20.6.1. Do klasyfikacji zespołów producentów może zgłosić się zawodnik, który będzie legitymował się ważną licencją zawodnika/sponsorską wydaną przez PZM i którego wyłącznym lub jednym z partnerów jest firma będąca producentem lub oficjalnym importerem marki samochodowej na terenie RP. Każdy z takich zawodników może zgłosić tylko jeden zespół do klasyfikacji zespołów producentów. Nazwa marki samochodowej musi występować w nazwie zespołu oraz być umieszczona na licencji.

20.6.2. Zespół stanowi 1-2 załóg zgłoszonych przez tego zawodnika w pierwszej kolejności do rajdu. Wyłącznie prawidłowe zgłoszenie wskazanych załóg do rajdu upoważnia tego zawodnika do dalszego ich zgłoszenia w dodatkowej klasyfikacji zespołów producentów. Punkty do klasyfikacji zespołów producentów zostaną przyznane tylko najwyższej sklasyfikowanej załodze każdego zespołu w każdym rajdzie. Załoga uczestnicząca w rajdzie może być zgłoszona tylko w jednym zespole w klasyfikacji zespołów producentów.

20.6.3. Opis formy zgłoszenia do klasyfikacji zespołów producentów znajduje się w art. 8 niniejszego regulaminu.

20.6.4. Klasyfikacja zespołów producentów prowadzona będzie w każdym rajdzie w przypadku zgłoszenia przynajmniej jednego zespołu.

20.6.5. W klasyfikacji zespołów producentów uwzględnione będą tylko marki samochodowe, a nie kompletne nazwy zespołów. Dopuszczalne są zmiany nazwy zespołu w trakcie sezonu, o ile nazwa marki samochodowej pozostanie ta sama.

20.6.6. Tytuły mistrzowskie nadane zostaną bez względu na ilość sklasyfikowanych zespołów producentów.

20.7. Klasyfikacja zespołów sponsorskich

20.7.1. Do klasyfikacji zespołów sponsorskich może zgłosić się zawodnik, który będzie legitymował się ważną licencją zawodnika/sponsorską wydaną przez PZM. Każdy z takich zawodników może zgłosić tylko jeden zespół do klasyfikacji zespołów sponsorskich. Wskazana przez sponsora nazwa musi występować w nazwie zespołu i na licencji.

20.7.2. Załogi uczestniczące w rajdzie mogą być przez tego zawodnika zgłoszone do klasyfikacji dodatkowej - klasyfikacji zespołów sponsorskich. Zespół stanowi od 1 do 4 załóg, które uczestniczą w rajdzie. Punkty do klasyfikacji zespołów sponsorskich zostaną przyznane maksymalnie dwóm załogom należącym do zespołu, tj. najwyższej sklasyfikowanej załodze startującej w grupie samochodów z napędem na cztery koła (dodatkowo samochody RGT niezależnie od rodzaju napędu), zgodnie z zajęтым miejscem spośród takich samochodów zgłoszonych do klasyfikacji sponsorskiej rajdu oraz najwyższej sklasyfikowanej załodze startującej w grupie samochodów z napędem na jedną oś (nie dotyczy samochodów RGT), zgodnie z zajęтым miejscem spośród takich samochodów zgłoszonych do klasyfikacji sponsorskiej rajdu. W przypadku, gdy na mecie rajdu zespół reprezentować będą załogi zaliczane tylko do jednej z w/w grup punkty do klasyfikacji zespołów sponsorskich zdobędzie tylko jedna z nich, zgodnie z zajęтым miejscem spośród samochodów zgłoszonych do danej grupy w klasyfikacji sponsorskiej rajdu. W przypadku nierozstrzygniętego wyniku o wygranej zdecyduje wyższe miejsce samochodu napędzanego na cztery koła.

20.7.3. Załoga uczestnicząca w rajdzie może być zgłoszona tylko w jednym zespole w klasyfikacji zespołów sponsorskich.

20.7.4. Opis formy zgłoszenia do klasyfikacji sponsorskiej znajduje się w art. 8 niniejszego regulaminu.

20.7.5. Klasyfikacja zespołów sponsorskich prowadzona będzie w każdym rajdzie w przypadku zgłoszenia przynajmniej jednego zespołu.

20.7.6. Tytuły mistrzowskie nadane zostaną bez względu na ilość sklasyfikowanych zespołów sponsorskich.

20.8. Obecność zawodnika/kierowcy/ów i/lub pilota, zwycięzców Mistrzostw w każdej klasyfikacji, jest wymagana na dorocznej ceremonii rozdania nagród PZM. Każda nieobecność, prócz przypadku siły wyższej, spowoduje nałożenie kary grzywny przez GKSS.

21. Inne postanowienia

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

21.2. Każdy Zawodnik/Kierowca/Sędzia/Organizator zobowiązany jest stosować zasady antydopingowe i antyalkoholowe opisane w zał. A i C do MKS oraz przeciwdziałać zjawiskom dyskryminacji i korupcji w sporcie samochodowym.

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 500,-PLN. W przypadku gdy chęć udziału w odcinku testowym zadeklaruje mniej niż 15 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 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 art. 12.1 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 zał. nr 4 do niniejszego regulaminu. Jazda samochodem na odcinku testowym w kierunku przeciwnym do właściwego jest zabroniona pod rygorem niedopuszczenia zawodnika do startu [w rajdzie](#) przez ZSS.

21.4. BK1 będzie przeprowadzone zgodnie z Regulaminem Sportowym.

21.4.1. Przed każdym rajdem RSMP w trakcie BK1 plombowany będzie silnik (kadłub) [i jeżeli dotyczy - turbosprężarki \(w samochodzie i jedna zapasowa\) oraz zawór pop-off](#). Każdy zawodnik jest zobowiązany do wcześniejszego przygotowania miejsc (otwory, przeloty, przeciągnięty drut, zdemontowana płyta pod silnikiem itp.) umożliwiających plombowanie wskazanego elementu. Niezależnie od powyższego w trakcie BK1 plombowane będą nadwozia i/lub klatki bezpieczeństwa.

21.4.2. Skrzynia biegów i mechanizmy różnicowe mogą być wymienione w czasie rajdu pod warunkiem, że [Delegat Techniczny PZM](#) został wcześniej poinformowany o intencji dokonania takiej wymiany. W tych przypadkach, [wskazani przez Delegata Technicznego PZM](#), sędziowie techniczni dokonają oznakowania zdemontowanej skrzyni biegów i mechanizmów różnicowych.

21.4.3. GKSS przewiduje możliwość przeprowadzenia przedsezonowego BK1. Szczegóły tej procedury opisane są w zał. nr 2 do niniejszego regulaminu.

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.

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. Po zakończeniu rajdu, czas przeznaczony na badania samochodów wyznaczonych do końcowego badania kontrolnego musi wynosić przynajmniej dwie godziny liczone od przybycia samochodów na miejsce badań kontrolnych. Obecność załóg w czasie badań kontrolnych nie jest konieczna. Niemniej, muszą one być reprezentowane przez wskazanego w zgłoszeniu przedstawiciela zawodnika. W czasie badań kontrolnych, wszystkie osoby znajdujące się w ich strefie muszą uwidocznic identyfikator rajdu upoważniający ich do przebywania na tym obszarze.

21.8. 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.

21.9. Do kwestii nie ujętych niniejszym regulaminem ma zastosowanie MKS oraz Regulamin Sportowy wraz z załącznikami.

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

21.11. 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”.

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

21.13. System monitorowania GPS

21.13.1. 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 skutkowało karami wymienionymi w art. 10.1.1 i 10.1.2 niniejszego regulaminu.

21.13.2. Załoga bez zamontowanego w samochodzie urządzenia GPS, zostanie niedopuszczona do startu w rajdzie i/lub odcinku testowym. Organizator rajdu poda w Regulaminie Uzupelniającym 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 finansową w wysokości 500,- PLN.

21.13.3. 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.

21.13.4. 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.

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

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

Zatwierdzono wraz z załącznikami przez GKSS PZM w dniu 21.01.2020 r.

W - WARIANTY I PRZEPISY DODATKOWE

W1 - PUCHAR DEBIUTANTA

1. POSTANOWIENIA OGÓLNE

1.1 Puchar Debiutanta (PD) jest własnością Polskiego Związku Motorowego (PZM).

1.2 Nadzór nad przebiegiem PD sprawuje Główna Komisja Sportu Samochodowego PZM (GKSS).

1.3 W PD obowiązują zasady opisane w Regulaminie Ramowym RSMP z wyjątkami opisanymi poniżej.

2. KALENDARZ

W 2020 roku do PD będą zaliczane następujące rajdy:

<u>DATA</u>	<u>RAJD</u>
<u>17-19 kwietnia 2020</u>	<u>48 Rajd Świdnicki-Krause</u>
<u>08-10 maja 2020</u>	<u>Rajd Nadwiślański</u>
<u>06-08 sierpnia 2020</u>	<u>29 Rajd Rzeszowski (2 Etap Rajdu)</u>
<u>10-12 września 2020</u>	<u>Rajd Śląska</u>

3. DOPUSZCZONE SAMOCHODY

W PD będą dopuszczone samochody z napędem na dwa koła, przednie lub tylne, które spełniają wymagania art. 4 Regulaminu Ramowego RSMP i zaliczane są do klas: 4, 5, HR3, HR4, HR5, OPEN 2WD-.

4. KLASY

W PD nie będzie stosowany podział samochodów na klasy.

5. DOPUSZCZENI KIEROWCY/PILOCI

5.1 PD dedykowany jest dla kierowców będących posiadaczami licencji stopnia „RN”.

5.2 Pilot może być posiadaczem licencji stopnia RN/R co-driver/R.

5.3 Warunkiem startu z licencją stopnia „RN” w roli kierowcy/pilota jest posiadanie udokumentowanej historii startów na druku „P” zgodnie z zapisami art. 3.3.3 lub 4.3.3 Regulaminu Licencji Sportu Samochodowego.

5.4 Kierowcy rywalizujący w PD zostaną umieszczeni na liście startowej po zawodnikach klasy HR5.

6. ZGŁOSZENIA, WPISOWE, REKLAMA

W PD maksymalna wysokość podstawowego wpisowego wynosi 1000,- PLN od załogi zgłoszonej z reklamą dodatkową organizatora. W przypadku zgłoszenia bez w/w reklamy wpisowe ulega podwojeniu.

Wszystkie pozostałe opłaty i zasady są analogiczne jak w art. 8 Regulaminu Ramowego RSMP.

7. SERWISOWANIE

W PD powierzchnia stanowiska serwisowego przysługująca w ramach wpisowego wynosi 50 m².

8. PUNKTACJA W POJEDYNCZYM RAJDZIE

Zgodnie z art. 17.2 Regulaminu Ramowego RSMP.

9. NAGRODY W RAJDACH PD

9.1 Organizator zobowiązany jest zapewnić w klasyfikacji PD następujące nagrody:

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

9.2 Dodatkowo organizator zapewni nagrody finansowe 3 pierwszym zawodnikom w następującej wysokości:

za 1 miejsce - 100% podstawowego wpisowego,

za 2 miejsce - 66% podstawowego wpisowego,

za 3 miejsce - 33% podstawowego wpisowego,

10. WARUNKI KLASYFIKACJI ROCZNEJ PD

10.1 Klasyfikacja roczna będzie prowadzona jedynie w oparciu o klasyfikację generalną PD na poszczególnych rundach.

10.2 W klasyfikacji rocznej będą sklasyfikowani jedynie kierowcy, którzy wystartowali (podali kartę na pierwszym PKC rajdu) w minimum dwóch rajdach w sezonie.

10.3 Do klasyfikacji rocznej będą zaliczone punkty zdobyte we wszystkich rundach PD.

10.4 Zwycięzcą klasyfikacji rocznej będzie kierowca, który w ciągu sezonu zdobędzie zgodnie z regulaminem największą ilość punktów. Kierowca, który zdobędzie drugą w kolejności, mniejszą liczbę punktów zajmie drugą pozycję itd. W przypadku zdobycia równej ilości punktów, dla ustalenia końcowej kolejności, zostanie zastosowany art. 8 Regulaminu Sportowego.

11. POSTANOWIENIA KOŃCOWE

11.1 Zwycięzca PD nie może w kolejnych sezonach rywalizować w tym cyklu.

11.2 Nagrodą dla kierowcy, który zwyciężył w PD będzie zwolnienie z podstawowego wpisowego w kolejnym sezonie RSMP, następującym bezpośrednio po w/w zwycięstwie. Zwolnienie to będzie dotyczyć wszystkich rajdów, które w obecnym sezonie zaliczane są do kalendarza PD (patrz art. 2 niniejszego wariantu).

Załącznik 1

Kryteria do Listy priorytetowej PZM

Przy ustalaniu listy startowej i listy zgłoszeń organizator każdego rajdu zgłoszonego do kalendarza sportowego PZM musi uwzględnić aktualną listę priorytetową PZM.

Na liście priorytetowej PZM na kolejny sezon znajdują się kierowcy z licencją PZM, którzy spełnili co najmniej jedno z podanych niżej kryteriów:

1. Kierowca, który zajął jedno z trzech pierwszych miejsc klasyfikacji generalnej WRC, WRC2, WRC3 lub Mistrzostw Europy w ostatnim sezonie.
2. Kierowca, który zdobył tytuł Mistrza Polski w klasyfikacji generalnej RSMP w ciągu ostatnich dwóch sezonów.
3. Kierowcy sklasyfikowani w klasyfikacji generalnej RSMP na miejscach 2-6 w ostatnim sezonie.
4. Kierowca, który zajął pierwsze miejsce w klasyfikacji generalnej w rajdzie RSMP w ostatnim sezonie.
5. Kierowca, który zajął pierwsze miejsce w klasyfikacji generalnej w rajdzie RSMP w aktualnym sezonie.

Lista priorytetowa PZM w sezonie **2020**:

- Grzegorz Grzyb
- [Łukasz Habaj](#)
- [Kajetan Kajetanowicz](#)
- Tomasz Kasperczyk
- [Łukasz Kotarba](#)
- Miko Marczyk
- [Sylwester Płachytko](#)
- [Kacper Wróblewski](#)

Załącznik 2

Regulamin Przedsezonowego Badania Kontrolnego

Wprowadzenie:

W bieżącym sezonie będzie możliwość przeprowadzenia Przedsezonowego Badania Kontrolnego, zwanego dalej PBK dla samochodów uczestniczących w RSMP. Pozytywny wynik PBK po spełnieniu wymagań ujętych w niniejszym regulaminie pozwoli na uczestnictwo w rajdach RSMP bez konieczności udziału samochodu w Badaniu Kontrolnym przed rajdem (BK1). Podczas PBK nie będzie przeprowadzone plombowanie zespołów oraz ważenie samochodu. Plombowanie i ważenie samochodu odbędzie się w dniu startu do rajdu, w miejscu i czasie podanym w Regulaminie Uzupelniającym. Samochód przedstawiony do PBK musi być kompletny oraz musi być zarejestrowany na terytorium RP* i posiadać KSS wydaną przez PZM.

Ważność PBK:

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

- przekroczeniu terminu ważności homologacji 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

Termin i koszt PBK:

W sezonie **2020** nie będzie jednego zbiorczego PBK, we wskazanym miejscu i czasie. Do dnia **10 kwietnia** koszt PBK będzie wynosił 500,- PLN. Termin i miejsce PBK będzie indywidualnie ustalane z Delegatem Technicznym PZM. Po **10 kwietnia** koszt PBK będzie wynosił 600,- PLN.

* W wyjątkowych przypadkach może zostać podjęta decyzja przez Delegata Technicznego, w uzgodnieniu z GKSS PZM, o dopuszczeniu do PBK samochodu zarejestrowanego poza terytorium RP.

Załącz. 3

Regulaminy techniczne

Załącznik nr 3a - Regulamin techniczny dla samochodów klas HR

Załącznik nr 3b - Regulamin techniczny dla samochodów klasy OPEN 4WD

Załącznik nr 3c - Regulamin techniczny dla samochodów klasy OPEN 2WD

Załącz. 3a

Regulamin techniczny samochodów klas HR

1. Ustalenia ogólne

1.1. W klasach HR dopuszczone zostaną samochody, których homologacja FIA wygasła ponad 8 lat temu oraz wszystkie samochody z utraconą homologacją PZM. Nadwozia samochodów klas HR będą identyfikowane na podstawie homologacji, a nie na podstawie numeru VIN.

1.2. Samochody Kit Car będą dopuszczone do startu w klasach HR z zachowaniem minimalnej masy zgodnej z Załącznikiem J z okresu homologacji samochodu.

1.3. W klasie HR2 dopuszczone są samochody WRC, w których homologacja zakończyła się przed datą 31.12.2012 (włącznie), zgodnie z tabelą zamieszczoną w art. 2.2.

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

2. Dopuszczone samochody

2.1. Wykaz samochodów dopuszczonych do startu w klasach HR jest dostępny na stronie FIA.

2.2. Wykaz samochodów WRC dopuszczonych do klasy HR2:

Marka	Model	Nr homologacji	Data zakończenia homologacji WRC
Ford	Eskort WRC	A5466	31.12.2000
Ford	Focus WRC	A5596	31.12.2011
Ford	Focus WRC	A5649	31.12.2011
Hyundai	Accent WRC	A5611	31.12.2010
<u>Mitsubishi</u>	<u>Lancer WRC</u>	<u>A5632</u>	<u>31.12.2012</u>
Peugeot	206 WRC	A5604	31.12.2009
Seat	Cordoba WRC	A5586	31.12.2011
<u>Skoda</u>	<u>Fabia WRC</u>	<u>A5663</u>	<u>31.12.2012</u>
Skoda	Octavia WRC	A5573	31.12.2009
Subaru	Impreza WRC	A5480	31.12.2010
Subaru	Impreza WRC	A5621	31.12.2009
Toyota	Corolla WRC	A5572	31.12.2007
Toyota	Corolla WRC	A5597	31.12.2008

2.3. Samochody wyprodukowane w Polsce, które utraciły homologację PZM, fragmentarycznie mogą być skompletowane (nadwozie, zderzaki, tablica rozdzielcza itp.) zgodnie z kolejnymi udokumentowanymi wariantami producenta, na podstawie katalogu części, książek naprawczych lub fotografii reklamowych.

2.4. W Samochodach Honda Civic o nr homologacji A/N-5444 oraz A/N-5552 dopuszcza się stosowanie silników o symbolu B16A1 i B16A2.

3. Przepisy bezpieczeństwa

3.1. Klatka bezpieczeństwa musi być wykonana zgodnie z wymogami [art.253.8](#) Załącz. J. [lub być homologowana przez FIA lub być certyfikowana przez ASN](#). Otuliny ochronne są obowiązkowe wg art. 8.4 art. 253 Załącz. J.

3.2. Pasy bezpieczeństwa muszą posiadać aktualną homologację i znajdować się na liście technicznej FIA nr 24 lub 57.

3.3. Fotele muszą posiadać aktualną homologację FIA i znajdować się na liście technicznej FIA nr 12 lub 40.

3.4. Szyby

- szyba przednia musi być wykonana ze szkła warstwowego „klejonego”.
- szyby boczne jeżeli są oryginalne lub homologowane muszą być zgodnie z art.253-11 Załącz. J.
- szyby boczne i szyba tylna mogą być wykonane z poliwęglanu o minimalnej grubości 4 mm.

3.5. Gaśnice i systemy gaśnicze muszą być stosowane wg art. 7 art. 253 Załącz. J.

3.6. Uszy holownicze są obowiązkowe.

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

3.8. W klasach HR wyposażenie bezpieczeństwa osobistego członków załogi musi być zgodne z wymogami reg. ram. RSMP.

4. Wymogi techniczne

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

4.2. Masa samochodu Grupy A musi odpowiadać przepisom Zał. J z okresu homologacji samochodu, a samochodu Grupy N wartości podanej w karcie homologacyjnej dla Grupy N.

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

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

4.5. **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.

4.6. **Chłodnica oleju:** dowolna. Za zgodą Delegata Technicznego dopuszcza się jej instalację w miejscu innym niż w homologacji, pod warunkiem zamieszczenia jej w obrysie nadwozia samochodu. Dopuszcza się demontaż chłodnicy oleju.

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

4.8. **Termostat silnika** jest dowolny.

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

4.10. **Pompa cieczy chłodzącej:** zasada działania zgodna z homologacją

4.11. **Koło zamachowe** musi mieć minimalną masę zgodną z homologacją.

4.12. Każdy samochód, w którym fabrycznie zamontowany katalizator został wymontowany musi być wyposażony w katalizator homologowany przez FIA (dopuszcza się katalizatory „handlowe” które posiadają znak CE). Katalizator nie może być modyfikowany.

We wszystkich samochodach dopuszczalny poziom hałasu mierzony zgodnie z procedurą FIA, pomiędzy 2500 i 3500 obr/min, nie może przekraczać **103** dB(A).

4.13. **Skrzynia biegów:** obudowa jest dowolna, ale przetożenia poszczególnych biegów muszą być zgodne z homologacją. Można stosować skrzynie kłowe. Sposób sterowania musi być zachowany.

4.14. **Półosie i wał napędowy:** dowolne

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

4.16. **Tarcze hamulcowe:** maksymalna średnica i grubość tarcz musi być nie większa niż homologacji .

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

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

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

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

4.21. Drażki wzmacniające można montować zgodnie z art. 255-5.3.1 Zał.

4.22. **Piasty kół:** dowolne

4.23. **Koła:** średnica i szerokość felg musi być zgodna z zał. J z okresu.

4.24. 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 Załącznik J

z okresu homologacji samochodu, to koła zapasowe nie są obowiązkowe, ale minimalna masa samochodu musi być zachowana.

4.25. W samochodach HR opony muszą być zgodne z art. 14 Regulaminu RSMP.

4.26. Homologowany kształt nadwozia musi być zachowany.

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

4.28. Dopuszcza się stosowanie wywietrzników dachowych we wszystkich samochodach, także tych które nie mają wywietrzników dachowych zamieszczonych w homologacji. Każdorazowo wykonanie / zamontowanie wywietrznika dachowego niezgodnego z homologacją musi być konsultowane z Delegatem Technicznym PZM i wpisane do KSS.

4.29. Instalacja elektryczna jest dowolna, ale napięcie oryginalnej instalacji musi być zachowane.

4.30. Jeżeli akumulator jest zamontowany w kabinie to musi być typu suchego i musi być solidnie zamocowany, a klema „+” akumulatora musi być zaizolowana.

5. Postanowienia końcowe

5.1. W przypadku wątpliwości dotyczących zagadnień technicznych oraz ewentualnych odstępstw technicznych związanych z samochodami klas HR, należy kontaktować się z Delegatem Technicznym PZM.

5.2. Podczas BK1 będzie odbywać się plombowanie sprzężarek i innych zespołów [zgodnie z art. 21.4.1 Regulaminu Ramowego RSMP](#).

5.3. Wszystko, co nie jest w niniejszym regulaminie dozwolone, jest zabronione.

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

Regulamin techniczny samochodów klasy OPEN 4WD

Wstęp:

W klasie OPEN 4WD dopuszczone są wszystkie homologowane modele samochodów Mitsubishi Lancer i Subaru Impreza, w których dokonano modyfikacji wykraczających poza ramy homologacji danego modelu lub art. 254 Zał. J.

W klasie OPEN 4WD dopuszczone są również samochody zbudowane na bazie nadwozia samochodów turystycznych lub samochodów wielkoseryjnej produkcji (min. 2500 identycznych egzemplarzy wyprodukowanych w okresie kolejnych 12 miesięcy) nie posiadające homologacji sportowej FIA. Warunkiem dopuszczenia takich samochodów do klasy OPEN 4WD jest wykorzystanie do ich budowy podzespołów pochodzących z Mitsubishi Lancera lub Subaru Imprezy.

Klasa OPEN 4WD przeznaczona jest dla samochodów z silnikiem doładowanym i napędem na cztery koła, zarówno tych, które taki rodzaj napędu posiadają seryjnie, jak i tych w których napęd na drugą oś został dodany w wyniku modyfikacji modelu bazowego.

W sezonie **2020** w klasie samochodów OPEN 4WD będą również dopuszczone samochody Youngtimer 4WD dla których oddzielny regulamin zamieszczony jest poniżej.

W samochodach klasy OPEN 4WD zastosowane modyfikacje muszą być zgodne z poniższymi kryteriami.

1. Ustalenia ogólne

1.1. Wszystkie modyfikacje samochodów klasy OPEN 4WD muszą być dokonywane w ramach jednej marki, tzn. zabroniony jest montaż w samochodzie Mitsubishi podzespołów Subaru i na odwrót. To samo dotyczy samochodów nieposiadających homologacji sportowej FIA. Do ich budowy mogą być użyte części określonej marki (Mitsubishi lub Subaru). Nie jest dopuszczone zastosowanie w jednym samochodzie części pochodzących od dwóch różnych producentów.

1.2. Samochody nie posiadające homologacji muszą być porównywalne z Kategorią I (patrz art. 251-1.1) oraz muszą spełniać kryteria homologacji jednego z regulaminów homologacyjnych FIA lub PZM (A, N, R lub PZM), Samochody te nie muszą posiadać homologacji samochodu sportowego FIA.

1.3. Samochody nie posiadające homologacji muszą mieć zamknięte nadwozie ze sztywnym niezdejmowanym dachem. Nadwozie takie musi pochodzić z modelu samochodu posiadającego co najmniej 4 miejsca siedzące (łącznie z 2+2). 2+2 jest to typ samochodu 4 miejscowego, który nie spełnia kryteriów homologacji odnośnie wymiarów kokpitu dla regulaminów homologacyjnych samochodów Grupy A.

1.4. Samochody typu sylwetkowego nie będą dopuszczone do startu w Grupie OPEN 4WD

2. Bezpieczeństwo

Pojazdy ze względów bezpieczeństwa muszą odpowiadać przepisom następujących artykułów Załącznika 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 |
| – Uszy holownicze | 253-10 |
| – Bezpieczny układ hamulcowy | 253-4 |
| – Dodatkowe zamocowania (obowiązkowe) | 253-5 |
| – Zbiornik zbierający olej | 255-5.1.14 |
| – Akumulator | 260-501(bat) |
| – Oświetlenie | 260-503(ecl) |
| – Szyba przednia musi pochodzić z modelu bazowego samochodu lub być homologowana w VO lub VR dla danego modelu 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. | |

3. Wymogi techniczne

3.1. Minimalna masa samochodu, zgodnie z wytycznymi pomiaru w art. 255-4.3 i art. 255-4.4, musi wynosić 1300 kg, a z załogą + 160 kg. Użycie balastu jest dozwolone na warunkach określonych w art. 252-2.2.

3.2. Silnik

- Silnik musi zostać zamontowany w miejscu zgodnym z modelem bazowym samochodu, punkty zawieszenia silnika i ich liczba są dowolne.
- Maksymalna nominalna pojemność skokowa silnika wynosi 2000 cm³.
- Blok silnika i głowica muszą być zgodne z homologacją i muszą pochodzić z tego samego modelu Mitsubishi

Lancera lub Subaru Impreza. 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.

- 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, ale musi być zachowany ich oryginalny typ.
- Koło zamachowe jest dowolne.
- Kolektor ssący jest dowolny z zastrzeżeniem że rysunki I i II (III-K1 oraz III-K2 począwszy od daty homologacji 01.01.2010) karty homologacyjnej Grupy A muszą być respektowane.
- 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.
- Układ wtrysku paliwa i jego sterownik są dowolne, ale mocowanie wtryskiwaczy musi być identyczne z rozwiązaniem homologowanym dla danego silnika.
- Turbosprężarka może być dowolna. Całe powietrze niezbędne do zasilania silnika musi przechodzić przez ogranicznik, którego maksymalna średnica wewnętrzna wynosi **34 mm**. 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 trzonek zaworów. Materiał i kształt zaworów jest dowolny. Ustawienie rozrządu jest dowolne.
- Chłodnica cieczy chłodzącej, jej zamocowanie oraz przewody wodne i termostat silnika są dowolne, ale oryginalne usytuowanie chłodnicy musi zostać zachowane. Dozwolone jest zastosowanie 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, ale jedyną jej funkcją musi być gromadzenie oleju. Sucha miska olejowa jest zabroniona.
- Kolektor wydechowy jest dowolny z zastrzeżeniem że rysunki III i IV (III-L1 oraz III-L2 począwszy od daty homologacji 01.01.2010) karty homologacyjnej Grupy A muszą być respektowane.
- Układ wydechowy jest dowolny, pod warunkiem że nie powoduje przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu i zawiera katalizator. Wylot rury wydechowej musi znajdować się z tyłu pojazdu.

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 (przedni, centralny i tylny) dowolny, ale obudowa mechanizmu musi być zgodna z homologacją. Mechanizmy różnicowe o ograniczonym poślizgu muszą być typu mechanicznego, bez wspomaganie systemem hydraulicznym lub elektrycznym, z wyjątkiem aktywnych mechanizmów różnicowych zgodnych z homologacją. Wsporniki mechanizmu różnicowego są dowolne. Chłodnica i pompa oleju może być dodana.
- Wały napędowe są dowolne.
- Piasty kół muszą być zgodne z homologacją.

3.4 Zawieszenie

- W konstrukcjach wykorzystujących inne nadwozie niż Mitsubishi i Subaru rozstaw osi można zmienić max. $\pm 3\%$ od maksymalnej wielkości dla bazowego modelu samochodu.
- Umiejscowienie osi obrotów punktów mocowania zawieszenia do wahaczy i do nadwozia musi pozostać niezmiennie w stosunku do homologowanej konstrukcji (nie dotyczy to konstrukcji zawieszenia wykorzystujących inne nadwozie niż Mitsubishi Lancer lub Subaru Impreza).
- Wzmocnienie punktów mocowania zawieszenia jest dozwolone poprzez dodanie materiału dopasowanego do kształtu oryginalnej części.
- Drażki wzmacniające można montować zgodnie z art. 255-5.3.1 Zał. J.
- Rama / belka przednia i tylna oraz inne elementy zawieszenia (wahacze, drażki, itp.) muszą:

- a. pochodzić z modelu homologowanego Mitsubishi lub Subaru, w tym zgodnego również z wariantem VR4 lub
- b. być zawieszeniem typu „rurkowego” (rama/belka i wahacze) które mogą być wykonane we własnym zakresie z zachowaniem wymiarów zawartych w homologacji N lub VR4 Mitsubishi lub Subaru. Dopuszcza się również stosowanie wahaczy frezowanych z jednej bryły stopu aluminium.
Przeguby i punkty mocowania zawieszenia muszą być zgodne z art.255-5.3.4. - materiał przegubów jest dowolny. Położenie osi obrotu przegubu nie może być zmienione (patrz rys. 255-5). Zwrotnica może być dowolna. Każdorazowo tego typu zawieszenie musi być wpisane do KSS.
 - Wysokość zawieszenia jest dowolna z zachowaniem art. 252-2.1 Zał. J
 - Sprężyny, amortyzatory (dozwolony jest jeden amortyzator na koło) i stabilizatory są dowolne, ale nie mogą być regulowane z kabiny.
 - Górne punkty zawieszenia / mocowanie kolumny McPherson i amortyzatora są dowolne.

3.5. Koła i ogumienie

- Koła kompletne są dowolne pod warunkiem, że mieszczą się w oryginalnym nadwoziu, to znaczy, że górna część 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.
- Zabronione jest użycie opon przeznaczonych do motocykli. W żadnym wypadku szerokość zespołu obręcz-opona nie może przekroczyć szerokości 9" i 650mm średnicy. Obręcze muszą być obowiązkowo wykonane z odlewanej materiału.
- 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.

3.6. 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.

3.7. Układ hamulcowy

- Może być uruchamiany i kontrolowany wyłącznie przez kierowcę.
- Zawiera co najmniej 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)
- 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 wynosi 380 mm, a grubość tarcz hamulcowych 36 mm.
- Zaciski hamulcowe - dowolne.
- Pompa hamulcowa, korektor hamowania oraz pompa hydrauliczna hamulca ręcznego jest dowolna, ale muszą to być elementy / podzespoły dopuszczone do handlu.

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

- Seryjny kształt nadwozia musi być zachowany, z wyjątkiem dowolnych błotników, których max. poszerzenie w stosunku do oryginalnego nadwozia, mierzonego na poziomie osi przedniego i tylnego koła, wynosi w sumie 150 mm. Wszystkie nowe nadwozia (brak KSS formatu A5) dla samochodów OPEN 4WD muszą posiadać wzmocnienie czołowe przednie i tylne. W przypadku samochodów które posiadają KSS (format A5) powyższe wzmocnienia muszą być uzupełnione do dnia 31.12.2020 r. (włącznie).
- Dopuszcza się użycie części karoserii (lampy przednie, lampy tylne, atrapa, zderzaki) pochodzące z nadwozia tej samej marki lecz innego modelu. Każdorazowo tego typu zmiana musi być zatwierdzona przez Delegata Technicznego w uzgodnieniu z GKSS PZM i musi być wpisana do KSS.
- Zderzak przedni i tylny może być zmodyfikowany w celu dopasowania do poszerzeń nadwozia.
- Drzwi przednie muszą pozostać oryginalne lub mogą być zmodyfikowane zgodnie z art. 255-5.7.3.4. Drzwi tylne, w przypadku nadwozi 4 drzwiowych, muszą mieć zachowany oryginalny szkielet, ale poszycia mogą być wykonane z materiałów kompozytowych i mogą być dopasowane kształtem do poszerzeń nadwozia.
- Szyby boczne i szyba tylna - oryginalna lub homologowana. Szyby te mogą być również wykonane z poliwęglanu o minimalnej grubości 4 mm.
- Oryginalny kształt deski rozdzielczej musi być zachowany. Materiał deski oraz wykonanie jest dowolne. W uzasadnionych przypadkach może być zamontowana deska rozdzielcza pochodząca z innego modelu. Każde

takie odstępstwo musi być uzgodnione z delegatem technicznym (wojciech.nowak@pzm.pl).

- 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
 - e. Osłony spodu samochodu muszą być zgodne z art. 255-5.7.2.10.
- Urządzenia aerodynamiczne są dowolne pod warunkiem, że nie wystają poza obrys nadwozia i są solidnie zamocowane.
- Oryginalne miejsce na koło zapasowe („niecka” na koło zapasowe) może być zastąpione płaską płytą metalową, posiadającą tę samą grubość co oryginalna podłoga.
- Jeżeli samochód bazowy posiada napęd tylko na jedną oś, można w celu zamontowania elementów napędu 4WD zmodyfikować nadwozie, ale modyfikacje muszą pozostawać zgodne z rysunkiem 279-1 (pomiar dokonywany jest względem środka osi przedniej i tylnej), a dodane materiały muszą być żelazne i przyspawane do nadwozia.
- Zezwala się na wykonanie otworów wentylacyjnych w pokrywie silnika, ale muszą one posiadać kratkę o oczkach o boku max. 10 mm.

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.

4. Wyjątki

- W samochodach Subaru Impreza dopuszcza się stosowanie silnika o pojemności skokowej większej niż 2000 cm³, jednak nie większej niż 2500 cm³. W takim przypadku silnik musi być zgodny z art. 254-6 z wyjątkiem dowolnego intercoolera i miejsca jego usytuowania pod warunkiem zamontowania intercoolera i przewodów powietrza doładowanego w komorze silnika.
- W replikach samochodu Subaru Impreza WRC model S12B dopuszcza się stosowanie zawieszenia „rurkowego” na wzór zawieszenia „KIT R4” dostosowanego wymiarami i parametrami do tak zbudowanego nadwozia.

5. Postanowienia końcowe

5.1. W przypadku wątpliwości dotyczących zagadnień technicznych oraz ewentualnych odstępstw technicznych związanych z samochodami OPEN 4WD, należy kontaktować się z Delegatem Technicznym PZM.

5.2. Podczas BK1 będzie odbywać się plombowanie sprzężarek i innych zespołów zgodnie z punktem 21.4.1 regulaminu RSMP.

5.3. Wszystko, co nie jest w niniejszym regulaminie dozwolone, jest zabronione.

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

6. Samochody Youngtimer 4WD

Wstęp:

Samochody Youngtimer 4WD, są to wszystkie modele samochodów z napędem na cztery koła homologowane pomiędzy 1.01.1991 a 31.12.1998 rokiem, w których dokonano modyfikacji wykraczających poza ramy homologacji lub Załącznika J z okresu homologacji danego modelu samochodu. Zespołem nadrzędnym dla określenia okresu homologacji jest nadwozie.

6.1. Ustalenia ogólne

6.1.1. Nadwozie i silnik muszą być tej samej marki.

6.1.2. Silnik może być atmosferyczny lub doładowany

6.2. Bezpieczeństwo

Zgodne z wymogami Regulaminu RSMP.

6.3. Wymogi techniczne

6.3.1. Minimalna masa samochodu, zgodnie z wytycznymi pomiaru zawartymi w art. 255-4.3 i art. 255-4.4, 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.

6.3.2. 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 z zastrzeżeniem że rysunki I i II karty homologacyjnej Grupy A muszą być respektowane lub są zgodne z rozwiązaniem seryjnym zastosowanego kolektora z innego modelu tej samej marki.
- 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.
- Układ wtrysku paliwa i jego sterownik są dowolne, ale 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:
 - 40 mm dla samochodów homologowanych w okresie 1.01.1991 - 31.12.1991
 - 38 mm dla samochodów homologowanych w okresie 1.01.1992 - 31.12.1994
 - 34 mm dla samochodów homologowanych w okresie 1.01.1995 - 31.12.1998

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 trzonek 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 zastosowanie 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 z zastrzeżeniem że rysunki III i IV karty homologacyjnej Grupy A muszą być respektowane lub są zgodne z rozwiązaniem seryjnym zastosowanego kolektora z innego modelu tej samej marki.
- Układ wydechowy jest dowolny, pod warunkiem że nie powoduje przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu. Wylot rury wydechowej musi znajdować się z tyłu pojazdu.

6.3.3. 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 (przedni, centralny i tylny) dowolny, ale obudowa mechanizmu musi być zgodna z homologacją lub może pochodzić z modelu tej samej marki samochodu. Mechanizmy różnicowe

o ograniczonym poślizgu mogą być wspomagane systemem hydraulicznym lub elektrycznym. Wsporniki mechanizmu różnicowego są dowolne. Chłodnica i pompa oleju może być dodana.

- Wały napędowe i półosie są dowolne.
- Piasty kół są dowolne.

6.3.4 Zawieszenie

- Rozstaw osi musi być zgodny z homologacją.
- Umiejscowienie osi obrotów punktów mocowania zawieszenia do wahaczy i do nadwozia musi pozostać niezmiennym w stosunku do homologowanej konstrukcji.
- Wzmocnienie punktów mocowania zawieszenia jest dozwolone poprzez dodanie materiału dopasowanego do kształtu oryginalnej części.
- Drażki wzmacniające można montować zgodnie z art. 255-5.3.1 Zał. J.
- Rama / belka przednia i tylna oraz inne elementy zawieszenia (wahacze, drażki, itp.) muszą:
 - a. pochodzić z modelu homologowanego lub
 - b. w przypadku niedostępności elementów zawieszonych 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.
- Przeguby i punkty mocowania zawieszenia muszą być zgodne z art.255-5.3.4., materiał przegubów jest dowolny. Położenie osi obrotu przegubu nie może być zmienione (patrz rys. 255-5).
- Zwrotnica - dowolna, każdorazowa wymiana zwrotnicy na inną niż homologowana musi być uzgodniona z Delegatem Technicznym.
- Wysokość zawieszenia jest dowolna z zachowaniem art. 252-2.1 Zał. J
- Sprężyny, amortyzatory (dozwolony jest jeden amortyzator na koło) i stabilizatory są dowolne, ale nie mogą być regulowane z kabiny.
- Górne punkty mocowania kolumny McPherson i amortyzatora są dowolne.

6.3.5. 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 120°). Mocowanie koła przy pomocy śrub może być zmienione na mocowanie przy pomocy szpilek i nakrętek.
- Zabronione jest użycie opon przeznaczonych do motocykli.
- Zabronione są eiektryki 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.

6.3.6. 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 z art. 255-5.7.3.9 Zał. J. Zabroniona jest jakakolwiek modyfikacja drażka kolumny kierowniczej.

6.3.7. Układ hamulcowy

- Może być uruchamiany i kontrolowany wyłącznie przez kierowcę.
- Zawiera co najmniej 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)
- 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 jest dowolna, ale muszą to być elementy / podzespoły dopuszczone do handlu.

6.3.8. 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. 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. wystawianie wywietrznika poza obrys nadwozia w stosunku do górnej krawędzi przedniej szyby nie może być większe niż 50 mm
- Ostony spodu samochodu muszą być zgodne z art. 255-5.7.2.10.
- 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.

6.3.9 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.

6.4. Postanowienia końcowe

6.4.1. W przypadku wątpliwości dotyczących zagadnień technicznych oraz ewentualnych odstępstw technicznych związanych z samochodami Youngtimer 4WD, należy kontaktować się z Delegatem Technicznym PZM.

6.4.2. Podczas BK1 będzie odbywać się plombowanie sprzężarek i innych zespołów zgodnie z punktem 21.4.1 regulaminu RSMP.

6.4.3. Wszystko, co nie jest w niniejszym regulaminie dozwolone, jest zabronione.

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

Regulamin techniczny samochodów klas OPEN 2WD

Wstęp:

Klasy OPEN 2WD przeznaczone są dla samochodów z napędem na dwa koła, przednie lub tylne. W klasach OPEN 2WD dopuszczone są samochody posiadające homologację sportową FIA lub PZM, w których dokonano modyfikacji wykraczających poza ramy homologacji danego modelu, w tym także samochody Kit-car o pojemności silnika ponad 1600 cm³. W klasach OPEN 2WD dopuszczone są również samochody zbudowane na bazie nadwozia samochodów turystycznych lub samochodów wielkoseryjnej produkcji (min. 2500 identycznych egzemplarzy wyprodukowanych w okresie kolejnych 12 miesięcy) nieposiadające homologacji sportowej FIA.

W sezonie 2020 w klasie samochodów OPEN 2WD będą również dopuszczone samochody Youngtimer 2WD, dla których oddzielny regulamin zamieszczony jest poniżej.

W sezonie 2020 samochody OPEN 2WD będą podzielone na następujące klasy:

Klasa	Opis
OPEN 2WD	wolnossące ponad 1600 cm ³
	wyposażone w silnik z doładowaniem (turbo) niezależnie od pojemności
OPEN 2WD -	wolnossące do 1600 cm ³ włącznie

W samochodach klas OPEN 2WD zastosowane modyfikacje muszą być zgodne z poniższymi kryteriami:

1. Ustalenia ogólne

1.1. Samochody nieposiadające homologacji muszą być porównywalne z Kategorią I lub samochodami typu RGT (Kategoria II) (patrz art. 251-1.1) oraz muszą spełniać kryteria homologacji jednego z regulaminów homologacyjnych FIA lub PZM (A, N, R lub PZM), nie muszą posiadać homologacji samochodu sportowego FIA.

1.2. Samochody nieposiadające homologacji muszą mieć zamknięte nadwozie ze sztywnym niezdejmowanym dachem. Nadwozie takie musi pochodzić z modelu samochodu posiadającego co najmniej 4 miejsca siedzące (włącznie z 2+2)*. *2+2 typ samochodu 4 miejscowego, który nie spełnia kryteriów homologacji odnośnie wymiarów kokpitu dla regulaminów homologacyjnych samochodów Grupy A.

1.3. Samochody typu sylwetkowego nie będą dopuszczone do startu w Grupie OPEN 2WD.

2. Bezpieczeństwo

Pojazdy ze względów bezpieczeństwa muszą odpowiadać przepisom następujących artykułów Załącznika 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
- Uszy holownicze 253-10
- Bezpieczny układ hamulcowy 253-4
- Dodatkowe zamocowania (obowiązkowe) 253-5
- Zbiornik zbierający olej 255-5.1.14
- Akumulator 260-501(bat)
- Oświetlenie 260-503(ecl)
- Szyba przednia musi pochodzić z modelu bazowego samochodu lub być homologowana w VO lub VR dla danego modelu samochodu. Szyba przednia musi być wykonana ze szkła warstwowego. Pozostałe szyby mogą być wykonane z poliwęglanu o minimalnej grubości 4 mm /- 0,20 mm.
- Wycieraczki i spryskiwacze szyby przedniej są obowiązkowe i muszą być sprawne.

3. Wymogi techniczne

3.1. Minimalna masa samochodu w zależności od nominalnej pojemności skokowej silnika, zgodnie z wytycznymi pomiaru w art. 255-4.3 i art. 255-4.4, musi wynosić:

POJEMNOŚĆ	MASA MINIMALNA
do 1000 cm ³	720 kg
ponad 1000 cm ³ i do 1150 cm ³ *	790 kg
ponad 1150 cm ³ i do 1400 cm ³	840 kg
ponad 1400 cm ³ i do 1600 cm ³	920 kg
ponad 1600 cm ³ i do 2000 cm ³	1000 kg
ponad 2000 cm ³ i do 2500 cm ³	1080 kg
ponad 2500 cm ³ i do 3000 cm ³	1100 kg
ponad 3000 cm ³ i do 3500 cm ³	1200 kg
ponad 3500 cm ³ i do 3600 cm ³	1300 kg

* Dla samochodów doładowanych o nominalnej pojemności skokowej silnika do 1150 cm³ masa minimalna wynosi 920 kg. Dla pozostałych samochodów doładowanych stosuje się przelicznik pojemności i masa minimalna, zgodna z powyższą tabelą, wynika z pojemności przeliczeniowej silnika.

Minimalna masa samochodu z załogą musi wynosić: minimalna masa podana powyżej + 160 kg. Użycie balastu jest dozwolone na warunkach określonych w art. 252-2.2.

3.2. Silnik:

- Dopuszcza się stosowanie tylko jednego silnika spalinowego. Marka silnika musi być zgodna z marką samochodu*. Silnik musi pozostać zamontowany w miejscu zgodnym z modelem bazowym samochodu. Silnik i jego osprzęt może być dowolnie modyfikowany. W przypadku silnika doładowanego, stosuje się przelicznik pojemności x 1.7.
**na wniosek zawodnika, w szczególnie uzasadnionych przypadkach, delegat techniczny po konsultacji z GKSS, może zezwolić, w danym samochodzie, na odstępstwo od wyżej wymienionej reguły*
- Maksymalna nominalna pojemność skokowa dla silnika doładowanego wynosi 2000 cm³, a dla silnika atmosferycznego 3500 cm³. Maksymalna ilość cylindrów 6. W samochodach typu RGT można stosować silnik o maksymalnej pojemności skokowej 3600 cm³.
- Samochody posiadające silnik z doładowaniem, muszą posiadać zamontowany na sprzężarce ogranicznik/zwężkę zgodnie z rysunkiem 254-4 oraz wytycznymi zamocowania i wymiarów w art. 255-5.1.8.3.b Zat. J. Całe powietrze niezbędne do zasilania silnika musi przechodzić przez ten ogranicznik. Maksymalna średnica wewnętrzna ogranicznika wynosi 34 mm. W przypadku silnika z dwoma równoległymi sprzężarkami, każda z nich musi mieć wlot powietrza ograniczony do średnicy wewnętrznej maksimum 24 mm. Typ i konstrukcja systemu doładowania jest dowolna.
- Kolektor ssący jest dowolny.
- Wymiennik ciepła (intercooler), przewody powietrza doładowanego oraz doprowadzającego powietrze do urządzenia doładowującego są dowolne, ale muszą być zamontowane w komorze silnika.
- Chłodnica cieczy chłodzącej, jej zamocowanie oraz przewody wodne i termostat silnika są dowolne, ale oryginalne usytuowanie chłodnicy musi zostać zachowane. Dozwolone jest zastosowanie dodatkowych wentylatorów chłodnicy oraz zamontowanie przewodów (tunel) doprowadzających powietrze do chłodzenia chłodnicy.
- Układ wydechowy jest dowolny, pod warunkiem że nie powoduje przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu i zawiera homologowany katalizator FIA lub posiadający certyfikat CE. Wylot rury wydechowej musi znajdować się z tyłu pojazdu, chyba że homologacja danego samochodu stanowi inaczej. Żadne części podwozia nie mogą być wykorzystane do usuwania spalin z układu wydechowego.

3.3. Przeniesienie napędu - zespoły i ich konstrukcja są dowolne, z zachowaniem założeń opisanych we wstępie do niniejszego regulaminu, dotyczących podziału na klasy.

3.4. Zawieszenie:

- dowolne, z zachowaniem założeń opisanych we wstępie do niniejszego regulaminu, dotyczących podziału na klasy. Wszelkie modyfikacje zawieszenia nie mogą obniżyć poziomu wytrzymałości konstrukcji nośnej nadwozia/podwozia w odniesieniu do bazowej konstrukcji danego modelu samochodu. Ponadto:
- rozstaw osi można zmienić max. ±5% od maksymalnej wielkości dla bazowego modelu samochodu,
- sprzężyny, amortyzatory (dozwolony jest jeden na koło) i stabilizatory są dowolne, ale nie mogą być regulowane z kabiny podczas jazdy,
- górne punkty zawieszenia są dowolne.

3.5. Koła i ogumienie:

- Koła kompletne są dowolne pod warunkiem, że mieszczą się w oryginalnym nadwoziu, to znaczy, że górna część kompletnej 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.
- Zabronione jest użycie opon przeznaczonych do motocykli. W żadnym wypadku szerokość zespołu obręcz-opona nie może przekroczyć szerokości 9" i 664mm średnicy. Dla samochodów typu RGT dopuszcza się

szerokość felgi 12”.

- Zabronione jest używanie obręczy kół wykonanych z kutego magnezu oraz obręczy wykonanych z materiałów kompozytowych.
- 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 pasażera.

3.6. Układ kierowniczy musi pochodzić z modelu bazowego (seryjny) lub pochodzić w całości z samochodu homologowanego w Grupie A, N lub R. Koło kierownicy może być wyposażone w mechanizm szybkiego zwolnienia zgodnie art. 255-5.7.3.9.

Dopuszcza się stosowanie:

- elektrycznego wspomaganie kierownicy (przekładnia i kolumna kierownicza) pochodzącego z modelu produkcyjnego o zbliżonych parametrach konstrukcyjnych układu kierowniczego,
- przekładni kierowniczej z innego modelu produkcyjnego lub homologowanego, o zbliżonych parametrach konstrukcyjnych, w tym o krótszym przełożeniu. Sposób mocowania przekładni kierowniczej innej niż seryjna lub homologowana nie może obniżyć poziomu wytrzymałości przewidzianego dla konstrukcji seryjnej.

3.7. Układ hamulcowy:

- Może być uruchamiany i kontrolowany wyłącznie przez kierowcę.
- Zawiera co najmniej 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)
- 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.
- Producent tarcz i zacisków hamulcowych, korektorów hamowania oraz pomp hydraulicznego układu hamulca ręcznego jest dowolny, ale muszą to być elementy dopuszczone do handlu. Wymiary tarcz i tłoczków hamulcowych są dowolne. Zacisk hamulcowy musi być mocowany poprzez jarzmo do zwrotnicy koła, a tarcza hamulcowa (lub element pośredni tarczy „pływającej”) musi być mocowana bezpośrednio do piasty koła. Zespół hamulca (tarcza i zacisk) musi się mieścić w wewnętrznej średnicy felgi.
- Pompa hamulcowa jest dowolna, ale musi być dopuszczona do handlu.

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

- Seryjny kształt nadwozia musi być zachowany, z wyjątkiem dowolnych błotników, których max. poszerzenie w stosunku do oryginalnego nadwozia, mierzonego na poziomie osi przedniego i tylnego koła, wynosi w sumie 200 mm. Dozwolone są także modyfikacje skrajnych elementów nadwozia w celu dostosowania go do wydłużonego rozstawu osi. Maksymalne wydłużenie nadwozia jest równe wymiarowi o jaki zwiększono rozstaw osi. Wszystkie nowe nadwozia (brak KSS formatu A5) dla samochodów OPEN 2WD muszą posiadać wzmocnienie czołowe przednie i tylne. W przypadku samochodów które posiadają KSS (format A5) powyższe wzmocnienia muszą być uzupełnione do dnia 31.12.2020 r. (włącznie).
- Dopuszcza się użycie części karoserii (lampy przednie, lampy tylne, atrapa, zderzaki) pochodzące z nadwozia tej samej marki lecz innego modelu lub zamienników, w tym także tuningowych dostępnych na rynku do tego modelu. Każdorazowo tego typu zmiana musi być zatwierdzona przez Delegata Technicznego w uzgodnieniu z GKSS i musi być wpisana do KSS.
- Zderzak przedni i tylny może być zmodyfikowany w celu dopasowania do poszerzeń nadwozia i dokonanych zmian (adaptacji) nadwozia.
- Listwy ozdobne itp. mogą być usunięte.
- Urządzenia aerodynamiczne, montowane na dachu, tylnej pokrywie lub drzwiach, są dowolne pod warunkiem, że nie wystają poza obrys nadwozia w rzucie poziomym i są solidnie zamocowane. Dopuszcza się zastosowanie elementów aerodynamicznych w zderzaku przednim i tylnym, dokonujących zmiany długości nadwozia maksymalnie o 90 mm (nie więcej niż 45 mm na stronę). Elementy te muszą być solidnie zamocowane.
- Dyfuzor zderzaka tylnego może być modyfikowany celem dopasowania go do zmian w karoserii oraz przeprowadzenie przez niego zakończenia rury wydechowej.
- Oryginalne miejsce na koło zapasowe („niecka” na koło zapasowe) może być zastąpione płaską płytą metalową, posiadającą tę samą grubość co oryginalna podłoga.
- Drzwi przednie muszą pozostać oryginalne lub mogą być zmodyfikowane zgodnie z art. 255-5.7.3.4. Drzwi tylne, w przypadku nadwozi 4 drzwiowych, muszą mieć zachowany oryginalny szkielet, ale poszycia mogą być wykonane z materiałów kompozytowych i mogą być dopasowane kształtem do poszerzeń nadwozia.- Szyby boczne i szyba tylna - oryginalna lub homologowana.

- Szyby te mogą być również wykonane z poliwęglanu o minimalnej grubości 4 mm.
- Oryginalny kształt deski rozdzielczej musi być zachowany. Materiał deski oraz wykonanie jest dowolne. W uzasadnionych przypadkach może być zamontowana deska rozdzielcza pochodząca z innego modelu. Każde takie odstępstwo musi być uzgodnione z delegatem technicznym (wojciech.nowak@pzm.pl).
- Pokrywa bagażnika, silnika, błotniki, 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.
- Zezwala się na wykonanie otworów wentylacyjnych w pokrywie silnika, ale muszą one posiadać kratkę o oczkach o boku max. 10 mm.
- W zderzaku można umieścić dwa 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.
- Ostony spodu samochodu muszą być zgodne z art. 255-5.7.2.10
- W podłodze nadwozia dozwolona jest pokrywa rewizyjna, o całkowitej powierzchni 750 cm². Pokrywa ta ma na celu możliwość wymontowania pompy paliwa bez konieczności demontażu zbiornika paliwa. Pokrywa rewizyjna musi być płynoszczelna i trudnopalna

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.

4. Postanowienia końcowe

4.1. W przypadku wątpliwości dotyczących zagadnień technicznych oraz ewentualnych odstępstw technicznych związanych z samochodami OPEN 2WD, należy kontaktować się z Delegatem Technicznym PZM.

4.2. Podczas BK1 będzie odbywać się plombowanie sprzężarek i innych zespołów zgodnie z punktem 21.4.1 regulaminu RSMP.

4.3. Wszystko, co nie jest w niniejszym regulaminie dozwolone, jest zabronione.

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

5. Samochody Youngtimer 2WD

Wstęp:

Samochody Youngtimer 2WD, są to wszystkie modele samochodów z napędem na dwa koła przednie lub tylne homologowane pomiędzy 1.01.1991 a 31.12.1998 rokiem, w których dokonano modyfikacji wykraczających poza ramy homologacji lub Załącznika J z okresu homologacji danego modelu samochodu. Zespołem nadrzędnym dla określenia okresu homologacji jest nadwozie.

5.1. Ustalenia ogólne

5.1.1. Nadwozie i silnik muszą być tej samej marki.

5.1.2. Silnik może być tylko atmosferyczny.

5.2. Bezpieczeństwo

Zgodne z wymogami Regulaminu RSMP.

5.3. Wymogi techniczne

5.3.1. Minimalna masa samochodu, zgodnie z wytycznymi pomiaru zawartymi w art. 255-4.3 i art. 255-4.4, 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.

5.3.2. 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 z zastrzeżeniem że rysunki I i II karty homologacyjnej Grupy A muszą być respektowane lub są zgodne z rozwiązaniem seryjnym zastosowanego kolektora z innego modelu tej samej marki.
- 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. Układ wtrysku paliwa i jego sterownik są dowolne, ale mocowanie wtryskiwaczy musi być identyczne z rozwiązaniem homologowanym lub seryjnym dla silnika z innego modelu tej samej marki.
- 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 trzonek 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 zastosowanie 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 z zastrzeżeniem że rysunki III i IV karty homologacyjnej Grupy A muszą być respektowane lub są zgodne z rozwiązaniem seryjnym zastosowanego kolektora z innego modelu tej samej marki.
- Układ wydechowy jest dowolny, pod warunkiem że nie powoduje przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu. Wylot rury wydechowej musi znajdować się z tyłu pojazdu.

5.3.3. Przeniesienia napędu

- Sprzęgło i jego obudowa jest dowolne.
- Skrzynia biegów - obudowa i system zmiany biegów jest dowolne, ale przełożenia poszczególnych biegów muszą być zgodne z homologacją.
- 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 dowolny, ale obudowa mechanizmu musi być zgodna z homologacją lub może pochodzić z modelu tej samej marki samochodu. Mechanizmy różnicowe o ograniczonym poślizgu mogą być wspomagane systemem hydraulicznym lub elektrycznym. Wsporniki mechanizmu różnicowego są dowolne. Chłodnica i pompa oleju może być dodana.
- Wały napędowe i półosie są dowolne.
- Piasty kół są dowolne.

5.3.4 Zawieszenie

- Rozstaw osi musi być zgodny z homologacją.
- Umiejscowienie osi obrotów punktów mocowania zawieszenia do wahaczy i do nadwozia musi pozostać niezmiennione w stosunku do homologowanej konstrukcji.
- Wzmocnienie punktów mocowania zawieszenia jest dozwolone poprzez dodanie materiału dopasowanego do kształtu oryginalnej części.
- Drażki wzmacniające można montować zgodnie z art. 255-5.3.1 Zał. J.
- Rama / belka przednia i tylna oraz inne elementy zawieszenia (wahacze, drażki, itp.) muszą:
 - a. pochodzić z modelu homologowanego
lub
 - b. w przypadku niedostępności elementów zawieszonych 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.

- Przeguby i punkty mocowania zawieszenia muszą być zgodne z art. 255-5.3.4., materiał przegubów jest dowolny. Położenie osi obrotu przegubu nie może być zmienione (patrz rys. 255-5).
- Zwrotnica - dowolna, każdorazowa wymiana zwrotnicy na inną niż homologowana musi być uzgodniona z Delegatem Technicznym.
- Wysokość zawieszenia jest dowolna z zachowaniem art. 252-2.1 Zał. J
- Sprężyny, amortyzatory (dozwolony jest jeden amortyzator na koło) i stabilizatory są dowolne, ale nie mogą być regulowane z kabiny.
- Górne punkty mocowania kolumny McPherson i amortyzatora są dowolne.

5.3.5. 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 120°). 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.

5.3.6. 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.

5.3.7. Układ hamulcowy

- Może być uruchamiany i kontrolowany wyłącznie przez kierowcę.
- Zawiera co najmniej 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)
- 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 jest dowolna, ale muszą to być elementy / podzespoły dopuszczone do handlu.

5.3.8. 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. 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. wystawianie 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.
- 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.

5.3.9 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.

5.4. Postanowienia końcowe

5.4.1. W przypadku wątpliwości dotyczących zagadnień technicznych oraz ewentualnych odstępstw technicznych związanych z samochodami Youngtimer 2WD, należy kontaktować się z Delegatem Technicznym PZM.

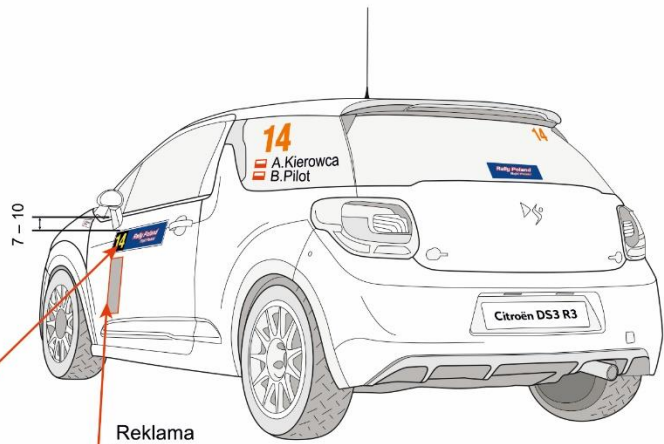
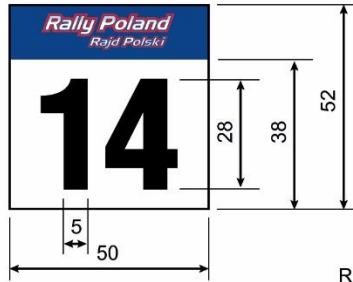
5.4.2. Podczas BK1 będzie odbywać się plombowanie sprzężarek i innych zespołów zgodnie z punktem 21.4.1 regulaminu RSMP.

5.4.3. Wszystko, co nie jest w niniejszym regulaminie dozwolone, jest zabronione.

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

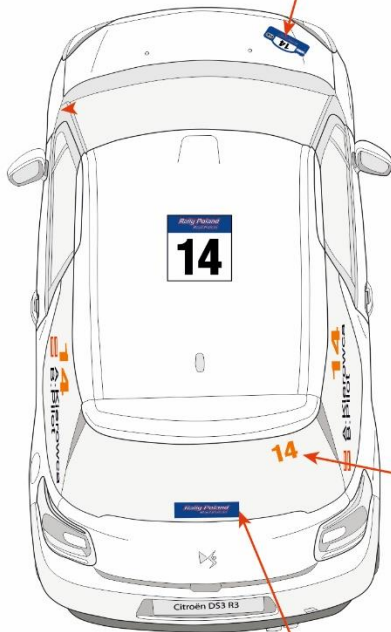
RoZmieszczEnie reklamy organizatora

Opcjonalne pole numerowe z reklamą obowiązkową



Reklama obowiązkowa

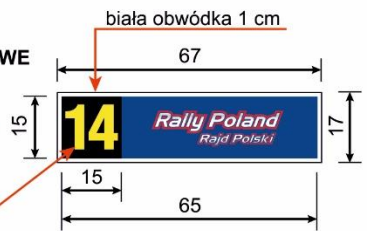
Reklama dodatkowa
23 x 35 cm



14

- tło – czarne matowe
- wysokość cyfry – 14 cm
- grubość kreski – 2 cm
- barwa – żółta PMS 803

DRZWI LEWE



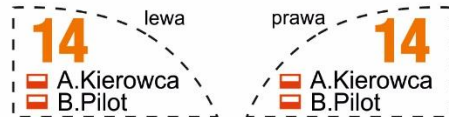
DRZWI PRAWO



14

- wysokość cyfry – 14 cm
- barwa – pomarańczowa PMS 804

SZYBY BOCZNE I TYLNE



KIEROWCA I PILOT

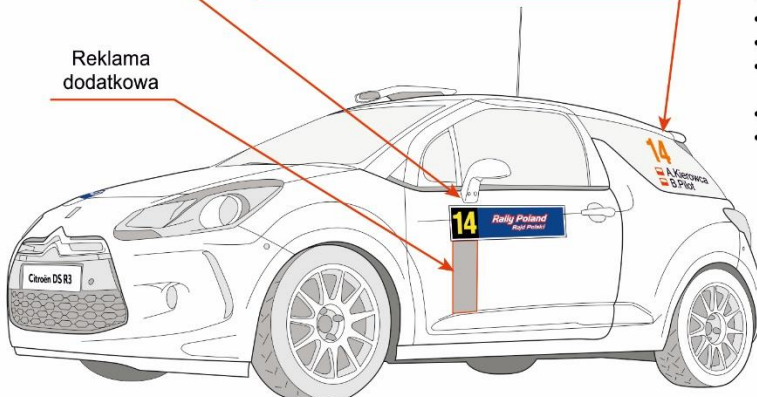
- czcionka – Helvetica
- wysokość – 6 cm
- grubość kreski – 1 cm
- barwa – biała
- Imię: tylko pierwsza litera – duża
- Nazwisko: pierwsza litera nazwiska – duża, pozostałe litery – małe
- tło – przezroczyste
- nazwisko pilota poniżej nazwiska kierowcy

Reklama obowiązkowa

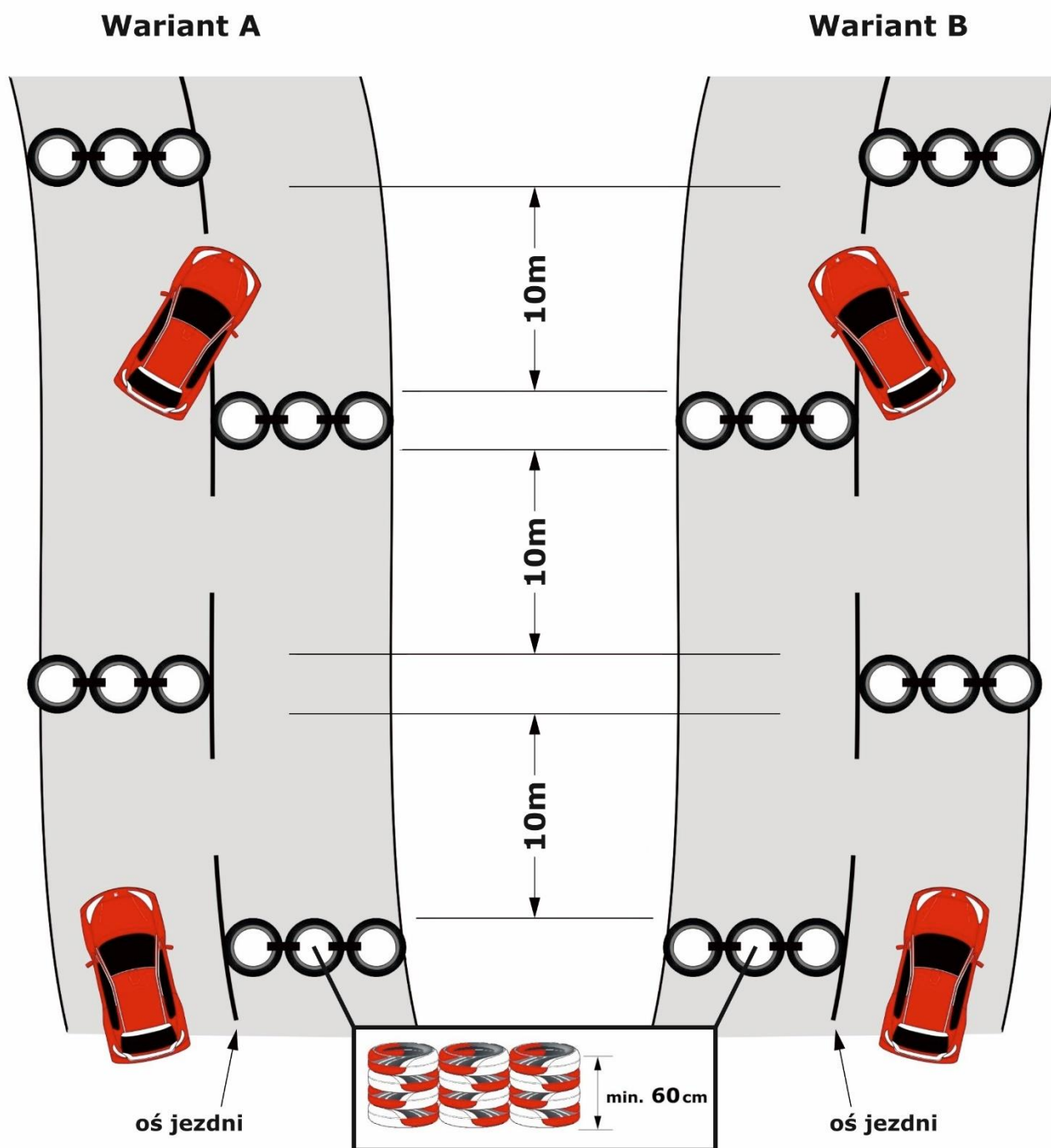
14

- wysokość cyfry – min. 18 cm
- grubość kreski – min. 2,2 cm
- barwa – pomarańczowa PMS 804

Reklama dodatkowa



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).

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 skręconych 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 (Załącznik J art. 255, art. 5.8.3).



Rys. 1



Rys. 2



Rys. 3



Rys. 4

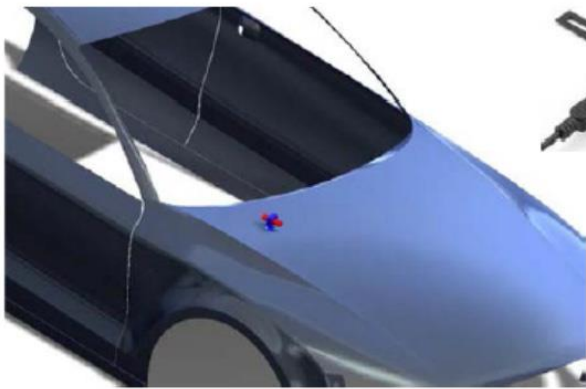
2.2. Kamery zewnętrzne

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

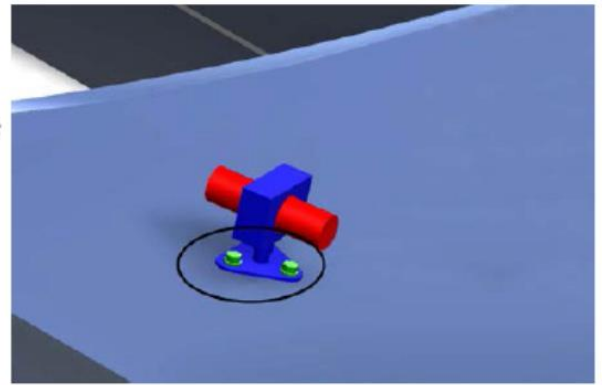
2.2.2. Jeżeli kamera posiada wspornik to jego wysokość nie może przekraczać 40 mm. Do mocowania kamery ze wspornikiem o wysokości 40 mm musi być zastosowane rozwiązanie jak pokazano na rys. 6, tj.:

- połączenie z nadwoziem przy użyciu minimum 2 śrub M5 z nakrętkami,
- wkładki ze sklejkki o minimalnej grubości 3 mm i powierzchni 120 cm² zamontowanej od wewnętrznej strony nadwozia (materiał nadwozia znajduje się pomiędzy sklejką i podporą kamery),
- solidne mechaniczne 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

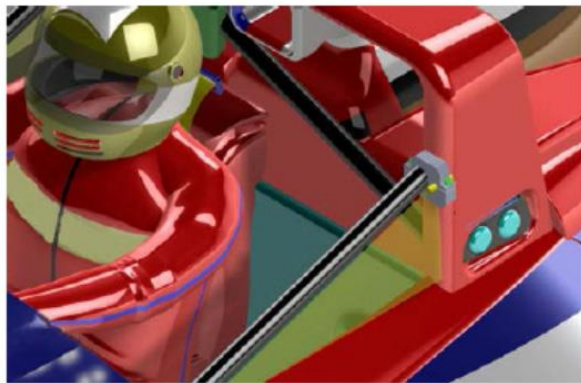


Rys. 6

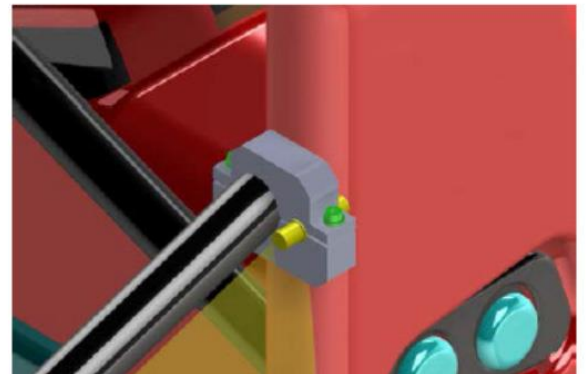
3. MONTAŻ KAMER W SAMOCHODACH OTWARTYCH (jedno- lub dwumiejscowych)

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 przysanych. Przykłady rozwiązań zabronionych pokazano na rys 9 i 10.



Rys. 9



Rys. 10