

**REGULAMIN RAMOWY**

# **oponeo**

**MISTRZOSTW POLSKI RALLYCROSS**

**2019**



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

Spis treści:

1. PRZEPISY OGÓLNE .....	3
2. ORGANIZATOR.....	3
3. DOPUSZCZONE POJAZDY – PODZIAŁ NA GRUPY i KLASY.....	3
4. DOPUSZCZENI ZAWODNICY, KIEROWCY – UPRAWNIENIA.....	4
5. DOKUMENTY OFICJALNE / REGULAMIN UZUPEŁNIAJĄCY ZAWODÓW .....	4
6. OSOBY OFICJALNE - WŁADZE I KIEROWNICTWO ZAWODÓW.....	6
7. ZGŁOSZENIA, WPISOWE .....	7
8. NUMERY STARTOWE - REKLAMA .....	8
9. ZEZWOLENIE – OPOWIEDZIALNOŚĆ - UBEZPIECZENIE.....	8
10. ODBIÓR ADMINISTRACYJNY NA ZAWODACH .....	9
11. BADANIA LEKARSKIE .....	9
12. BADANIA KONTROLNE SAMOCHODÓW .....	9
13. PRZEBIEG ZAWODÓW .....	10
14. BEZPIECZEŃSTWO KIEROWCY.....	15
15. OBOWIĄZKI KIEROWCY NA TORZE .....	15
16. PUNKTACJA I KLASYFIKACJE W RUNDACH OPONEO MPRC .....	16
17. NAGRODY W RUNDACH OPONEO MPRC .....	17
18. WARUNKI KLASYFIKACJI ROCZNEJ .....	17
19. KARY NAKŁADANE PRZEZ ZSS .....	18
20. PARK ZAMKNIĘTY - „PARC FERME” .....	18
21. OCHRONA ŚRODOWISKA .....	18
22. PROTESTY/ODWOŁANIA.....	18
23. INNE POSTANOWIENIA.....	18
ZAŁĄCZNIK NR 1 - REGULAMIN TECHNICZNY OPONEO MPRC Grupa SuperCars / SuperNational ..	20
ZAŁĄCZNIK NR 2 - REGULAMIN TECHNICZNY OPONEO MPRC Klasa RWD Cup .....	24
ZAŁĄCZNIK NR 2.1. do REGULAMINU TECHNICZNEGO OPONEO MPRC Klasa RWD Cup .....	31
ZAŁĄCZNIK NR 2a - REGULAMIN TECHNICZNY OPONEO MPRC Klasa SC Cup.....	33
ZAŁĄCZNIK NR 3 - ROZMIESZCZENIE REKLAMY ORGANIZATORA.....	39

## 1. PRZEPISY OGÓLNE

**1.1.** OPONEO Mistrzostwa Polski Rallycross (zwane dalej OPONEO MPRC) są własnością Polskiego Związku Motorowego (zwanego dalej PZM).

**1.2.** Zawody / rundy OPONEO MPRC rozgrywane są w oparciu o następujące przepisy:

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

**1.3.** Na zamkniętym torze nie obowiązują przepisy Ustawy Prawo o Ruchu Drogowym.

**1.4.** Nadzór nad zawodami Mistrzostw Polski sprawuje Główna Komisja Sportu Samochodowego PZM (zwana dalej GKSS PZM) poprzez między innymi:

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

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

## 2. ORGANIZATOR

**2.1.** Organizatorem poszczególnych rund OPONEO MPRC mogą być tylko podmioty zrzeszone w PZM posiadające licencję uprawniającą do uczestniczenia we współzawodnictwie w sporcie samochodowym.

**2.2.** Organizator zawodów jest odpowiedzialny za ich przeprowadzenie zgodnie z przepisami niniejszego regulaminu, Komunikatami GKSS PZM oraz zmianami wprowadzanymi przez GKSS PZM w trakcie sezonu.

## 3. DOPUSZCZONE POJAZDY – PODZIAŁ NA GRUPY I KLASY

### 3.1. Grupa SuperCars

Samochody z napędem na 4 koła, również z utraconą homologacją FIA, zgodne z regulaminem technicznym OPONEO MPRC (zał. nr 1 do niniejszego regulaminu), lub art. 279 Załącznika J do MKS FIA (zwanego dalej Zał. J).

3.1.1. Dla silników doładowanych, maksymalna dozwolona nominalna pojemność skokowa wynosi 2058 cm<sup>3</sup> dla silników benzynowych i 2333 cm<sup>3</sup> dla silników Diesla. Silniki wolnossące są dozwolone do przeliczonej pojemności równej silnikom turbodoładowanych (nie dotyczy klasy SuperCars Light).

3.1.2. Masa minimalna zgodna z art. 279 Zał. J. (nie dotyczy klasy SuperCars Light)

3.1.3. Klasa SuperCars Light - samochody zgodne z regulaminem technicznym OPONEO MPRC zał. nr 1.

### 3.2. Grupa SuperNational (SN)

Samochody z napędem na 2 koła, również z utraconą homologacją FIA o pojemności skokowej silnika do 5000 cm<sup>3</sup>, zgodne z regulaminem technicznym OPONEO MPRC (zał. nr 1), lub art. 279 Zał. J.

3.2.1. Podział na klasy samochodów z Grupy SuperNational

SN 1600- samochody z silnikami o pojemności do 1600cm<sup>3</sup>

SN - 2000- samochody z silnikami o pojemności do 2000cm<sup>3</sup>

SN + 2000 – samochody z silnikami o pojemności ponad 2000cm<sup>3</sup>

3.2.2. Masa minimalna zgodna z regulaminem technicznym OPONEO MPRC (zał. nr 1 do niniejszego Regulaminu ).

### 3.3. RWD Cup / SC Cup

Klasy markowe, samochody zgodne z regulaminem technicznym OPONEO MPRC (zał. nr 2, 2a do niniejszego regulaminu).

3.4. Samochody posiadające silniki benzynowe z turbodoładowaniem zaliczone zostaną do klasy według pojemności wynikającej z pomnożenia pojemności silnika przez współczynnik 1,7, natomiast samochody z silnikami wysokoprężnymi z turbodoładowaniem oraz z silnikami Wankla (bez turbodoładowania) przez współczynnik 1,5 zgodnie z art. 252-3.1 do 3.5 Zał. J.

3.5. W silnikach doładowanych obowiązuje stosowanie ogranicznika wlotu powietrza zgodnie z art. 279-5.2.3 Zał. J. **(nie dotyczy klasy SuperCars Light)**

3.6. W sezonie 2019 klasę stanowi minimum **pięć** samochodów. W przypadku nieutworzenia klasy zawodnicy/**kierowcy** zostają przeniesieni do **grupy/klasy dla której spełniają wymagania regulaminu technicznego**.

3.7. Dopuszcza się (za zgodą GKSS PZM) utworzenie innych klas w OPONEO MPRC niż ww. na pisemny wniosek zainteresowanych **minimum dziesięciu** zawodników.

#### **4. DOPUSZCZENI ZAWODNICY, KIEROWCY – UPRAWNIENIA**

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

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

**4.3.** Kierowca musi posiadać ważne badania lekarskie. Ustala się, że ważność badań lekarskich zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Zdrowia z dnia 22 lipca 2016 roku (Dz. U. z 2016r. Poz. 1172) wynosi 6 miesięcy.

#### **5. DOKUMENTY OFICJALNE / REGULAMIN UZUPEŁNIAJĄCY ZAWODÓW**

**5.1.** Dokumentami oficjalnymi zawodów są:

- **Aktualna** licencja toru FIA lub PZM,
- Plan bezpieczeństwa zawodów.
- Zezwolenie władz administracyjnych (dla torów okazjonalnych).
- Ubezpieczenie zawodów.
- Regulamin uzupełniający zawodów, komunikaty, **oficjalny program zawodów**.
- Zgłoszenia - **oficjalna** lista zgłoszeń **(na 48h przed OA)**.
- Lista zawodników / kierowców po odbiorze administracyjnym.
- Protokół badania kontrolnego samochodów **i lista zawodników po BK**.
- Lista zawodników / kierowców dopuszczonych do startu.
- Klasyfikacja biegów kwalifikacyjnych.
- Klasyfikacja biegów półfinałowych.
- Klasyfikacja biegu finałowego.
- **Klasyfikacja prowizoryczna zawodów**.
- **Klasyfikacja końcowa zawodów**.

**5.2.** Każdy regulamin uzupełniający zawodów OPONEO MPRC musi być zgodny z przepisami MKS wraz z jego załącznikami, Regulaminem OPONEO MPRC na dany rok, Komunikatami i Biuletynami GKSS PZM.

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

- klauzulę na czyje polecenie zawody są organizowane;
- określenie charakteru zawodów i ich nazwę;
- **następujące** oświadczenie: „**Zorganizowane zgodnie z Międzynarodowym Kodeksem Sportowym FIA oraz jego załącznikami, Regulaminem Sportowym PZM.**” ;
- miejsce i termin;
- podział samochodów na grupy i klasy;
- harmonogram czasowy i lokalizacje poszczególnych czynności zawodów;
- dystans (liczba okrążeń toru) na jakim zostaną rozegrane biegi kwalifikacyjne, półfinałowe, finałowe.

**5.4.** Wstępna wersja regulaminu uzupełniającego musi być przesłana do GKSS PZM przynajmniej na 60 dni przed dniem badania kontrolnego przed zawodami (zwanego dalej BK 1).

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

**5.6.** Wszystkie komunikaty zmieniające zapisy zatwierdzonego regulaminu uzupełniającego wchodzące w życie przed rozpoczęciem zawodów, podlegają zatwierdzeniu przez GKSS PZM. Uczestnicy będą informowani o wszelkich zmianach tak szybko, jak to będzie możliwe, za pomocą numerowanych i datowanych komunikatów informacyjnych drukowanych na papierze koloru żółtego, wywieszanych na oficjalnej tablicy ogłoszeń (w trakcie zawodów) i oficjalnej stronie internetowej organizatora i/lub zawodów (przed zawodami).

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

**5.8.** Zaleca się dołączenie do regulaminu mapki toru z lokalizacją stanowisk zabezpieczenia i łączności.

**5.9.** Zalecany harmonogram zawodów\*.

\*W celu poprawy płynności OA, BK, organizator może umożliwić dokonanie OA, BK na zasadzie dobrowolności w piątek.

#### **Sobota:**

7:00 Otwarcie Biura Zawodów

7:00 – 12:15 Odbiór Administracyjny

7:15 – 12:00 Badania Kontrolne (zgodnie z harmonogramem)

9:00 – 9:45 Odprawa i szkolenie z sędziami

9:45 – 10:10 Zapoznanie lekarza, dowódcy straży i kierownika zabezpieczenia z planem zabezpieczenia toru.

10:10 Odprawa z pozostałymi służbami

#### **10:40 GOTOWOŚĆ NA PUNKTACH**

10:45 – 12:30 Trening Wolny (dla zawodników po pozytywnym BK / sprawdzenie transponderów)

12:40 – 13:10 Posiedzenie Zespołu Sędziów Sportowych

#### **13:10 Odprawa z zawodnikami, losowanie pozycji na liście startowej**

13:40 – 15:30 Bieg Kwalifikacyjny I

15:30 – 16:00 Przerwa techniczna

16:00 – 18:00 Bieg Kwalifikacyjny II

#### **Niedziela:**

7:30 Otwarcie Biura Zawodów

7:30 – 8:00 Odprawa z sędziami

8:00 – 8:20 Odprawa z pozostałymi służbami

#### **8:20 GOTOWOŚĆ NA PUNKTACH**

8:25 – 9:00 **Trening Wolny (warm up, kierowca ma prawo przejazdu jednego okrążenia toru)**

9:00 – 9:15 Posiedzenie Zespołu Sędziów Sportowych

9:20 – 11:10 Biegi Kwalifikacyjne III (po każdej sesji kwalifikacyjnej zraszanie toru)

11:30 – 13:20 Biegi Kwalifikacyjne IV (po każdej sesji kwalifikacyjnej zraszanie toru)

13:30– 13:45 Posiedzenie Zespołu Sędziów Sportowych

14:00 - Oficjalne rozpoczęcie zawodów

14:30 - Półfinały A,B

- 10 min po Półfinałach – Posiedzenie Zespołu Sędziów Sportowych

15:20- Finały

- 15 min po Finałach – Posiedzenie Zespołu Sędziów Sportowych

16:10 - Opublikowanie klasyfikacji prowizorycznej

16:40- Opublikowanie klasyfikacji końcowej

16:55 - Wręczenie nagród

- 30 min po Wręczeniu nagród zamknięcie Biura Zawodów.

## **6. OSOBY OFICJALNE - WŁADZE I KIEROWNICTWO ZAWODÓW**

**6.1.** Władze zawodów stanowią: Zespół Sędziów Sportowych (zwany dalej ZSS) działający zgodnie z art. 11 MKS. A ponadto należy do niego:

- rozpatrywanie odwołań i protestów na decyzje kierownictwa zawodów;
- zatwierdzenie listy startowej i wyników;
- **dyskwalifikacja** kierowcy / zawodnika z zawodów;
- podejmowanie innych decyzji mających wpływ na wyniki zawodów.

**6.1.1.** ZSS może skorzystać z dowolnego nagrania video lub elektronicznego systemu pomagającego w podjęciu decyzji.

**6.2.** Podstawowy skład ZSS wynosi 3 osoby (przewodniczący i 2 członków).

**6.2.1.** Członkowie GKSS PZM mogą zawsze uczestniczyć w posiedzeniach ZSS na prawach doradców, bez prawa głosu.

**6.2.2.** Co najmniej jeden z członków ZSS jest wyznaczany przez GKSS PZM, pozostałe osoby oficjalne **proponowane** są przez Organizatora i **podlegają** zatwierdzeniu przez GKSS PZM.

**6.2.3.** Przewodniczący:

- prowadzi posiedzenia ZSS w/g ściśle wyznaczonego harmonogramu, który musi być podany do wiadomości zawodników i kierowców;
- zwołuje nadzwyczajne posiedzenia ZSS.

**6.2.4.** ZSS urzęduje kolegalnie pod kierownictwem przewodniczącego, który jest odpowiedzialny za ustalenie i przestrzeganie planu zebrań, porządku obrad i redakcję protokołów z posiedzeń.

**6.3.** Prawa i obowiązki dyrektora wyścigu będącego zastępcą dyrektora zawodów.

**6.3.1.** Dyrektor wyścigu wchodzi w skład kierownictwa zawodów;

- ma prawo jednoosobowo podejmować decyzje dotyczące sędziowania tj. przebiegu wyścigu od momentu rozpoczęcia procedury startu, do momentu przekroczenia linii mety przez ostatniego kierowcę (decyzje te podejmuje na podstawie własnych obserwacji lub informacji od sędziów z PO, PPO, Faktu, Startu i Mety);
- prowadzi odprawy ze służbami organizatora i może zażądać zmian personalnych;
- prowadzi odprawy z kierowcami bezpośrednio przed zawodami;

**6.4.** GKSS PZM powołuje swojego Delegata Technicznego na rok kalendarzowy. Zadaniem delegata technicznego PZM jest kontrola, pomoc i nadzór nad zespołem sędziów i kontrolerów technicznych zawodów. W sprawach technicznych oraz bezpieczeństwa jego zdanie jest wiążące. Organizator wyznacza kierownika badania kontrolnego (zwanego dalej kierownikiem BK). Organizator ma obowiązek zapewnienia kontrolerów technicznych w ilości odpowiedniej do sprawnego przeprowadzania badań samochodów. Tylko kierownik BK lub upoważniony zastępca ma prawo do wystawiania wiz świadczących o badaniu. Kierownik BK lub upoważniony zastępca jest zobowiązany do przygotowania właściwych protokołów, a po zatwierdzeniu przez delegata technicznego PZM, do dostarczenia ich do ZSS wg harmonogramu.

**6.5.** Kierownictwo zawodów stanowią:

- a/ Dyrektor zawodów;
- b/ Dyrektor wyścigu – zastępca dyrektora zawodów;
- c/ Kierownik ds. bezpieczeństwa;
- d/ Kierownik komisji obliczeń;
- e/ Kierownik BK.

Nie ma ograniczeń co do ilości funkcji pełniących przez jedną osobę, pod warunkiem, że nie będą one wzajemnie się wykluczały.

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

**6.7.** Władze i kierownictwo ściśle współpracują przy przeprowadzeniu zawodów i są współodpowiedzialne za ich zgodność z regulaminem.

**6.8.** GKSS PZM powoła obserwatora PZM na rundy OPONEO MPRC.

## **7. ZGŁOSZENIA, WPISOWE**

**7.1.** Zgłoszenie zobowiązuje zawodnika do wzięcia udziału w zawodach, w których zgodził się wystartować, z wyjątkiem przypadku zaistnienia udowodnionej siły wyższej.

**7.1.1.** Na zawodniku / kierowcy spoczywa obowiązek prawidłowego wypełnienia zgłoszenia oraz umieszczenia w serwisie Inside PZM kompletu wymaganych, aktualnych dokumentów (określonych w art. 7.1.3 niniejszego regulaminu). Dokumenty umieszczone na Inside PZM będą udostępnione do wglądu organizatorom zawodów PZM w celu zweryfikowania ich przed odbiorem administracyjnym (zwanym dalej OA).

**7.1.2.** Elektroniczny formularz zgłoszenia wypełnia zawodnik wyłącznie poprzez stronę internetową Inside PZM (<https://inside.pzm.pl>) lub oficjalną stronę internetową zawodów/organizatora (w przypadku zawodników posiadających licencję innego ASN-u). Po prawidłowym wypełnieniu, dołączeniu potwierdzenia wpłaty wpisowego i zatwierdzeniu, zgłoszenie zostanie automatycznie wysłane pocztą elektroniczną do danego organizatora oraz do zawodnika na wskazany przez niego w formularzu adres e-mail. Zgłoszenie będzie przyjęte tylko i wyłącznie po opłaceniu pełnej kwoty wpisowego.

**7.1.3.** Równocześnie zawodnik / kierowca zobowiązany jest umieścić w serwisie Inside PZM następujące, zeskanowane obustronnie w kolorze, aktualne dokumenty:

- licencję Zawodnika i Kierowcy (jeden obustronny dokument);
- licencję Zawodnika i Sponsorską (jeden obustronny dokument);
- pisemną (stałą na cały sezon) zgodę macierzystego klubu na starty w zawodach.

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

**7.1.5.** Zgłoszenie jest zawarciem umowy cywilnoprawnej z organizatorem. Przystąpienie do zgłoszeń na rundę OPONEO MPRC jest jednoznaczne z wyrażeniem przez zawodnika/kierowcę zgody na przetwarzanie jego danych osobowych związanych z organizacją w/w cyklu oraz publikowaniem zdjęć, materiałów filmowych i wyników na stronach internetowych PZM i organizatorów rund. Zawodnik/kierowca ma prawo dostępu do swoich danych osobowych, ich poprawiania oraz żądania zaprzestania przetwarzania swoich danych. Żądanie zaprzestania przetwarzania swoich danych osobowych jest jednoznaczne z rezygnacją z udziału w cyklu.

**7.1.6.** Każdy zawodnik, który nadeśle zgłoszenie, a nie będzie mógł wziąć udziału w zawodach, zobowiązany jest przesłać (e-mail) do organizatora, przed rozpoczęciem OA pismo o rezygnacji z udziału w zawodach z podaniem przyczyn. W razie niespełnienia tego warunku organizator wystąpi do GKSS PZM z wnioskiem o nałożenie kary na zawodnika.

**7.2.** Dla każdego zawodów wprowadza się dwa terminy wpisowego:

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

**7.2.1.** Maksymalna wysokość podstawowego wpisowego na każdą rundę w roku 2019 wynosi:

Grupa / Klasa	I termin zgłoszeń	II termin zgłoszeń
SuperCars	1300,- PLN	1950,- PLN
<b>SuperCars Light</b>	<b>1000,- PLN</b>	<b>1500,- PLN</b>
SuperNational (SN 1600, SN - 2000, SN + 2000)	800,- PLN	1200,- PLN
RWD Cup	700,- PLN	1050,- PLN
SC Cup	500,- PLN	750,- PLN
Zgłoszenie Zawodnika do Klasyfikacji Zespołów Sponsorskich.	100,- PLN	



Wysokość wpisowego bez reklamy dodatkowej organizatora wynosi:

Grupa / Klasa	I termin zgłoszeń	II termin zgłoszeń
SuperCars	2600,- PLN	3900,- PLN
<b>SuperCars Light</b>	<b>2000,- PLN</b>	<b>3000,- PLN</b>
SuperNational (SN 1600, SN - 2000, SN + 2000)	1600,- PLN	2400,- PLN
RWD Cup	1400,- PLN	2150,- PLN
SC Cup	1000,- PLN	1500,- PLN

**7.2.2.** Po upływie II terminu organizator może przyjąć, za zgodą dyrektora zawodów, zgłoszenie po wpłaceniu 200% wpisowego określonego dla terminu I ale nie później niż 48 godzin przed BK1. Po każdej rundzie zawodnik / kierowca lub jego upoważniony przedstawiciel zobowiązany jest do odbioru wszystkich dokumentów zdeponowanych w biurze zawodów, w tym również Książki Samochodu Sportowego (zwanej dalej KSS). Zwrot dokumentów w innym terminie nastąpi po wpłaceniu do organizatora opłaty regulaminowej w wysokości 100,- PLN.

## **8. NUMERY STARTOWE - REKLAMA**

**8.1.** Zawodnicy / kierowcy sklasyfikowani na pierwszych 10 miejscach w Mistrzostwach poprzedniego roku mają przydzielone numery zgodnie z ich klasyfikacją. Wszyscy pozostali będą mieli numery przydzielone przez organizatora zawodów. Zawodnicy mogą się ubiegać o inny numer u organizatora jeśli numer nie jest już zajęty przez innego zawodnika.

**8.2.** Każda cyfra tworząca numer na szybach bocznych powinna mieć minimalną grubość **3,8 cm** i wysokość 20 cm. Barwa cyfry – pomarańczowa (PMS 804). Każda cyfra tworząca numer na szybach przedniej, tylnej powinna mieć minimalną grubość **3 cm** i wysokość 16 cm. Barwa cyfry – pomarańczowa (PMS 804).

Obowiązują numery na każdym boku zgłoszonego samochodu (Zał. 3 do niniejszego regulaminu).

**8.3.** Organizator może zobowiązać kierowców/zawodników do umieszczenia na samochodach reklamy dodatkowej (zał.3). Zawodnik/Kierowca może zostać zwolniony od tego obowiązku poprzez uiszczenie opłaty w wysokości 200% regulaminowej kwoty wpisowego.

**8.4.** Kierowców obowiązuje umieszczenie na bocznych tylnych szybach:

- nazwiska lub pseudonimu (jeżeli została wydana stosowna licencja), wysokość litery dużej - minimum 6 cm, małych – minimum 4,5 cm, w kolorze białym, obowiązuje czcionka Helvetica (Zał. 3 do niniejszego regulaminu). Użycie imienia lub innej nazwy dla kierowcy niż nazwisko lub pseudonim jest zabronione.

- dopuszcza się umieszczenie pierwszej litery imienia;

- symbolu dopuszczenia do danej rundy;

- symbolu narodowego – flagi.

Umieszczenie innych symboli, cyfr lub liter jest zabronione.

## **9. ZEZWOLENIE – OPOWIEDZIALNOŚĆ - UBEZPIECZENIE**

**9.1.** Organizator musi posiadać pisemną zgodę właściciela terenu na przeprowadzenie zawodów, na którym mają się one odbyć, jeżeli teren ten nie jest we władaniu organizatora.

**9.2.** Organizator jest odpowiedzialny za ubezpieczenie zawodów w zakresie Odpowiedzialności Cywilnej (OC). Podobnie w zakresie ubezpieczenia od Następstw Nieszczęśliwych Wypadków (NNW), ochroną ubezpieczeniową muszą być objęte wszystkie osoby oficjalne i osoby organizatora nieobjęte innym ubezpieczeniem. Obie te polisy muszą obejmować cały czas trwania zawodów.

**9.3.** Organizator nie ponosi odpowiedzialności za jakiegokolwiek szkody i/lub straty i/lub krzywdy zawodników i/lub kierowców i/lub personelu zawodnika, powstałe podczas udziału w zawodach/rundzie.

**9.4.** Każdy zawodnik/kierowca bierze udział w zawodach na własną odpowiedzialność. Przez fakt podpisania zgłoszenia zawodnik oraz zgłoszony kierowca zrzekają się wszelkich praw do dochodzenia wszelkich odszkodowań za jakiegokolwiek straty i/lub szkody i/lub krzywdy, mogące być wynikiem wypadków podczas zawodów, które mogą się zdarzyć im, członkom ich personelu oraz ich osobom towarzyszącym. Zrzeczenie to dotyczy FIA, PZM, organizatora, osób oficjalnych oraz innych



zgłoszonych zawodników i kierowców. Zaleca się zawodnikom posiadanie ubezpieczenia zgłoszonego samochodu w zakresie Autocasco (AC) z rozszerzeniem o ryzyko udziału w imprezach sportowych.

**9.5.** Wpisowe nie zawiera składki ubezpieczeniowej pokrywającej OC zawodnika, kierowcy oraz personelu zawodnika wobec osób trzecich oraz NNW zawodnika, kierowcy i personelu zawodnika.

**9.6.** Personel zawodnika oraz jego osoby towarzyszące podlegają wyłącznej odpowiedzialności zawodnika. Organizator zawodów nie ponosi odpowiedzialności za personel zawodnika oraz jego osoby towarzyszące i spowodowane przez nich szkody i/lub straty i/lub krzywdy.

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

**10.1.** Kierowcy, których zgłoszenia zostały przyjęte do zawodów, zobowiązani są do dokonania w Biurze Zawodów kontroli dokumentów. Kierowca/zawodnik przedkłada licencję sportową.

**10.1.1.** Dopuszcza się dokonanie odbioru administracyjnego przez inną osobę niż zawodnik (np. mechanik), lecz musi ona mieć pisemne upoważnienie od zawodnika, oraz zawodnik powinien poinformować o tym organizatora przed czasem wyznaczonym na odbiór administracyjny. Zawodnik powinien wtedy zgłosić się przed zakończeniem badania kontrolnego w biurze zawodów w celu potwierdzenia swojej obecności oraz uzupełnienia wszelkich podpisów niezbędnych do wzięcia udziału w zawodach.

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

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

## **11. BADANIA LEKARSKIE**

**11.1.** Dyskwalifikacja kierowcy z wyścigu z uwagi na aktualny stan zdrowia, jest możliwe wyłącznie w oparciu o opinię lekarską. Obecność środków odurzających lub alkoholu musi być jednoznacznie stwierdzona. Decyzje o dyskwalifikacji podejmuje ZSS.

**11.2.** W przypadku kolizji, która spowodowała nieukończenie danego biegu, kierowca może uczestniczyć w dalszej części zawodów wyłącznie po zbadaniu go przez lekarza zawodów i udzieleniu przez niego pisemnej zgody. Obowiązek zgłoszenia się do lekarza należy do kierowcy.

**11.3.** Każdy wypadek Kierowcy podczas zawodów, skutkujący skierowaniem go do dalszego leczenia szpitalnego musi być odnotowany przez Naczelnego Lekarza zawodów w Karcie Wypadkowej. Warunkiem dopuszczenia w/w Kierowcy do następnych zawodów jest odbycie ponownych badań lekarskich (u Lekarza Specjalisty Medycyny Sportowej). Do czasu wykonania ponownych badań licencja Kierowcy ulega zawieszeniu z urzędu.

## **12. BADANIA KONTROLNE SAMOCHODÓW**

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

**12.2.** BK-1 odbędzie się w miejscu i czasie podanym przez organizatora. Ponadto komisja techniczna zawodów ma prawo i obowiązek dokonywać oględzin zgłoszonych samochodów w każdym miejscu i czasie zawodów. Badanie połączone z rozbiórką „z urzędu” lub na skutek protestu przeprowadza się wyłącznie po zakończeniu biegu finałowego za zgodą ZSS.

**12.3.** Zgłoszony samochód musi odpowiadać przepisom technicznym i bezpieczeństwa w każdym czasie trwania zawodów tzn. począwszy od BK-1 do czasu otwarcia parku zamkniętego.

Niezgodność z przepisami technicznymi grupy/klasy powoduje:

- podczas BK-1 - niedopuszczenie do zawodów przez ZSS;
- po badaniu kontrolnym - wniosek do władz zawodów (ZSS) o nałożenie kary za odstępstwa techniczne.

**12.4.** Samochód do BK-1 musi być przedstawiony w stanie gotowym do wyścigu włącznie z obowiązkowymi elementami wyposażenia bezpieczeństwa kierowcy.

**12.5.** W przypadku zarządzanej rozbiórki zgłoszonego samochodu lub pobrania próbki paliwa, na zawodniku / kierowcy i jego personelu ciąży obowiązek niezwłocznego okazania komisji technicznej żądanej części lub umożliwienia pobrania próbki paliwa. Nie poddanie samochodu zarządzonemu badaniu – powoduje dyskwalifikację przez ZSS zawodnika / kierowcy z zawodów za odstęstwa techniczne.

**12.6.** Samochód, który uległ kolizji w trakcie zawodów, może być, przez ZSS, wyłączony z dalszego w nich udziału na wniosek kierownika BK. Na zawodniku / kierowcy spoczywa obowiązek uzyskania pozytywnej opinii Kierownika BK.

**12.7.** Odwołanie od zakwalifikowania do danej grupy / klasy może nastąpić najpóźniej w ciągu 30 minut od wywieszenia listy startowej.

**12.8.** Jeżeli BK-1 odbywa się wcześniej niż w dniu treningu, organizator może uwzględnić w programie zawodów dodatkowe badanie kontrolne w dniu treningów. Organizator może podzielić czas przeznaczony na badanie kontrolne z uwzględnieniem czasu badania poszczególnych klas. Może także nakładać kary na kierowców, którzy nie podstawią samochodu w wyznaczonym czasie na badanie danej klasy (kara nie może być wyższa od wpisowego), jednak nie może odmówić badania samochodu, jeżeli został on przedstawiony na BK-1 w godzinach jego funkcjonowania. Poza czasem funkcjonowania BK-1, władze zawodów w przypadku, gdy spóźnienie spowodowane zostało siłą wyższą, mogą wyznaczyć dodatkowy termin badania kontrolnego.

**12.9.** Po badaniu kontrolnym samochód musi być oznaczony symbolem BK.

**12.10.** Zawodnik ma prawo przedstawić do BK-1 dwa samochody w tej samej klasie. Ostateczny wybór samochodu może nastąpić jedynie do momentu wyjazdu na trening oficjalny. Komisja techniczna zobowiązana jest do usunięcia oznaczeń dopuszczających samochód wycofany z udziału w zawodach.

**12.11.** Podczas BK-1 znakowane będą kaski, gaśnice, klatki bezpieczeństwa.

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

12.13. Wszystkie procedury dotyczące uzyskiwania dokumentów technicznych samochodu wraz z opłatami są umieszczone na oficjalnej stronie internetowej PZM w zakładce "samochody" [www.pzm.pl/samochody](http://www.pzm.pl/samochody), w dziale „dokumenty samochodów sportowych”.

### **13. PRZEBIEG ZAWODÓW**

**13.1.** W czasie zawodów odbywają się:

- treningi wolne;
- biegi kwalifikacyjne;
- biegi półfinałowe A,B;
- biegi finałowe.

#### **13.1.1.** Biegi Kwalifikacyjne

Odbędą się cztery biegi kwalifikacyjne. W każdym startować będzie maksimum 5 samochodów ustawionych w jednym rzędzie. Biegi kwalifikacyjne odbywają się na dystansie czterech okrążeń.

Pierwszy bieg kwalifikacyjny - pozycja startowa zostanie ustalona na podstawie losowania, które **przeprowadzone zostanie elektronicznie i zatwierdzone przez dyrektora zawodów.**

Drugi bieg kwalifikacyjny - według wyników z pierwszego biegu kwalifikacyjnego.

Trzeci bieg kwalifikacyjny - według wyników z drugiego biegu kwalifikacyjnego.

Czwarty bieg kwalifikacyjny - według wyników z trzeciego biegu kwalifikacyjnego.

**Bieg kwalifikacyjny ukończy kierowca, który** przejedzie wymaganą regulaminem liczbę okrążeń toru i uzyska czas nie dłuższy niż dwie minuty od zwycięzcy tego biegu. Flaga mety kończy bieg dla wszystkich kierowców. **Jeżeli kierowca zostanie zdublowany, uznaje się, że nie ukończył biegu kwalifikacyjnego (DNF).**

Pozycje startowe do biegów w danej kwalifikacji powinny być nadawane według tych samych zasad:

- w każdym biegu startuje 5 samochodów, ustawione są do startu w jednym rzędzie;

- pozycje startowe nadawane są na podstawie uzyskanego czasu (z uwzględnieniem dopuszczenia do startu przez ZSS, zdobytej liczby punktów);
- biegi danej kwalifikacji odbywać się będą w kolejności od zawodników najwolniejszy do najszybszych;

- w przypadku gdy w dwóch pierwszych biegach liczba samochodów będzie wynosiła pomiędzy 6-9, odbędą się dwa biegi w/g klucza:

9 samochodów: w pierwszym biegu startuje czterech najwolniejszych zawodników, w drugim pięciu.

8 samochodów: w pierwszym biegu startuje trzech najwolniejszych zawodników, w drugim pięciu.

7 samochodów: w pierwszym biegu startuje trzech najwolniejszych zawodników, w drugim czterech.

6 samochodów: w pierwszym biegu startuje trzech najwolniejszych zawodników, w drugim trzech.

Wszyscy zawodnicy danej grupy (klasy) wyrażają swoją gotowość wzięcia udziału w danej kwalifikacji podjeżdżając swoim samochodem na pole przedstartowe, przed ustawieniem się na polach startowych pierwszych zawodników tej grupy.

Zawodnik, który nie stanie na starcie w danej kwalifikacji musi, przed startem swojej grupy kwalifikacyjnej, poinformować o tym fakcie osobę ds. kontaktów z zawodnikami, a jeżeli tego nie zrobi podlega karze do decyzji ZSS.

Wszystkie biegi kwalifikacyjne odbywają się z pomiarem czasu, a najszybszy kierowca w każdym biegu - otrzyma 50 pkt., drugi 45 pkt., trzeci 42 pkt., czwarty 40 pkt., piąty 39 pkt., szósty 38 pkt., itd.

Kierowca, który nie ukończył biegu kwalifikacyjnego (oznaczony jako DNF) otrzymuje punkty, które uzyskałby, gdyby został sklasyfikowany jako najwolniejszy kierowca danego biegu kwalifikacyjnego.

Wszyscy kierowcy, którzy nie ukończyli biegu kwalifikacyjnego uzyskują taką samą liczbę punktów.;

nie startował w biegu kwalifikacyjnym (DNS) - 0 pkt.; został zdyskwalifikowany podczas biegu kwalifikacyjnego (DQ) - 0 pkt.

Do klasyfikacji kierowców po czterech biegach kwalifikacyjnych liczy się suma punktów. W przypadku takiej samej liczby punktów, rozstrzyga większa liczba punktów w najgorszym biegu kwalifikacyjnym. W przypadku dalszego braku rozstrzygnięcia, decyduje najlepszy czas biegów kwalifikacyjnych.

Jeżeli dwóch kierowców uzyska taki sam czas biegu kwalifikacyjnego, o ich pozycji zdecyduje lepszy najlepszy czas jednego okrążenia tego biegu. Jeżeli to nie przynosi rozstrzygnięcia – pod uwagę brane będą drugie najlepsze czasy okrążenia, potem trzecie, itd.

Jeżeli bieg zostanie powtórzony, kierowca, który wystartował do biegu przerwano, ale nie miał możliwości wystartowania w biegu wznowionym, oznaczony będzie jako „DNF”, a nie jako „DNS”, i otrzyma odpowiednie punkty.

Aby zostać sklasyfikowanym w rundzie, kierowca musi przekroczyć linię mety co najmniej jednego biegu kwalifikacyjnego, przejeżdżając taką samą liczbę okrążeń jaką przejechał zwycięzca tego biegu, oraz musi wziąć udział w drugim biegu kwalifikacyjnym.

Pierwszych 16 kierowców z listy wyników biegów kwalifikacyjnych otrzymuje punkty do klasyfikacji OPONEO MPRC w/g zasady:

1 miejsce 16 pkt.

2 miejsce 15 pkt.

3 miejsce 14 pkt.

4 miejsce 13 pkt.

-----

16 miejsce 1 pkt.

### **13.1.2.** Biegi Półfinałowe A, B i Finały

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

W półfinałach A, B startować będzie maksymalnie 6 samochodów ustawionych w trzech rzędach w systemie 2+2+2, na dystansie pięciu lub maksymalnie sześciu okrążeń toru. Kierowcy zajmujący po czterech biegach kwalifikacyjnych pozycje: 1,3,5,7,9,11, startują w półfinale A. Kierowcy zajmujący pozycje: 2,4,6,8,10,12 startują w półfinale B.

Kierowca który nie stawi się w wyznaczonym czasie na pola przedstartowe lub zgłosił brak możliwości startu w półfinale, zostaje zastąpiony kierowcą (kierowca rezerwowym) najwyższym sklasyfikowanym po czterech biegach kwalifikacyjnych. Kierowcy rezerwowi (miejsce 13,14...) oczekują na polach przedstartowych na ewentualne zastąpienie brakujących kierowców. Zastępujący kierowca zajmuje ostatnie pole startowe, analogicznie wszyscy startujący kierowcy w półfinale zajmują pozycję o jedną wyżej anulując powstałą lukę.

W biegach Finałowych startować będzie maksymalnie 6 samochodów ustawionych w trzech rzędach w systemie 2+2+2, , na dystansie pięciu lub maksymalnie sześciu okrążeń toru. Zwycięzca półfinału A lub B który po biegach kwalifikacyjnych ma większą liczbę punktów, w finale startuje z pierwszego pola. Kierowcy którzy zajęli drugie miejsca w półfinale A lub B zajmują w finale pozycje na polach startowych 3 i 4 w zależności który z Kierowców miał większą liczbę punktów po biegach kwalifikacyjnych. W/w zasada jest analogiczna dla kierowców którzy zajęli trzecie pozycje w półfinałach. Kierowca który nie stawi się w wyznaczonym czasie na pola przedstartowe lub zgłosił brak możliwości startu w finale, zostaje zastąpiony kierowcą (kierowca rezerwowym) który w półfinale A lub B zajął czwarte miejsce i jest wyżej sklasyfikowanym po czterech biegach kwalifikacyjnych. Kierowca rezerwowym zajmuje ostatnie pole startowe, analogicznie wszyscy startujący kierowcy w finale zajmują pozycję o jedną wyżej anulując powstałą lukę. Kierowcy rezerwowi oczekują na polach przedstartowych na ewentualne zastąpienie brakujących kierowców. W finale kierowcy zdobywają dodatkowe punkty do OPONEO MPRC w/g zasady:

- 1 miejsce 8 pkt.
- 2 miejsce 5 pkt.
- 3 miejsce 4 pkt.
- 4 miejsce 3 pkt.
- 5 miejsce 2 pkt.
- 6 miejsce 1 pkt.

Wszystkie punkty zdobyte przez kierowcę w danej fazie zawodów (biegi kwalifikacyjne, finał) są sumowane i dodane do punktacji OPONEO MPRC. Kierowca który wygra finał zostaje zwycięzcą zawodów. Pozycja 1 do 6 klasyfikacji zawodów jest zgodna z wynikiem biegu finałowego. Pozycje dalsze wynikają z punktacji uzyskanej po biegach kwalifikacyjnych. **Kierowcy, którzy nie ukończą (DNF) półfinału lub finału zostaną umieszczeni za wszystkimi sklasyfikowanymi kierowcami w danym biegu, w kolejności pokonanego dystansu biegu i otrzymają punkty zgodnie z tak ustalonymi pozycjami. Kierowcy, którzy nie wystartują (DNS) lub zostaną zastąpieni kierowcami rezerwowymi w półfinale lub finale, a także kierowcy zdyskwalifikowani (DQ) otrzymają za ten bieg 0 punktów.**

#### **13.1.3. Kolejność startu:**

**Kolejność biegów kwalifikacyjnych:**

Samochody SC Cup startować będą w oddzielnych biegach;

Samochody RWD Cup startować będą w oddzielnych biegach;

Samochody SuperNationals ( SN 1600, SN - 2000, SN + 2000) startować będą w łączonych biegach;

Samochody SuperCars startować będą w łączonych biegach.

**Kolejność biegów półfinałowych:**

SuperCars Light

SuperNationals SN 1600

SuperNationals SN -2000

SuperNationals SN +2000

SC Cup;

RWD Cup;

Supernational Grupa

SuperCars Grupa

Kolejność biegów finałowych:

SuperCars Light

SuperNationals SN 1600

SuperNationals SN -2000

SuperNationals SN +2000

SC Cup;

RWD Cup;

Supernational Grupa

SuperCars Grupa

### **13.2. Procedura startu:**

a) Lista startowa z kolejnością kierowców zostanie podana do wiadomości na oficjalnej tablicy ogłoszeń przed czasem rozpoczęcia biegów kwalifikacyjnych, półfinałowych A, B i finału.

b) Kolejne pełne biegi zostaną uformowane z kierowców, którzy zgłoszą się na pola przedstartowe, licząc od końca listy. Kierowca musi zgłosić się na pola przedstartowe w takim czasie aby umożliwić niezakłócone uformowanie biegu, w którym ma wystartować.

c) Po wystartowaniu biegu, który odbył się bez falstartu, zostaje otworzona na okres dwóch minut bramka pomiędzy polem przedstartowym i polem startowym. Tylko w tym czasie kierowcy z uformowanego kolejnego biegu mogą przemieścić się na pola startowe. W przypadku spornym lub wątpliwym spóźnienia kierowcy do biegów półfinałowych i finału, decyzję o jego dopuszczeniu do startu podejmuje zawsze dyrektor wyścigu.

d) Po ustawieniu samochodów na polach startowych i potwierdzeniu gotowości kierowców, starter sygnalizuje gotowość przez pokazanie tablicy „5 SEC.”, z jednoczesnym uruchomieniem aparatury falstartu. Starter schodzi z toru, START następuje w momencie zapalenia światła zielonego na sygnalizatorze.

e) Zabrania się dokonywania obsługi samochodów, grzania opon, wykonywania prób startu na polach startowych.

### **13.3. Falstarty:**

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

System wykrywania falstartu uruchamiany jest w chwili pokazania przez sędziego startu tablicy „5 SEC.” W celu zarejestrowania falstartu musi być zastosowany system elektroniczny. Każde pole startowe musi posiadać elektroniczny system czujników i musi zostać zachowany margines 12 cm +/- 2 cm pomiędzy czujnikiem a samochodem. Sędziowie w każdej z linii na polach startowych są powołani do wskazania, czy elektroniczna aparatura sygnalizowała falstart jak również do wykrycia falstartu w przypadku gdy aparatura elektroniczna nie działała. Jeśli falstart wystąpił, światła startowe są blokowane automatycznie i włączane są błyskające światła czerwone. Kierowca, który wykonał falstart w biegu kwalifikacyjnym, półfinałowym lub finale otrzyma karę – dodatkowy przejazd przez „joker lap” i procedura startu zostanie powtórzona. Jeżeli ten sam kierowca wykona falstart po raz drugi, zostanie on zdyskwalifikowany z biegu i nie otrzyma punktów. Opinia sędziów jest wiążąca.

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

a) Dyrektor zawodów.

b) Dyrektor wyścigu przy pomocy:

- sędziów falstartu;

- aparatury elektronicznej;

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

**13.3.3.** Zachowanie kierowców po stwierdzonym falstartzie:

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

**13.4.** Wypadki: jeżeli dwa lub więcej samochodów uczestniczy w tym samym wypadku i dalszy udział w biegu nie jest możliwy, zostaną one sklasyfikowane wobec siebie według kolejności, w której ostatnio przekroczyły linię mety, lub zgodnie z pozycjami startowymi, jeżeli zdarzenie ma miejsce na pierwszym okrążeniu.

### **13.5. Przepisy ogólne**

**13.5.1.** W samochodzie może znajdować się tylko jedna osoba kierowca/zawodnik.

Każdy punkt obserwacyjny (zwany dalej PO) musi być wyposażony co najmniej w

- dwie przenośne gaśnice 6 kg,
- koc ognioodporny,
- rękawice ognioodporne/ odporne na temperaturę,
- miotła,
- łopata,
- środek niwelujący olej (tylko na PO gdzie jest tor utwardzony),
- nóż do cięcia pasów lub siatki,
- jeden zestaw flag sygnalizacyjnych składających się z:
  - 1 czerwonej,
  - 2 żółtych,
  - 1 żółtej z czerwonymi pasami
  - 1 białej,
  - 1 zielonej.

**13.5.3.** Sygnały flagami muszą być zgodne z art. 2.4 Załącznika H, z następującymi wyjątkami:

a) Flaga Żółta. Dwie flagi żółte pokazywane są nie krócej niż do momentu, kiedy kierowca uszkodzonego samochodu przebywa na trasie toru. Jedna żółta flaga pokazywane jest nie krócej niż do momentu gdy uszkodzony samochód znajdując się na trasie toru stwarza zagrożenie. Flaga/flagi pokazywane są tylko przez jeden punkt obserwacyjny - usytuowany bezpośrednio przed miejscem wypadku/przeszkodą, z pominięciem procedury opisanej w Załączniku H do MKS (zwanego dalej Zał. H). Po przejechaniu obok miejsca pokazania flagi żółtej kierowcy nie mogą wyprzedzać aż do ominięcia miejsca wypadku/przeszkody, które ta flaga sygnalizuje. W opisanej sytuacji pokazanie flagi zielonej nie obowiązuje.

b) Flaga czerwona, flaga czarno-biała i flaga czarna: decyzja o pokazaniu tych trzech flag jest podejmowana wyłącznie na polecenie dyrektora wyścigu. Pokazanie flagi czarnej kierowcy musi być potwierdzone poprzez pisemne powiadomienie o tym fakcie tego kierowcy.

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

d) Flaga biała musi być wymachiwana. Jest używana by wskazać kierowcy na obecność samochodu znacznie wolniejszego w sektorze znajdującym się pod nadzorem danego PO.

**13.5.4.** Powtórzenie biegu jest dopuszczalne jedynie wówczas, gdy w czasie biegu zostanie pokazana czerwona flaga. Wszystkie inne przypadki zostaną potraktowane jako siła wyższa. Jeżeli kierowca w biegu rozmyślnie wymusza powtórny bieg poprzez blokowanie lub przeszkadzanie, może on być, zgodnie z decyzją sędziów zdyskwalifikowany z tego konkretnego powtarzanego biegu.

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

**13.5.6.** W biegach kwalifikacyjnych, półfinałach A, B i finale obowiązkowe jest przejechanie jednego okrążenia po zmienionej trasie toru tzw.: okrążenia alternatywnego (Joker Lap). **Na okrążeniu**



alternatywnie zawodnik/kierowca ma prawo zjechać od drugiego okrążenia danego biegu (kwalifikacyjnego, półfinałowego, finałowego). W przypadku przejechania przez Joker Lap na pierwszym okrążeniu kierowca otrzyma karę czasową 30 sekund. W przypadku nieprzejechania przez alternatywny odcinek toru kierowca otrzyma:

- w biegu kwalifikacyjnym karę czasową 30 sekund;
- w biegu półfinałowym / finałowym zostanie on zdyskwalifikowany z biegu i sklasyfikowany jako ostatni, oraz nie otrzyma dodatkowych punktów.

Za przejechanie alternatywnego odcinka toru więcej niż raz kierowca otrzyma karę nadaną przez ZSS (nie dotyczy kary za falstart w biegu kwalifikacyjnym).

**13.5.7.** W trakcie zawodów może odbyć się oddzielny bieg niezaliczany do całości zawodów tzw. Handicap (maksymalna ilość uczestników biegu zgodna z homologacją toru).

#### **14. BEZPIECZEŃSTWO KIEROWCY**

**14.1.** Każdy kierowca musi w czasie wyścigu pod groźbą dyskwalifikacji:

- a) nosić kask homologowany zgodnie z jedną z norm wymienionych w liście technicznej FIA nr 25.
- b) nosić:
  - kombinezon zgodny z aktualną homologacją FIA 8856-2000.
  - rękawiczki i obuwie zgodne z aktualną homologacją FIA;
  - balaklawę, długą bieliznę, skarpety zgodne z aktualną homologacją FIA 8856-2000.
- c) być przypięty do fotela za pomocą pasów bezpieczeństwa (lista tech. FIA nr 24) – zgodne z art. 253-6. Zał. J.
- d) mieć wszystkie szyby w drzwiach zamknięte.
- e) System typu FHR (system wspierania głowy i szyi) jest obowiązkowy.

##### **14.1.1 Wyposażenie bezpieczeństwa samochodu:**

- a) Samochód musi być wyposażony w klatkę bezpieczeństwa zgodną z art.253-8. zał. J.
- b) Fotele (lista techn. FIA nr 12) - zgodne z art. 253-16. Dopuszcza się stosowanie foteli (norma 8855/1999) przez okres siedmiu lat od daty produkcji bez dodatkowego przeglądu producenta lub fotele norma FIA 8862-2009 ( Lista tech. FIA nr 40).
- c) Gaśnica / System gaśniczy:  
Obowiązuje art. 253-7.2. Zał. J lub art. 253-7.3. Zał. J.
- d) Po stronie kierowcy musi być zamontowana regulaminowa siatka ochronna – patrz Zał. J. art.253-11.
- e) Te miejsca klatki bezpieczeństwa które mogły by być narażone na bezpośredni kontakt z kasami zawodników muszą być obłożone otuliną zabezpieczającą, która musi spełniać standard FIA 8857-2001, typ A (Patrz lista tech. FIA nr 23- „otulina zabezpieczająca homologowana przez FIA”) i być na stałe zamontowaną do klatki, według art. 253.8.3.5 Zał. J do MKS FIA.
- f) System blokowania z blokady antykradzieżowej kierownicy musi być zdemontowany.
- g) Pokrywa silnika oraz pokrywa bagażnika musi posiadać co najmniej dwa dodatkowe zamocowania bezpieczeństwa, oryginalne zamki tych pokryw muszą być odłączone mechanicznie lub wymontowane.

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

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

**15.1.** Kierowca wyprzedzany, powinien dać drogę i swobodę wykonania manewru wyprzedzającemu. Utrudnienie manewru wyprzedzania, zajeżdżanie drogi lub blokowanie przez wyprzedzanego, spowoduje karę aż do dyskwalifikacji z wyścigu łącznie. Jednakże kierowca prowadzący ma prawo wyboru toru jazdy, chociaż nie wolno mu jechać „wężykiem”. Kierowca dublowany musi wyprzedzającemu usunąć się z toru jazdy - w razie konieczności nawet zwalniając.

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



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

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

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

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

**15.7.** Kierowca jest zobowiązany stosować się w trakcie treningów i wyścigów do poleceń sędziów, a w szczególności reagować na pokazywane flagi przez punkty PO, START i METĘ.

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

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

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

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

## **16. PUNKTACJA I KLASYFIKACJE W RUNDACH OPONEO MPRC**

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

### **16.2. Klasyfikacja zespołów sponsorskich**

**16.2.1.** Do klasyfikacji zespołów sponsorskich może zgłosić się zawodnik osoba prawna, który będzie legitymował się ważną licencją Zawodnika i Sponsorską wydaną przez PZM lub inny ASN. Nazwa marki sponsora / partnera musi występować w nazwie zespołu i nazwie licencji.

**16.2.2.** Każdy z tych zawodników może zgłosić tylko jeden zespół do klasyfikacji zespołów sponsorskich. Zespół stanowi nieograniczona liczba kierowców zgłoszonych przez tego zawodnika w pierwszej kolejności do zawodów. Wyłącznie prawidłowe zgłoszenie wskazanych kierowców do zawodów upoważnia tego zawodnika do dalszego ich zgłoszenia do klasyfikacji zespołów sponsorskich.

**16.2.3.** Kierowca uczestniczący w rundzie może być zgłoszony tylko w jednym zespole w klasyfikacji zespołów sponsorskich.

**16.2.4.** W klasyfikacji zespołów sponsorskich liczone będą punkty z klasyfikacji końcowej w grupach/klasach dla 2 zawodników/kierowców zespołu, którzy na danej rundzie uzyskali ich największą liczbę.

**16.2.5.** Punktacja w rundach zgodnie z art. 13.1 niniejszego Regulaminu.

**16.2.6.** Kierowca w danym sezonie może być zgłoszony tylko w jednym Zespole Sponsorskim.

### **16.3. Klasyfikacja Klubowa:**

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

klasie odbiera punkty pozostałym zawodnikom. W rocznej klasyfikacji klubowej liczone będą punkty zdobyte we wszystkich rozegranych rundach.

#### **17. NAGRODY W RUNDACH OPONEO MPRC**

**17.1.** Organizator ufunduje puchary w klasyfikacjach końcowych rundy:

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

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

**17.3.** Nagrodzeni zawodnicy zobowiązani są odebrać wszystkie nagrody osobiście. Obowiązkiem każdego zawodnika jest zadbanie o godną oprawę zakończenia zawodów poprzez właściwe zachowanie jego i członków jego personelu oraz jego osób towarzyszących.

**17.4.** Każdy stwierdzony przypadek odstępstwa od zapisu art. 17.3. niniejszego regulaminu, będzie potraktowany jako niesportowe zachowanie i na wniosek dyrektora zawodów przekazany zostanie do decyzji ZSS.

**17.5.** Nagrody nie odebrane przechodzą na własność organizatora.

#### **18. WARUNKI KLASYFIKACJI ROCZNEJ**

**18.1.** Rozgrywki toczyć się będą o tytuł:

##### **18.1.1.**

- Mistrz Polski Rallycross 2019;
- Wicemistrz Polski Rallycross 2019;
- II Wicemistrz Polski Rallycross 2019;

w klasyfikacjach indywidualnych poszczególnych Grup / Klas;

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

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

##### **18.1.2.**

- Mistrz Polski Rallycross 2019;
- Wicemistrz Polski Rallycross 2019;
- II Wicemistrz Polski Rallycross 2019;

w klasyfikacji zespołów sponsorskich.

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

##### **18.1.3.**

- Mistrz Polski Rallycross 2019;
- Wicemistrz Polski Rallycross 2019;
- II Wicemistrz Polski Rallycross 2019;

w klasyfikacji klubowej.

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

**18.2.** W klasyfikacji końcowej rocznej OPONEO MPRC znajdą się zawodnicy, którzy zostali sklasyfikowani w minimum czterech rundach.

**18.3.** W przypadku zdobycia w jakiegokolwiek klasyfikacji końcowej rocznej jednakowej ilości punktów przez kilku kierowców - wyższe miejsce zajmuje ten, który uzyskał większą ilość lepszych miejsc w rundach, jeśli nie przyniesie to rozstrzygnięcia - ten, który zdobył większą sumę punktów ze wszystkich rund, przy dalszym braku rozstrzygnięcia - miejsca przyznawane są ex aequo.

**18.4.** Klasyfikacja końcowa roczna dla grup i klas będzie liczona ze wszystkich rozegranych rund. Z tych rund odliczeniu podlegać będzie jedna runda w której zawodnik zdobędzie najmniejszą liczbę punktów, lub w której zawodnik nie weźmie udziału.

**18.5.** Klasyfikacja końcowa roczna klubowa / zespołów sponsorskich będzie liczona ze wszystkich rozegranych rund.

## **19. KARY NAKŁADANE PRZEZ ZSS**

Zgodnie z art. 12 Międzynarodowego Kodeksu Sportowego.

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

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

## **21. OCHRONA ŚRODOWISKA**

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

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

**21.3.** Zawodnik / Kierowca odpowiedzialny jest za przestrzeganie przepisów ochrony środowiska przez siebie, zatrudniony personel i osoby towarzyszące podczas zawodów. Po likwidacji stanowiska serwisowego odpowiedzialny jest za pozostawienie terenu w stanie nienaruszonym ekologicznie. (Art. 86 Konstytucji RP „Każdy jest obowiązany do dbałości o stan środowiska i ponosi odpowiedzialność za spowodowane przez siebie jego pogorszenie...”).

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

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

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

## **22. PROTESTY/ODWOŁANIA**

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

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

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

- 1000,- PLN wpłacony przez składającego protest (przebieg wyścigu);
- w przypadku określonym w art. 12.5. niniejszego regulaminu: kwotę ustala ZSS w zależności od zakresu kontroli (protest techniczny).

**22.4.** W przypadku uznania słuszności protestu, opłata zostaje zwrócona składającemu protest. Natomiast przy proteście technicznym opłata podlega zwrotowi składającemu protest, jeżeli protest był słuszny, jeżeli był niesłuszny - opłatę wypłaca się kierowcy na którego został złożony protest, po potrąceniu kosztów badania technicznego.

**22.5.** Władze zawodów (ZSS) rozpatrują protesty po wysłuchaniu zainteresowanych. Od decyzji ZSS zawodnikowi przysługuje prawo odwołania do GKSS. Zapowiedź odwołania musi być zgłoszona do ZSS w formie pisemnej z jednoczesną wpłatą kaucji w wysokości 2500,- PLN w ciągu 1 godziny od wydania decyzji. Termin wniesienia odwołania upływa po 96 godzinach od chwili złożenia zapowiedzi do ZSS. Wyniki zawodów w części dotyczącej odwołania zostają ogłoszone jako prowizoryczne, bez wręczenia nagród, które zostają zatrzymane aż do ostatecznego ogłoszenia.

## **23. INNE POSTANOWIENIA**

**23.1.** Organizatorzy imprez sportu samochodowego są zobowiązani do zdecydowanego działania zwalczającego wnoszenie przez kibiców okrzyków o treści rasistowskiej, faszystowskiej,

antysemickiej, nacjonalistycznej, satanistycznej, rażąco nieetycznej, pochwalającej terroryzm, nawołującej do waśni i nienawiści a także za eksponowanie napisów i znaków o tej treści.

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

**23.3.** Do kwestii nie ujętych niniejszym regulaminem zastosowanie ma MKS, Przepisy Ogólne oraz Regulamin Sportowy wraz z załącznikami.

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

**23.5. KAMERA**

W czasie trwania zawodów, każdy zawodnik ma obowiązek posiadać zainstalowaną w samochodzie kamerę. Kamera ta musi być ustawiona w taki sposób, że widoczny jest tor, kierownica i pedały oraz numer startowy zawodnika, bateria/akumulator do kamery musi być wystarczająco naładowana/-y a karta pamięci do zapisu znajdować się na swoim miejscu i mieć wystarczającą pojemność do rejestrowania wszystkich biegów. Waga kamery zawiera się w minimalnej wadze samochodu. Kamera musi być włączona i dokonywać zapisu wszystkich treningów, kwalifikacji, półfinałów i finałów. Nagrywanie musi być włączone od pól przedstartowych i nie może być wyłączone, dopóki samochód nie wróci na swoje miejsce w parku maszyn lub w parku zamkniętym. Osoby oficjalne, w tym ZSS, muszą być w stanie uzyskać dostęp do nagrań z tej kamery z wykorzystaniem sprzętu (Komputer) zawodnika w dowolnym momencie podczas zawodów, również na potrzeby rozpatrzenia protestów, itp.. Stosowanie ww. kamery jest obowiązkowe dla wszystkich zawodników pod karą do dyskwalifikacji z zawodów włącznie.

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

Zatwierdzono wraz z załącznikami przez GKSS PZM w dniu 17.01.2019

## **ZAŁĄCZNIK NR 1 - REGULAMIN TECHNICZNY OPONEO MPRC Grupa SuperCars / SuperNational**

### **1. NADWOZIE**

**1.1.** Do budowy samochodu można użyć:

- nadwozia pochodzącego z produkowanego seryjnie samochodu;
- nadwozia jednego z producentów homologowanych samochodów, podanych w wykazie FIA.

**1.2.** Nadwozie musi osłaniać wszystkie elementy wirujące, a koła muszą być zakryte, tzn. górna część koła kompletnego, położona powyżej jego osi, musi być zakryta przez nadwozie przy pomiarze pionowym.

**1.3.** Za wyjątkiem drzwi kierowcy, można stosować dowolny niepalny materiał na błotniki, pokrywy silnika, bagażnika, drzwi, dach. Oryginalne drzwi kierowcy muszą być zachowane. Można zmniejszyć masę elementów przykręcanych do nadwozia poprzez usunięcie zbędnych wzmocnień i szkieletów. W przypadku drzwi od strony kierowcy, należy zachować oryginalny sposób zamykania i mocowania drzwi.

**1.4.** Można wprowadzić zmiany w elementach szkieletu nadwozia np. w celu wprowadzenia modyfikacji aerodynamicznych ale musi zostać zachowana ilość elementów składowych oraz ich wytrzymałość jak w oryginalnym nadwoziu. Szkielet nadwozia można wzmocniać poprzez dodanie materiału.

**1.5.** Elementy aerodynamiczne które nie były homologowane w danym modelu samochodu są dopuszczone.

Elementy aerodynamiczne samochodu muszą spełniać następujące warunki:

- muszą pozostawać w obrysie samochodu gdy patrzymy na niego z przodu lub z tyłu
- muszą pozostawać w obrysie samochodu gdy patrzymy na niego z góry.

#### **1.6. Szyby i siatki**

Szyba przednia:

- może być wykonana ze szkła warstwowego „klejonego” i być zatwierdzona do użytku zgodnie z przepisami ruchu drogowego i w związku z tym posiadać odpowiednie oznakowania;
- może być wykonana z poliwęglanu, PMMA, o minimalnej grubości 5 mm, lub innego materiału zatwierdzonego przez FIA;
- musi posiadać układ zapewniający skuteczne usuwanie pary z wewnętrznej powierzchni.
- układ oczyszczania szyby od zewnątrz dowolny. Zmiana miejsca mocowania i pojemności zbiornika płynu do spryskiwacza oraz sposobu uruchamiania spryskiwacza szyb dowolny.

Pozostałe szyby:

- dopuszcza się szyby seryjne, w takim przypadku muszą zostać oklejone od wewnątrz folią zabezpieczającą wg art. 253-11 Zał. J.
- wykonane z poliwęglanu lub PMMA, o minimalnej grubości 5 mm, muszą zapewniać tę samą przezroczystość co oryginalne szyby, a drzwi odpowiednio dostosowane do ich zamontowania. Dodatkowe zamocowania szyb mogą być stosowane.

Siatka ochronna od strony kierowcy jest obowiązkowa, art. 253-11 Zał. J (zawody na torach).

#### **1.7. Kabina samochodu i elementy tapicerskie**

W kabinie nie można instalować zbiorników i instalacji, wewnątrz których znajdują się płyny posiadające wysoką temperaturę lub będące pod ciśnieniem. W celu zamontowania tzw. bezpiecznego zbiornika paliwa dopuszcza się możliwość dokonania zmian kształtu lub odjęcia materiału w podłodze kabiny. Szczegóły zmian muszą być uzgodnione z delegatem technicznym PZM w konkurencji Rallycross. W kabinie nie mogą występować jakiegokolwiek elementy z ostrymi krawędziami. Wszystkie niewykorzystane otwory w przegrodzie i podłodze muszą być trwale i szczelnie zaślepienie niepalnym materiałem (zalecane zaspawanie). Obowiązkowe jest wymontowanie siedzeń tylnych i przednich oraz demontaż wszystkich elementów tapicerskich oraz usunięcie mas bitumicznych.

### **1.8. Tablica rozdzielcza**

Elementy tapicerki znajdujące się poniżej tablicy rozdzielczej, niebędące jej częścią, muszą być usunięte. Można usunąć tę część centralnej konsoli, która nie zawiera ogrzewania, ani wskaźników (według art. 255 Zał. J, Rys. 255-7).

Fartuchy przeciw błotne (dotyczy osi napędowej) Obowiązkowe jest zamontowanie poprzecznych fartuchów przeciw błotnych zgodnych z poniższym artykułem. W każdym przypadku, muszą one odpowiadać następującym warunkom:

- Muszą być wykonane z elastycznego materiału plastikowego o grubości minimalnej 4 mm (minimalna gęstość = 0,85 g/cm<sup>3</sup>).
- Muszą być zamocowane do nadwozia.
- Muszą pokrywać co najmniej szerokość każdego koła.
- Dolna krawędź fartuchów musi przebiegać nie więcej, niż 10 cm od nawierzchni, gdy samochód stoi bez kierowcy.
- Z góry i na całej wysokości opony, cała szerokość opony musi być zakryta (patrzac od tyłu).

**1.10.** Widoczność do tyłu musi być zapewniona przy pomocy dwóch lusterek zewnętrznych (jednego z prawej strony i drugiego z lewej strony samochodu). Lusterka mogą być seryjne. Każde lustro musi mieć powierzchnie odbijającą co najmniej 90 cm<sup>2</sup>. Lustro wewnętrzne jest nieobowiązkowe.

**1.11.** Dozwolone jest zamontowanie dodatkowego (lub o zwiększonej pojemności) zbiornika na płyn do spryskiwaczy szyb. Zbiornik ten służy wyłącznie na płyn do spryskiwania szyb i może być umieszczony w kabinie samochodu.

## **2. PODWOZIE**

**2.1.** Zawieszenie i układ kierowniczy dowolne z zachowaniem nw. warunków:

- dopuszcza się wzmacnianie elementów zawieszenia oraz podwozia w miejscu ich mocowania.

**2.2.** W każdym momencie trwania zawodów żadna część samochodu nie może stykać się z podłożem nawet gdy ciśnienie w oponach na kołach po jego jednej stronie będzie równe ciśnieniu atmosferycznemu.

## **3. HAMULCE**

Dowolne, ale muszą być dwuobwodowe, uruchamiane tym samym pedałem w następujący sposób: normalne działanie pedału musi skutkować na wszystkie koła. W razie wycieku w jakimkolwiek punkcie przewodów lub awarii w układzie przeniesienia hamowania, działanie pedału musi skutkować na co najmniej 2 koła. Systemy zapobiegające blokowaniu się hamulców są niedozwolone. Tarcze hamulcowe muszą być wykonane z materiału żelaznego. Hamulec ręczny jest dozwolony; musi być skuteczny i działać jednocześnie na 2 koła przednie lub na 2 koła tylne. Zbiorniki płynów nie mogą być umieszczane we wnętrzu nadwozia.

## **4. SILNIK I UKŁAD PRZENIESIENIA NAPĘDU**

**4.1.** Maksymalna pojemność skokowa silników jakie można zastosować:

- Grupa SuperCars zgodnie z art. 3.1.1. niniejszego Regulaminu Mistrzostw Polski Rallycross (zwanego dalej Regulaminem OPONEO MPRC);
- Grupa SuperNational zgodnie z art. 3.2. Regulaminu OPONEO MPRC.

- Klasa SuperCars Light- dla silników doładowanych, maksymalna dozwolona nominalna pojemność skokowa wynosi 2500 cm<sup>3</sup> dla silników benzynowych. Dla silników wolnossących, maksymalna dozwolona nominalna pojemność skokowa wynosi 3500 cm<sup>3</sup> dla silników benzynowych. W silnikach doładowanych obowiązuje stosowanie ogranicznika wlotu powietrza zgodnie z art. 254.6.1 Zał. J do MKS FIA

**4.2.** Silnik musi pozostać zabudowany w miejscu przewidzianym przez producenta. Zezwala się na obrót silnika w dowolnym kierunku.

**4.3.** Dozwolone jest stosowanie silnika innego producenta niż nadwozie samochodu.

**4.4.** Dozwolone jest stosowanie zmiennych faz rozrządu.

**4.5.** Układ przeniesienia napędu, wybór i ilość osi napędzanych dowolne.

**4.6.** Skrzynia biegów zgodnie z art. 279 Zał. J. (nie dotyczy klasy SuperCars Light)

**4.6.1.** Klasa SuperCars Light – zabrania się stosowanie sekwencyjnej skrzyni biegów.



## 5. UKŁAD WYDECHOWY

Układ wydechowy jest dowolny przy zachowaniu poniższych warunków:

Dopuszcza się maksymalny poziom głośności 100 dB mierzony przy 4 500 obr/min.

Ponadto głośność nie może przekraczać poziomu podanego w regulaminie uzupełniającym dla danych zawodów, stosowanie katalizatora jest obowiązkowe. W celu umożliwienia kontroli katalizatora na przedniej i tylnej ścianie obudowy katalizatora muszą zostać wykonane otwory zaślepienie śrubami. Wylot tłumika musi znajdować się w miejscu seryjnym, nie może być prowizoryczny a spaliny muszą opuszczać układ tylko przez końcówkę (-i).

## 6. ZBIORNIK PALIWA

**6.1.** Dopuszcza się stosowanie seryjnych zbiorników paliwa. Zaleca się zbiornik bezpieczny ze specyfikacją FIA wg zał. J. art 279.6.3.

**6.2.** Maksymalna pojemność zbiorników jest uzależniona od pojemności skokowej silnika i wynosi:

do 1400 cm<sup>3</sup> - 80 dcm<sup>3</sup>

do 1600 cm<sup>3</sup> - 90 dcm<sup>3</sup>

do 2000 cm<sup>3</sup> - 100 dcm<sup>3</sup>

do 2500 cm<sup>3</sup> - 110 dcm<sup>3</sup>

pow. 2500 cm<sup>3</sup> - 120 dcm<sup>3</sup>

## 7. PALIWO

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

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

## 8. MASA SAMOCHODU

**8.1.** Obowiązuje minimalna masa samochodu z kierowcą i osobistym wyposażeniem:

Pojemność silnika (W przypadku silników z doładowaniem obowiązuje przelicznik zgodny z punktem 3.4. regulaminu ramowego OPONEO MPRC )		Masa samochodu z kierowcą i osobistym wyposażeniem [ kg ]
ponad [cm <sup>3</sup> ]	do [cm <sup>3</sup> ]	
	1100	800
1100	1400	870
1400	1600	960
1600	2000	1040
2000	2500	1130
2500	3000	1210
3000	3500	1300
3500	5000	1380

**8.2.** Stosowanie balastu jest dozwolone z zachowaniem następujących warunków:

- w miejscu mocowania balastu musi być zastosowana płytki wzmacniająca o powierzchni min. 100 cm<sup>2</sup> i grubości min. 3 mm,

- przy zastosowaniu balastu o masie do 20 kg należy go zamocować min. 2 śrubami a balast o masie do 50 kg min. 4 śrubami. Śruby min. M 10, ozn. wytrzymałości 8.8,

- w śrubach muszą być wykonane otwory do nałożenia plomb.

## 9. KOŁA / OPONY

**9.1.** Rodzaj kół i opon jest dowolny (nie dotyczy klasy SuperCars Light).

**9.1.1.** W klasie SuperCars Light dopuszcza się stosowanie opon marki Federal, model T-10 Medium, wymiary 20/63 R17, 20/65 R18.

**9.2.** Użycie dystansów jest dozwolone.

**9.3.** Zmiana mocowania kół ze śrub na szpilki i nakrętki jest dozwolona.

Szpilki po zamontowaniu koła nie mogą wystawać poza jego obrys.

**9.4.** W czasie wyścigu koło zapasowe musi zostać wymontowane z samochodu.



**9.5.** Maksymalna szerokość kół jest uzależniona od pojemności skokowej silnika i wynosi:

do 1400 cm<sup>3</sup> - 10"

do 1600 cm<sup>3</sup> - 11"

do 2000 cm<sup>3</sup> - 12"

do 3000 cm<sup>3</sup> - 14"

ponad 3000 cm<sup>3</sup> - 16"

**9.6.** Ręczne nacinanie lub modyfikacja określonego wzoru bieżnika opony jest dozwolone.

## **10. AKUMULATOR I OŚWIETLENIE**

**10.1.** Zastosowanie ma art. 255.5.8.3 Zał. J do MKS FIA bez wymogu stosowania akumulatora żelowego.

**10.2.** Obowiązkowe jest zdemontowanie przedniego oświetlenia seryjnego, miejsca po światłach i reflektorach muszą zostać zaślepione.

Obowiązkowe jest następujące oświetlenie:

Każdy samochód musi być wyposażony, w co najmniej dwa tylne światła typu:

a) przeciwmgielnego (minimalna powierzchnia świecąca każdej lampy: 60 cm<sup>2</sup>, żarówka o minimalnej mocy 15 W. Dla każdej lampy)

b) lub przeciwdeszczowego, zatwierdzone przez FIA (Lista Techniczna nr 19)

W/w światła muszą działać za każdym razem, gdy uruchamiane są hamulce. Muszą być umieszczone pomiędzy 1000 mm i 1500 mm nad podłożem i muszą być widoczne z tyłu (dla kierowcy znajdującego się w samochodzie jadącym z tyłu).

Światła muszą być umieszczone symetrycznie w stosunku do osi podłużnej samochodu w tej samej płaszczyźnie poprzecznej.

Jako dodatkowe światło do dwóch wyżej wymienionych tylnych świateł stop, musi być zainstalowane czerwone światło skierowane do tyłu o mocy, co najmniej 20 wat (maksimum 30 wat) i musi spełniać następujące warunki:

a) być zamontowane z tyłu samochodu,

b) być widoczne od tyłu samochodu,

c) znajdować w osi samochodu,

d) pozostawać zapalone podczas trwania treningów, biegów kwalifikacyjnych, półfinałów i finałów,

e) pozostać zapalone nawet, gdy główny włącznik prądu jest w pozycji „off”.

Stanowczo zaleca się stosowanie „świecieł deszczowych” typu zatwierdzonego przez FIA (Lista techniczna nr 19).

## **11. UKŁAD KIEROWNICZY**

Układ kierowniczy i jego rozmieszczenie są dowolne, ale zezwala się wyłącznie na jedno bezpośrednie połączenie mechaniczne pomiędzy kołem kierownicy i kołami kierowanymi. Kolumna kierownicza musi być wyposażona w mechanizm pochłaniania energii w przypadku zderzenia, zgodnie z wyposażeniem seryjnym. Zabroniony jest układ kierowania 4 kół.

## **ZAŁĄCZNIK NR 2 - REGULAMIN TECHNICZNY OPONEO MPRC Klasa RWD Cup**

### **1. Regulamin techniczny.**

**1.1.** Niniejszy regulamin został zredagowany terminami dopuszczającymi, w związku z czym to, co nie jest poniżej wyraźnie dozwolone jest zabronione. Granice dozwolonych zmian i montażu są podane poniżej. Poza wymienionymi zezwoleniami, każda część niesprawna na skutek zużycia lub wypadku, może być zastąpiona tylko częścią oryginalną lub zamiennikiem dopuszczonym do handlu i wymiarowo odpowiadającym oryginałowi. Samochody muszą być egzemplarzami pochodzącymi bez żadnych wątpliwości z produkcji seryjnej.

### **1.2. Samochody.**

#### **1.2.1. Nadwozie.**

Do klasy dopuszczone zostaną modele BMW serii 3 E36 w nadwoziach:

- a) sedan 4-drzwiowych
- b) coupe 2-drzwiowych
- c) compact 3-drzwiowych
- d) z wyłączeniem nadwozia M3 we wszystkich modelach.
- e) z kłatkami bezpieczeństwa zgodnych z Zał. J art. 253-8.

Elementy nadwozia winny zostać oryginalne. Ściany grodziowe muszą zostać oryginalne. Zabrania się wycinania elementów nadwozia, poza ujętymi poniżej. Elementy pomocnicze możliwe do usunięcia wyszczególnione są w załączniku nr 2.1. Można zmniejszyć masę elementów przykręcanych do nadwozia poprzez usunięcie zbędnych wzmocnień i szkieletów. Drzwi kierowcy, sposób zamykania i mocowania muszą być zachowane względem oryginału. Dopuszcza się laminatowe zamienniki maski. Dopuszcza się montaż rozpórek kielichów przednich i tylnych do seryjnie występujących mocowań górnych amortyzatora-zgodnie z zał. J.

#### **1.2.2. Na zewnątrz**

Kołpaki kół muszą być zdjęte. Dopuszcza się stosowanie oryginalnych oraz zamienników zderzaków (również z modelu M3). Obowiązkowe są oryginalne belki zderzaków lub ich zamienniki, dopuszcza się modyfikację mocowania belki przez usunięcie amortyzatora zderzenia. Punkty mocowań belek muszą pozostać oryginalne. Plastikowe elementy wygłuszające muszą być usunięte z nadkoli. Dozwolone jest usunięcie plastikowych osłon zamontowanych pod nadwoziem (owiewanych strugami powietrza). Kierownice powietrza na chłodnice dowolne, schowane pod poszyciem nadwozia. Samochód musi posiadać minimum jedną sprawną wycieraczkę szyby przedniej. Mechanizm wycieraczek dowolny. Dopuszcza się demontaż listew ochronnych bocznych z błotników i drzwi bocznych. Widoczność do tyłu musi być zapewniona przy pomocy dwóch lusterek zewnętrznych (jednego z prawej strony i drugiego z lewej strony samochodu). Każde lustro musi mieć powierzchnię odbijającą co najmniej 90 cm<sup>2</sup>. Dopuszcza się stosowanie płyt i osłon wzmacniających pod układem napędowym. Elementy aerodynamiczne które nie były homologowane w danym modelu samochodu są dopuszczone. Elementy aerodynamiczne samochodu muszą spełniać następujące warunki:

- muszą pozostawać w obrysie samochodu gdy patrzymy na niego z przodu lub z tyłu
- muszą pozostawać w obrysie samochodu gdy patrzymy na niego z góry

#### **1.2.3. Szyby i siatki.**

Szyba przednia:

- może być wykonana ze szkła warstwowego „klejonego” i być zatwierdzona do użytku zgodnie z przepisami ruchu drogowego i w związku z tym posiadać odpowiednie oznakowania;
- może być wykonana z poliwęglanu, PMMA, o minimalnej grubości 5 mm, lub innego materiału zatwierdzonego przez FIA;
- musi posiadać układ zapewniający skuteczne usuwanie pary z wewnętrznej powierzchni.
- układ oczyszczania szyby od zewnątrz dowolny. Zmiana miejsca mocowania i pojemności zbiornika płynu do spryskiwacza oraz sposobu uruchamiania spryskiwacza - szymb dowolny.

Pozostałe szyby:

- dopuszcza się szyby seryjne, w takim przypadku muszą zostać oklejone od wewnątrz folią zabezpieczającą wg art. 253-11 Zał. J.

- wykonane z poliwęglanu lub PMMA, o minimalnej grubości 5 mm, muszą zapewniać tę samą przezroczystość co oryginalne szyby, a drzwi odpowiednio dostosowane do ich zamontowania. Dodatkowe zamocowania szyb mogą być stosowane.

Siatka ochronna od strony kierowcy jest obowiązkowa, art. 253-11 Zał. J (zawody na torach).

**1.2.4. Fartuchy przeciw błotne (dotyczy osi napędowej).**

Obowiązkowe jest zamontowanie poprzecznych fartuchów przeciw błotnych zgodnych z poniższym artykułem. W każdym przypadku, muszą one odpowiadać następującym warunkom:

- Muszą być wykonane z elastycznego materiału plastikowego o grubości minimalnej 4 mm (minimalna gęstość = 0,85 g/cm<sup>3</sup>).

- Muszą być zamocowane do nadwozia.

- Muszą pokrywać co najmniej szerokość każdego koła.

- Dolna krawędź fartuchów musi przebiegać nie więcej, niż 10 cm od nawierzchni, gdy samochód stoi bez kierowcy.

- Z góry i na całej wysokości opony, cała szerokość opony musi być zakryta (patrzac od tyłu).

### **1.3 Wnętrze**

a) Obowiązkowe jest usunięcie tylnych foteli oraz przedniego prawego fotela.

b) Obowiązkowe jest usunięcie oryginalnych przednich i tylnych pasów bezpieczeństwa.

c) Panel środkowy, elementy schowka i konsola centralna mogą być usunięte.

d) Obowiązkowy jest demontaż podsufitki, paneli ozdobnych wnętrza, wygłuszeń, dywanów itp. i innych elementów nie wymagających modyfikacji nadwozia.

e) W kabinie nie mogą występować jakiegokolwiek elementy z ostrymi krawędziami. Wszystkie niewykorzystane otwory w przegrodzie i podłodze muszą być trwale i szczelnie zaślepione niepalnym materiałem (zalecane zaspawanie).

#### **1.3.1. Tablica rozdzielcza (deska rozdzielcza)**

Tablica rozdzielcza musi pozostać oryginalna. Zezwala się na wycięcie elementów deski niezbędnych do przeprowadzenia rur klatki bezpieczeństwa.

#### **1.3.2. Drzwi kierowcy - boczne elementy tapicerki:**

Zezwala się na usunięcie materiału dźwiękochłonnego z drzwi pod warunkiem, że ich kształt i oryginalna konstrukcja nie ulegnie zmianie. Nawet częściowe usunięcie belek lub wzmocnień drzwi bocznych uznawane jest za modyfikację. Płyty ochronne drzwi przednich mogą być wykonane z blachy o grubości co najmniej 0,5 mm, z włókna węglowego o grubości co najmniej 1 mm lub z innego stałego i niepalnego materiału o grubości co najmniej 2 mm.

Minimalna wysokość płyty musi rozciągać się minimum 5 cm od dolnej krawędzi drzwi do min 5cm od maksymalnej wysokości krawędzi drzwi. Dozwolone jest zastąpienie elektrycznego podnośnika szyb podnośnikiem ręcznym. Dozwolone jest zastąpienie ręcznego podnośnika szyb podnośnikiem elektrycznym. Pod warunkiem że części te są oryginalne, nie modyfikowane. Dozwolony jest całkowity demontaż podnośników szyb łącznie z częścią instalacji elektrycznej.

**1.3.3.** Dopuszcza się usunięcie zawiasów pokrywy silnika oraz zawiasów pokrywy bagażnika i zastąpienie ich zewnętrznymi zapinkami. Obowiązkowo należy zdemontować linki otwierania pokrywy silnika oraz zamki pokrywy silnika i tylnej klapy.

**1.3.4.** Dozwolone jest zamontowanie dodatkowego (lub o zwiększonej pojemności – max. 15 ltr.) zbiornika na płyn do spryskiwaczy szyb, **wykonanego z tworzywa sztucznego lub innego materiału nieżelaznego**. Zbiornik ten może służyć wyłącznie na płyn do spryskiwania szyb i może być umieszczony w kabinie samochodu.

### **1.4. Masa minimalna**

**1.4.1.** Samochody muszą mieć co najmniej następujące masy:

Minimalne masy pojazdów ważonych wraz z kierowcą w kompletnym stroju oraz wyposażeniem bezpieczeństwa wynosi 1100 kg

Jest to rzeczywista masa samochodu z kierowcą i z wyposażeniem.

**1.4.2.** Wyposażeniem kierowcy są wszystkie elementy wymagane przez odpowiednie regulaminy. W każdym momencie trwania zawodów, masa samochodu nie może wynosić mniej niż określone minimum.

**1.4.3.** Stosowanie balastu jest dozwolone z zachowaniem następujących warunków:

- w miejscu mocowania balastu musi być zastosowana płytki wzmacniająca o powierzchni min. 100 cm<sup>2</sup> i grubości min. 3 mm,
- przy zastosowaniu balastu o masie do 20 kg należy go zamocować min. 2 śrubami a balast o masie do 50 kg min. 4 śrubami. Śruby min. M 10, ozn. wytrzymałości 8.8,
- w śrubach muszą być wykonane otwory umożliwiające założenie plomb.

### **1.5 Zawieszenie.**

**1.5.1.** Zabrania się stosowania jakichkolwiek elementów zawieszenia (przód i tył) z modelu M3 we wszystkich typach nadwozi.

**1.5.2.** Wszystkie elementy zawieszenia oraz osie obrotu muszą pozostać seryjne (oryginalne) z wyjątkiem poniżej wymienionych.

**1.5.3.** Mocowanie wszystkich elementów zawieszenia winny zostać oryginalne lecz dopuszcza się: wzmacnianie elementów zawieszenia oraz podwozia w miejscu ich mocowania.

**1.5.4.** Górne mocowanie amortyzatora przedniego seryjne.

**1.5.5.** Górne mocowanie amortyzatora tylnego seryjne.

**1.5.6.** Stabilizatory przód i tył dowolne, konstrukcyjnie odpowiadające oryginałowi, łączniki stabilizatora dowolne.

**1.5.7.** Dopuszcza się stosowanie poliuretanowych tulei zawieszenia (zamiennik elementów gumowo-metalowych).

**1.5.8.** Dopuszcza się stosowanie tulei poliuretanowych mocowania tylnej belki w modelach E36 compact oraz tylnego wózka w modelu E36, wysokość tulei dowolna. Dopuszcza się poliuretanowe tuleje mocowania tylnego mostu (dyferencjału)

**1.5.9.** Dopuszcza się zamienne stosowanie przednich wahaczy w modelach E36.

**1.5.10.** W każdym momencie trwania zawodów żadna część samochodu nie może stykać się z podłożem nawet gdy ciśnienie w oponach na kołach po jego jednej stronie będzie równe atmosferycznemu.

### **1.6. Amortyzatory i sprężyny zawieszenia.**

**1.6.1.** Amortyzatory dowolne z zastrzeżeniem:

- bez zewnętrznych zbiorników gazu,
- bez możliwości zewnętrznej regulacji parametrów pracy amortyzatora,
- bez możliwości regulacji wysokości.

**1.6.2.** Sprężyny zawieszenia dowolne, lecz ich ilość i punkty mocowań muszą pozostać seryjne.

### **1.7. Układ jezdny.**

**1.7.1.** Koła (Koło=felga+opona)

W klasie RWD Cup dopuszcza się stosowanie opon marki ZEETEX, model ZT1000, wymiar 195/65/R15.

Organizator zapewni możliwość nabycia opon po preferencyjnej cenie.

**1.7.2.** Ręczne nacinanie lub modyfikacja określonego wzoru bieżnika opony jest dozwolona.

**1.7.3.** Dopuszcza się stosowanie obręczy kół ze stali oraz stopów lekkich o średnicy 15 cali, szerokości maksymalnej 7 cali. Dopuszczalne jest stosowanie dystansów, pod warunkiem, że koła 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, z uwzględnieniem homologowanych wymiarów nadwozia.

**1.7.4.** Mocowanie koła przy pomocy śrub może być dowolnie zmienione na mocowanie przy pomocy szpilek i nakrętek, szpilki nie mogą wystawać poza obrys felgi.

**1.7.5.** W czasie zawodów koło zapasowe musi zostać wymontowane z samochodu.

## **1.8. Układ hamulcowy.**

**1.8.1.** Układ hamulcowy seryjny (z wyłączeniem modelu M3). W modelach E36 dopuszcza się usunięcie oryginalnego systemu ABS. Przewody hamulcowe mogą być wymienione na przewody typu lotniczego (w stalowym oplocie). Przewody sztywne dowolne, sposób poprowadzenia przewodów dowolny.

Urządzenie ręcznego hamulca może być wymontowane. (dźwignia, linki, szczęki).

**1.8.2.** Zaciski hamulcowe seryjne.

**1.8.3.** Klocki hamulcowe oraz szczęki hamulcowe dowolne, z zachowaniem wymiarów seryjnych.

**1.8.4.** Wymiar tarcz / bębnow hamulcowych zgodny z wymiarem seryjnym, producent dowolny.

## **1.9 Układ kierowniczy.**

Dopuszcza się stosowanie wyłącznie seryjnych przekładni kierowniczych stosowanych w modelach E36 (z wyłączeniem modelu M3). Przeciw kradzieżowe urządzenie blokujące układ kierowniczy musi zostać rozłączone. Drażki i końcówki kierownicze seryjne.

## **2. Silnik.**

**2.1** Dopuszcza się zastosowanie zamiennie sześciu wersji silnika: M50 B20 z E36, M50 B20 Vanos z E36, M52 B20 z E36, M52TU B20 z E36, M42 B18 z E36, M44 B19 z E36.

**2.1.1** Silniki muszą pozostać seryjne zgodnie z dokumentacją serwisową BMW oprócz elementów opisanych poniżej.

**2.1.2.** Wszystkie części silnika muszą pozostać oryginalne (seryjne), układ korbowo tłokowy - wał korbowy, korbowody, sworznie i tłoki muszą być oryginalne, panewki główne i korbowodowe dowolne. Zabrania się stosowania metalowej uszczelki pod głowicę, pozostałe uszczelki dowolne, przy czym pasta montażowa uznawana jest za uszczelkę. **Dozwolone jest planowanie powierzchni głowicy. Minimalna wysokość głowicy dla silnika M42 i M44 wynosi 139,5 mm. Minimalna wysokość głowicy dla silnika M50 i M52 wynosi 139,7 mm.**

**2.1.3.** Zawory ssące i wydechowe muszą pozostać seryjne.

**2.1.4.** Dozwolone jest usunięcie plastikowych osłon służących jedynie do zakrycia elementów mechanicznych w komorze silnika i spełniających jedynie funkcje estetyczne. Dozwolone jest usunięcie materiałów wygłuszających i wykładzin niewidocznych z zewnątrz, zamontowanych pod pokrywą silnika. Dozwolona jest zmiana śrub i wkrętów pod warunkiem, że zamienniki są wykonane z materiału żelaznego.

**2.1.5.** Wsporniki zawieszenia silnika (łapy) muszą pochodzić od producenta BMW.

**2.1.6.** Poduszki silnika dowolne, minimalna wysokość poduszki silnika mierzona między płaszczyzną mocowania do belki a płaszczyzną mocowania do łapy bez obciążenia wynosi 59mm

**2.1.7.** Koło zamachowe musi pozostać seryjne.

**2.1.8.** Układ wtryskowy.

Wtryskiwacze paliwa oraz zasobnik muszą pozostać seryjne. Maksymalne dozwolone ciśnienie paliwa wynosi 3,5 bara. Regulator ciśnienia paliwa nie może być regulowany z zewnątrz, konstrukcyjnie musi odpowiadać oryginałowi.

**2.1.9.** Moduł sterujący silnikiem (ECU).

Moduł sterujący silnikiem oryginalny (seryjny), oprogramowanie dowolne.

**2.1.10.** Czujniki silnika, wiązki seryjne, odpowiadające danej wersji silnikowej. Dozwolone jest zastąpienie lub podwojenie / zdublowanie linki gazu, linka dowolna.

**2.1.11.** Układ zapłonowy.

Cewka zapłonowa seryjna. Dopuszcza się zamienne stosowanie cewek silników. Świece zapłonowe i przewody zapłonowe dowolne.

**2.1.12.** Układ rozrządu.

Wałki rozrządu seryjne, wyprodukowane wyłącznie przez BMW AG, zabrania się jakiegokolwiek ingerencji w strukturę krzywek w tym obróbki ścierniej i chemicznej, ustawienie rozrządu dowolne. Popychacze i dźwigienki zaworowe seryjne.

**2.1.13.** Układ dolotowy.

Przepustnica oraz kolektor dolotowy zgodnie z fabryczną wersją silnika. Układ dolotowy do

przepustnicy seryjny. Wkład filtra powietrza dowolny. Obudowa filtra powietrza seryjna, przewody doprowadzające powietrze do filtra mogą być wykonane z materiału kompozytowego. Dopuszcza się usunięcie zbiornika z węglem aktywnym wraz z osprzętem (przewody, zawór sterujący).

**2.1.14. Układ wydechowy**

Kolektor wydechowy seryjny, odpowiadający danej wersji silnikowej. Układ wydechowy za kolektorem wylotowym dowolny. Modyfikacje nie mogą pociągnąć za sobą żadnych zmian w nadwoziu. Dopuszcza się maksymalny poziom głośności 100 dB mierzony przy 4 500 obr/min. Ponadto głośność nie może przekraczać poziomu podanego w regulaminie uzupełniającym dla danych zawodów, stosowanie katalizatora jest obowiązkowe. Wylot tłumika musi znajdować się w miejscu seryjnym, nie może być prowizoryczny a spaliny muszą opuszczać układ tylko przez końcówkę (-i).

**2.1.15. Układ smarowania silnika.**

Układ smarowania silnika musi pozostać oryginalny.

**2.2. Układ chłodzenia.**

Chłodnica jest dowolna, musi być zamontowana w oryginalnym miejscu, bez modyfikacji nadwozia, mocowania są dowolne jak również przewody wody oraz przesłony, kierownice powierza ukryte pod elementami nadwozia dowolne. Zezwala się na montaż elektrycznych wentylatorów na chłodnicy wody. Dopuszcza się demontaż sprzęgła wiskotycznego (wiskoza) łącznie z wentylatorem, zastępując je wentylatorem elektrycznym. Nagrzewnice z systemem nawiewu szyb muszą pozostać oryginalne. Dopuszcza się usunięcie systemu podgrzewania przepustnicy. Termostat dowolny.

**3. Przeniesienie napędu.**

**3.1 .Sprzęgło**

Mechanizm sprzęgła musi być oryginalny, docisk sprzęgła oryginalne lub zamiennik dostępny w handlu odpowiadający wymiarowo oryginałowi. Tarcza sprzęgła oraz jej masa jest dowolna.

**3.2. Skrzynie biegów.**

Dopuszcza się zamienne stosowanie skrzyń biegów stosowanych w modelach E36.

**3.2.2 Poduszki skrzyni biegów seryjne lub poliuretanowe, wymiarem odpowiadające oryginałowi.**

**3.3 Wał napędowy.**

Elastyczny łącznik skrzyni biegów z wałem napędowym musi pozostać oryginalny. Wał napędowy musi pochodzić od producenta BMW.

**3.4 Dyferencjały.**

**3.4.1 Dyferencjały stosowane w modelach BMW E36 typ 168 , 188 o następujących przełożeniach:**

Dyferencjały			
l.p	przełożenie	Liczba zębów koło 1	Liczba zębów koło 2
1	4,45: 1	49	11
2	4,44: 1	40	9
3	4,27: 1	47	11
4	4,10: 1	41	10
5	3,91: 1	43	11
6	3,73: 1	41	11
7	3,64: 1	40	11
8	3,45: 1	38	11

**3.4.2** Dozwolone jest zastosowanie dowolnego mechanizmu różnicowego o ograniczonym poślizgu (tzw. szpera), o maksymalnym spięciu 65 Nm, pomiar dokonywany jest przy podniesionym od podłoża kole napędowym pojazdu. Półosie napędowe seryjne.

**3.4.3** Dopuszcza się zastosowanie drążka zmiany biegów o skróconym przełożeniu (tzw. short shifter).



#### **4. Układ paliwowy.**

##### **4.1** Zbiornik paliwa.

Zbiornik paliwa **może** pozostać oryginalny lub zamiennik dostępny w handlu odpowiadający wymiarowo oryginałowi. **Zaleca się zbiornik bezpieczny ze specyfikacją FIA wg zał J. art 279.6.3. przy czym pojemność zbiornika bezpiecznego musi mieć pojemność nominalną seryjnego zbiornika.** Umieszczenie musi pozostać seryjne. Zabrania się stosowania dodatkowych zasobników paliwa. Przewody paliwowe są dowolne, sposób poprowadzenia przewodów dowolny zgodny z art. 253 pkt.3.2 załącznika J.

##### **4.2** Pompa paliwowa.

Dopuszcza się zastosowanie tylko jednej pompy paliwa mocowanej oryginalnie w zbiorniku. Pompa paliwa dowolna.

##### **4.3** Paliwo.

**Jako paliwo może służyć tylko benzyna, która musi spełniać wymagania przepisów art. 252.9 Zał. J. Paliwo E85 oraz inne paliwo w beczkach (lub innych dedykowanych zbiornikach), które zawiera bioetanol\* nie jest dopuszczone w OPONEO MPRC.**

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

#### **5. Układ elektryczny.**

**5.1** Wiązki elektryczne muszą pozostać oryginalne (seryjne), dopuszcza się usunięcie zbędnych elementów instalacji, obwody oświetlenia, radia itp. Powyższa instalacja nie może stwarzać żadnego ryzyka. Dozwolone jest dodanie bezpieczników oraz obwodów oświetlenia dodatkowego, zasilania z akumulatora, głównego wyłącznika prądu, dodatkowego wentylatora, pompki spryskiwacza, w układzie elektrycznym. Instalacja nie może sprawiać wrażenia prowizorycznej. Przewody muszą być poprowadzone w osłonach.

**5.2** Tablica wskaźników musi pozostać oryginalna montowana w seryjnym miejscu oryginalnej deski rozdzielczej. Dopuszcza się stosowanie dodatkowych wskaźników.

##### **5.3** Alternator.

Alternator musi być sprawny.

##### **5.4** Oświetlenie

Obowiązkowe jest zdemontowanie przedniego oświetlenia seryjnego, miejsca po światłach i reflektorach muszą zostać zaślepiene.

**5.4.1.** Każdy samochód musi być wyposażony, w co najmniej dwa tylne światła typu:

a) przeciwmgielnego (minimalna powierzchnia świecąca każdej lampy: 60 cm<sup>2</sup>, żarówka o minimalnej mocy 15 W. Dla każdej lampy)

b) lub przeciwdeszczowego, zatwierdzone przez FIA (Lista Techniczna nr 19)

W/w światła muszą działać za każdym razem, gdy uruchamiane są hamulce. Muszą być umieszczone pomiędzy 1000 mm i 1500 mm nad podłożem i muszą być widoczne z tyłu (dla kierowcy znajdującego się w samochodzie jadącym z tyłu).

Światła muszą być umieszczone symetrycznie w stosunku do osi podłużnej samochodu w tej samej płaszczyźnie poprzecznej.

Jako dodatkowe światło do dwóch wyżej wymienionych tylnych świateł stop, musi być zainstalowane czerwone światło skierowane do tyłu o mocy, co najmniej 20 wat (maksimum 30 wat) i musi spełniać następujące warunki:

a) być zamontowane z tyłu samochodu,

b) być widoczne od tyłu samochodu,

c) znajdować w osi samochodu,

d) pozostawać zapalone podczas trwania treningów, biegów kwalifikacyjnych, półfinałów i finałów,

e) pozostać zapalone nawet, gdy główny wyłącznik prądu jest w pozycji „off”.

Stanowczo zaleca się stosowanie „światła deszczowego” typu zatwierdzonego przez FIA (Lista techniczna nr 19).



#### **5.5. Akumulator**

Marka i typ akumulatora, pojemność i przewody akumulatora są dowolne. Nominalne napięcie musi być takie samo lub niższe niż te występujące w samochodzie produkcji seryjnej. Liczba akumulatorów określona przez producenta musi być zachowana. Położenie akumulatora jest dowolne. Każdy akumulator musi być zamocowany w sposób bezpieczny a biegun dodatni musi być chroniony. Jeżeli akumulator jest przeniesiony z oryginalnego miejsca zamocowania lub zamocowanie nie jest oryginalne, to musi on być przymocowany do nadwozia za pomocą metalowej podstawy i metalowej obejmy, pokrytej warstwą izolacyjną, przymocowaną do podłogi za pomocą śrub i nakrętek. Do zamocowania obejmy muszą być użyte stalowe śruby o średnicy co najmniej 10 mm, a pod każdą śrubą musi znajdować się płytka wzmacniająca o grubości co najmniej 3 mm i powierzchni co najmniej 20 cm<sup>2</sup>, umiejscowiona pod blachą karoserii.

Akumulatory typu mokrego:

Akumulator mokry musi być przykryty plastikową płyno-szczelną osłoną, zamocowaną niezależnie w stosunku do akumulatora. Osłona ochronna musi mieć wlot powietrza z wyprowadzeniem na zewnątrz kabiny.

#### **6. Postanowienia końcowe.**

**6.1** Do kwestii nieujętych w niniejszym regulaminie mają zastosowanie odpowiednie przepisy MKS FIA.

**6.2** Zawodnik jest odpowiedzialny za zapewnienie, że samochód nie posiada zabronionych modyfikacji podpisując formularz zgłoszenia.

**ZAŁĄCZNIK NR 2.1. do REGULAMINU TECHNICZNEGO OPONEO MPRC Klasa RWD Cup**

**Elementy które można usunąć w modelu E36**



***Ilustracja 1: Mocowanie tylnej kanapy***



***Ilustracja 2: Mocowanie tylnej kanapy***



***Ilustracja 3: Mocowanie tylnej kanapy***



***Ilustracja 4: Śruby tylna półka***



***Ilustracja 5: Mocowanie zagłówka***



***Ilustracja 6: Moduł elektroniczny wraz z podstawką***



**Ilustracja 7: Mocowanie koła zapasowego wraz z podstawą**



**Ilustracja 8: Mocowanie lewarka zmiany koła zapasowego**



**Ilustracja 9: Belka wzmacniająca dach**



**Ilustracja 9: Dźwignia hamulca ręcznego wraz z mocowaniem**

## **ZAŁĄCZNIK NR 2a - REGULAMIN TECHNICZNY OPONEO MPRC Klasa SC Cup**

### **1. Regulamin techniczny.**

**1.1.** Niniejszy regulamin został zredagowany terminami dopuszczającymi, w związku z czym to, co nie jest poniżej wyraźnie dozwolone jest zabronione. Granice dozwolonych zmian i montażu są podane poniżej. Poza wymienionymi zezwoleniami, każda część niesprawna na skutek zużycia lub wypadku, może być zastąpiona tylko częścią oryginalną lub zamiennikiem dopuszczonym do handlu i wymiarowo odpowiadającym oryginałowi. Samochody muszą być egzemplarzami pochodzącymi bez żadnych wątpliwości z produkcji seryjnej, identyfikowanymi na podstawie karty homologacyjnej FIA N 5529, N 5593, N 5595.

### **1.2. Samochody.**

#### **1.2.1. Nadwozie.**

Do klasy dopuszczone zostaną samochody marki FIAT, model Cinquecento (dalej zwany CCS) i Seicento (dalej zwany SCS) 1108 cm<sup>3</sup> z klatkami bezpieczeństwa zgodnymi z Zał. J art. 253-8.

Elementy nadwozia winny zostać oryginalne. Ściany grodziowe muszą zostać oryginalne. Można zmniejszyć masę elementów przykręcanych do nadwozia poprzez usunięcie zbędnych wzmocnień i szkieletów. Drzwi kierowcy, sposób zamykania i mocowania muszą być zachowane względem oryginału. Dopuszcza się montaż rozpórek kielichów przednich i tylnych do seryjnie występujących mocowań górnych amortyzatora-zgodnie z zał. J.

#### **1.2.2. Na zewnątrz**

Kołpaki kół muszą być zdjęte. Dopuszcza się stosowanie oryginalnych oraz zamienników zderzaków, lecz przy pozostawieniu oryginalnych wzmocnień zderzaka. Kierownice powietrza na chłodnice dowolne. Samochód musi posiadać minimum jedną sprawną wycieraczkę szyby przedniej. Mechanizm wycieraczek dowolny. Dopuszcza się demontaż listew ochronnych bocznych z drzwi. Widoczność do tyłu musi być zapewniona przy pomocy dwóch lusterek zewnętrznych (jednego z prawej strony i drugiego z lewej strony samochodu). Każde lustro musi mieć powierzchnię odbijającą co najmniej 90 cm<sup>2</sup>. Dopuszcza się stosowanie płyt i osłon wzmacniających pod układem napędowym. Elementy aerodynamiczne które nie były homologowane w danym modelu samochodu są dopuszczone. Elementy aerodynamiczne samochodu muszą spełniać następujące warunki:

- muszą pozostawać w obrysie samochodu gdy patrzymy na niego z przodu lub z tyłu
- muszą pozostawać w obrysie samochodu gdy patrzymy na niego z góry

#### **1.2.3. Szyby i siatki.**

Szyba przednia:

- może być wykonana ze szkła warstwowego „klejonego” i być zatwierdzona do użytku zgodnie z przepisami ruchu drogowego i w związku z tym posiadać odpowiednie oznakowania;
- może być wykonana z poliwęglanu, PMMA, o minimalnej grubości 5 mm, lub innego materiału zatwierdzonego przez FIA;
- musi posiadać układ zapewniający skuteczne usuwanie pary z wewnętrznej powierzchni.
- układ oczyszczania szyby od zewnątrz dowolny. Zmiana miejsca mocowania i pojemności zbiornika płynu do spryskiwacza oraz sposobu uruchamiania spryskiwacza szyb dowolny.

Pozostałe szyby:

- dopuszcza się szyby seryjne, w takim przypadku muszą zostać oklejone od wewnątrz folią zabezpieczającą wg art. 253-11 Zał. J.
- wykonane z poliwęglanu lub PMMA, o minimalnej grubości 5 mm, muszą zapewniać tę samą przezroczystość co oryginalne szyby, a drzwi odpowiednio dostosowane do ich zamontowania. Dodatkowe zamocowania szyb mogą być stosowane.

Siatka ochronna od strony kierowcy jest obowiązkowa, art. 253-11 Zał. J (zawody na torach).

#### **1.2.4. Fartuchy przeciw błotne (dotyczy osi napędowej).**

Obowiązkowe jest zamontowanie poprzecznych fartuchów przeciw błotnych zgodnych z poniższym artykułem. W każdym przypadku, muszą one odpowiadać następującym warunkom:

- Muszą być wykonane z elastycznego materiału plastikowego o grubości minimalnej 4 mm



(minimalna gęstość = 0,85 g/cm<sup>3</sup>).

- Muszą być zamocowane do nadwozia.
- Muszą pokrywać co najmniej szerokość każdego koła.
- Dolna krawędź fartuchów musi przebiegać nie więcej, niż 10 cm od nawierzchni, gdy samochód stoi bez kierowcy.
- Z góry i na całej wysokości opony, cała szerokość opony musi być zakryta (patrząc od tyłu).

### **1.3 Wnętrze**

- a) Obowiązkowe jest usunięcie tylnej kanapy oraz przedniego prawego fotela.
- b) Obowiązkowe jest usunięcie oryginalnych przednich i tylnych pasów bezpieczeństwa.
- c) Panel środkowy, konsola centralna mogą być usunięte.
- d) Obowiązkowy jest demontaż podsufitki, paneli ozdobnych wnętrza, wygłuszeń, dywanów itp. i innych elementów nie wymagających modyfikacji nadwozia.
- e) W kabinie nie mogą występować jakiegokolwiek elementy z ostrymi krawędziami. Wszystkie niewykorzystane otwory w przegrodzie i podłodze muszą być trwale i szczelnie zaślepienie niepalnym materiałem (zalecane zaspawanie).

#### **1.3.1. Tablica rozdzielcza (deska rozdzielcza)**

Tablica rozdzielcza musi pozostać oryginalna. Zezwala się na wycięcie elementów deski niezbędnych do przeprowadzenia rur klatki bezpieczeństwa.

#### **1.3.2. Drzwi kierowcy - boczne elementy tapicerki:**

Zezwala się na usunięcie materiału dźwiękochłonnego z drzwi pod warunkiem, że ich kształt i oryginalna konstrukcja nie ulegnie zmianie. Nawet częściowe usunięcie belek lub wzmocnień drzwi bocznych uznawane jest za modyfikację. Płyty ochronne drzwi przednich mogą być wykonane z blachy o grubości co najmniej 0,5 mm, z włókna węglowego o grubości co najmniej 1 mm lub z innego stałego i niepalnego materiału o grubości co najmniej 2 mm.

Minimalna wysokość płyty musi rozciągać się minimum 5 cm od dolnej krawędzi drzwi do min 5cm od maksymalnej wysokości krawędzi drzwi. Dozwolone jest zastąpienie elektrycznego podnośnika szyb podnośnikiem ręcznym. Dozwolone jest zastąpienie ręcznego podnośnika szyb podnośnikiem elektrycznym. Pod warunkiem że części te są oryginalne, nie modyfikowane. Dozwolony jest całkowity demontaż podnośników szyb łącznie z częścią instalacji elektrycznej.

**1.3.3.** Dopuszcza się usunięcie zawiasów pokrywy silnika oraz zawiasów pokrywy bagażnika i zastąpienie ich zewnętrznymi zapinkami. Obowiązkowo należy zdemontować linki otwierania pokrywy silnika oraz zamki pokrywy silnika i tylnej klapy.

**1.3.4.** Dozwolone jest zamontowanie dodatkowego (lub o zwiększonej pojemności – max. 15 ltr.) zbiornika na płyn do spryskiwaczy szyb, **wykonanego z tworzywa sztucznego lub innego materiału nieżelaznego**. Zbiornik ten może służyć wyłącznie na płyn do spryskiwania szyb i może być umieszczony w kabinie samochodu.

### **1.4. Masa minimalna**

**1.4.1.** Samochody muszą mieć co najmniej następujące masy:

Minimalne masy pojazdów ważonych wraz z kierowcą w kompletnym stroju oraz wyposażeniem bezpieczeństwa wynosi 800 kg

Jest to rzeczywista masa samochodu z kierowcą i z wyposażeniem.

**1.4.2.** Wyposażeniem kierowcy są wszystkie elementy wymagane przez odpowiednie regulaminy. W każdym momencie trwania zawodów, masa samochodu nie może wynosić mniej niż określone minimum.

**1.4.3.** Stosowanie balastu jest dozwolone z zachowaniem następujących warunków:

- w miejscu mocowania balastu musi być zastosowana płytka wzmacniająca o powierzchni min. 100 cm<sup>2</sup> i grubości min. 3 mm,
- przy zastosowaniu balastu o masie do 20 kg należy go zamocować min. 2 śrubami a balast o masie do 50 kg min. 4 śrubami. Śruby min. M 10, ozn. wytrzymałości 8.8,
- w śrubach muszą być wykonane otwory umożliwiające założenie plomb.

## **1.5 Zawieszenie.**

**1.5.1.** Wszystkie elementy zawieszenia oraz osie obrotu muszą pozostać seryjne (oryginalne) z wyjątkiem poniżej wymienionych.

**1.5.2.** Mocowanie wszystkich elementów zawieszenia winny zostać oryginalne lecz dopuszcza się: wzmacnianie elementów zawieszenia oraz podwozia w miejscu ich mocowania.

**1.5.3.** Górne mocowanie amortyzatora przedniego seryjne.

**1.5.4.** Górne mocowanie amortyzatora tylnego seryjne.

**1.5.5.** Stabilizator przedni dowolny, konstrukcyjnie odpowiadające oryginałowi.

**1.5.6.** Dopuszcza się stosowanie poliuretanowych tulei zawieszenia (zamiennik elementów gumowo-metalowych).

**1.5.7.** Dopuszcza się stosowanie tulei poliuretanowych mocowania tylnej belki.

**1.5.8.** W każdym momencie trwania zawodów żadna część samochodu nie może stykać się z podłożem nawet gdy ciśnienie w oponach na kołach po jego jednej stronie będzie równe atmosferycznemu.

## **1.6. Amortyzatory i sprężyny zawieszenia.**

**1.6.1.** Amortyzatory dowolne z zastrzeżeniem:

- bez zewnętrznych zbiorniczków gazu.
- bez możliwości zewnętrznej regulacji parametrów pracy amortyzatora,
- dopuszcza się możliwość regulacji wysokości.

**1.6.2.** Sprężyny zawieszenia dowolne, lecz ich ilość i punkty mocowań muszą pozostać seryjne.

## **1.7. Układ jezdny.**

**1.7.1.** Koła (Koło=felga+opona)

Dla wszystkich zawodników klasy dopuszcza się stosowanie opon:

- marka Kormoran, model Impulser B2, rozmiar 155/65/R13,
- marka ZEETEX, model ZT1000, wymiar 155/65/R13.

Organizator zapewni możliwość nabycia opon po preferencyjnej cenie.

**1.7.2.** Ręczne nacinanie lub modyfikacja określonego wzoru bieżnika opony jest dozwolona.

**1.7.3.** Dopuszcza się stosowanie obręczy kół ze stali oraz stopów lekkich o średnicy 13 cali, szerokości maksymalnej 5,5 cala. Dopuszczalne jest stosowanie dystansów, pod warunkiem, że koła 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, z uwzględnieniem homologowanych wymiarów nadwozia.

**1.7.4.** Mocowanie koła przy pomocy śrub może być dowolnie zmienione na mocowanie przy pomocy szpilek i nakrętek, szpilki nie mogą wystawać poza obrys felgi.

**1.7.5.** W czasie zawodów koło zapasowe musi zostać wymontowane z samochodu.

## **1.8. Układ hamulcowy.**

**1.8.1.** Układ hamulcowy seryjny. Przewody hamulcowe mogą być wymienione na przewody typu lotniczego (w stalowym oplocie). Przewody sztywne dowolne, sposób poprowadzenia przewodów dowolny. Urządzenie ręcznego hamulca może być wymontowane. (dźwignia, linki, szczęki).

**1.8.2.** Zaciski hamulcowe seryjne.

**1.8.3.** Klocki hamulcowe oraz szczęki hamulcowe dowolne, z zachowaniem wymiarów seryjnych.

**1.8.4.** Wymiar tarcz / bębnow hamulcowych zgodny z wymiarem seryjnym, producent dowolny.

## **1.9 Układ kierowniczy.**

Dopuszcza się stosowanie wyłącznie seryjnych przekładni kierowniczych stosowanych w modelach CCS i SCS. Przeciw kradzieżowe urządzenie blokujące układ kierowniczy musi zostać rozłączone. Drażki i końcówki kierownicze seryjne.

## **2. Silnik.**

**2.1** Dozwolone jest stosowanie zamiennie kompletnych silników występujących w modelach CCS i SCS o pojemności 1108cm<sup>3</sup>. Dopuszczone są silniki z zasilaniem SPI oraz MPI wg specyfikacji gr N.

**2.1.1** Silnik musi być zgodny z kartą homologacyjną FIA N 5529, N 5593, N 5595. oprócz elementów opisanych poniżej.

**2.1.2.** Wszystkie części silnika muszą pozostać oryginalne, układ korbowo tłokowy - wał korbowy, korbowody, sworznie i tłoki muszą być oryginalne, panewki główne i korbowodowe dowolne. Zabrania się stosowania metalowej uszczelki pod głowice, pozostałe uszczelki dowolne, przy czym pasta montażowa uznawana jest za uszczelkę.

**2.1.3.** Zawory ssące i wydechowe muszą pozostać seryjne.

**2.1.4.** Dozwolone jest usunięcie plastikowych osłon służących jedynie do zakrycia elementów mechanicznych w komorze silnika i spełniających jedynie funkcje estetyczne. Dozwolone jest usunięcie materiałów wygłuszających i wykładzin niewidocznych z zewnątrz, zamontowanych pod pokrywą silnika. Dozwolona jest zmiana śrub i wkrętów pod warunkiem, że zamienniki są wykonane z materiału żelaznego.

**2.1.5.** Poduszki silnika dowolne.

**2.1.6.** Koło zamachowe musi pozostać seryjne, masa koła nie może być zmieniona.

**2.1.7.** Układ wtryskowy.

Wtryskiwacze paliwa oraz zasobnik muszą pozostać seryjne. Regulator ciśnienia paliwa nie może być regulowany z zewnątrz, konstrukcyjnie musi odpowiadać oryginałowi. Dopuszcza się zasilanie jednopunktowe (SPI).

**2.1.8.** Moduł sterujący silnikiem (ECU).

Moduł sterujący silnikiem musi być zgodny z kartą homologacyjną FIA N 5529, N 5593, N 5595. Oprogramowanie ECU dowolne.

**2.1.9.** Czujniki silnika, wiązki seryjne, odpowiadające danej wersji silnikowej. Dozwolone jest zastąpienie lub podwojenie / zdublowanie linki gazu, linka dowolna.

**2.1.10.** Układ zapłonowy.

Cewka zapłonowa seryjna. Dopuszcza się zamienne stosowanie cewek silników. Świece zapłonowe i przewody zapłonowe dowolne.

**2.1.11.** Układ rozrządu.

Wymiary A i B wałka rozrządu muszą być zachowane (zarys krzywki dowolny, art. 325 karty homologacyjnej), ustawienie rozrządu dowolne. Popychacze i dźwigienki zaworowe seryjne.

**2.1.12.** Układ dolotowy.

Przepustnica oraz kolektor dolotowy zgodnie z fabryczną wersją silnika. Układ dolotowy do przepustnicy seryjny. Wkład filtra powietrza dowolny. Obudowa filtra powietrza seryjna, przewody doprowadzające powietrze do filtra mogą być wykonane z dowolnego materiału niepalnego. Dopuszcza się możliwość usunięcia przewodów doprowadzających powietrze do filtra. Dopuszcza się usunięcie zbiornika z węglem aktywnym wraz z osprzętem (przewody, zawór sterujący).

**2.1.13.** Układ wydechowy

Kolektor wydechowy seryjny, odpowiadający danej wersji silnikowej. Układ wydechowy za kolektorem wylotowym dowolny. Modyfikacje nie mogą pociągnąć za sobą żadnych zmian w nadwoziu. Dopuszcza się maksymalny poziom głośności 100 dB mierzony przy 4 500 obr/min. Ponadto głośność nie może przekraczać poziomu podanego w regulaminie uzupełniającym dla danych zawodów, stosowanie katalizatora jest obowiązkowe. Wylot tłumika musi znajdować się w miejscu seryjnym, nie może być prowizoryczny a spaliny muszą opuszczać układ tylko przez końcówkę (-i).

**2.1.14.** Układ smarowania silnika.

Układ smarowania silnika musi pozostać oryginalny.

**2.2. Układ chłodzenia.**

Chłodnica jest dowolna, musi być zamontowana w oryginalnym miejscu, bez modyfikacji nadwozia, mocowania są dowolne jak również przewody wody oraz przesłony, kierownice powierza ukryte pod elementami nadwozia dowolne. Zezwala się na montaż elektrycznych wentylatorów na chłodnicy wody. Nagrzewnice z systemem nawiewu szyb muszą pozostać oryginalne. Termostat dowolny.

**3. Przeniesienie napędu.**

**3.1 .Sprzęgło**

Mechanizm sprzęgła musi być oryginalny, docisk sprzęgła oryginalne lub zamiennik dostępny w handlu odpowiadający wymiarowo oryginałowi. Tarcza sprzęgła oraz jej masa jest dowolna.



### **3.2. Skrzynie biegów.**

Dopuszcza się zamienne stosowanie skrzyń biegów o seryjnych przełożeniach stosowanych w modelach CCS i SCS.

**3.2.1.** Poduszki skrzyni biegów seryjne lub poliuretanowe, wymiarem odpowiadające oryginałowi.

**3.2.2.** Zabrania się stosowania elementów blokujących mechanizm różnicowy przeniesienia napędu (tzw. szpera). Półosie napędowe seryjne.

**3.2.3** Dozwolone jest przeniesienie lewarka zmiany biegów względem oryginalnej lokalizacji, ale sterowanie musi odbywać się za pośrednictwem oryginalnych linek.

### **4. Układ paliwowy.**

#### **4.1** Zbiornik paliwa.

Zbiornik paliwa **może** pozostać oryginalny lub zamiennik dostępny w handlu odpowiadający wymiarowo oryginałowi. **Zaleca się zbiornik bezpieczny ze specyfikacją FIA wg zał J. art 279.6.3. przy czym pojemność zbiornika bezpiecznego musi mieć pojemność nominalną seryjnego zbiornika.** Umieszczenie musi pozostać seryjne. Zabrania się stosowania dodatkowych zasobników paliwa. Przewody paliwowe są dowolne, sposób poprowadzenia przewodów dowolny zgodny z art. 253 pkt.3.2 załącznika J.

#### **4.2** Pompa paliwowa.

Dopuszcza się zastosowanie tylko jednej pompy paliwa mocowanej oryginalnie. Pompa paliwa dowolna.

#### **4.3** Paliwo

**Jako paliwo może służyć tylko benzyna, która musi spełniać wymagania przepisów art. 252.9 Zał. J. Paliwo E85 oraz inne paliwo w beczkach (lub innych dedykowanych zbiornikach), które zawiera bioetanol\* nie jest dopuszczone w OPONEO MPRC.**

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

### **5. Układ elektryczny.**

**5.1** Wiązki elektryczne muszą pozostać oryginalne (seryjne), dopuszcza się usunięcie zbędnych elementów instalacji, obwody oświetlenia, radia itp. Powyższa instalacja nie może stwarzać żadnego ryzyka. Dozwolone jest dodanie bezpieczników oraz obwodów oświetlenia dodatkowego, zasilania z akumulatora, głównego wyłącznika prądu, dodatkowego wentylatora, pompki spryskiwacza, w układzie elektrycznym. Instalacja nie może sprawiać wrażenia prowizorycznej. Przewody muszą być poprowadzone w osłonach.

**5.2** Tablica wskaźników musi pozostać oryginalna montowana w seryjnym miejscu oryginalnej deski rozdzielczej. Dopuszcza się stosowanie dodatkowych wskaźników.

#### **5.3** Alternator.

Alternator musi być sprawny.

#### **5.4** Oświetlenie

Obowiązkowe jest zdemontowanie przedniego oświetlenia seryjnego, miejsca po światłach i reflektorach muszą zostać zaślepione.

**5.4.1.** Każdy samochód musi być wyposażony, w co najmniej dwa tylne światła typu:

a) przeciwmgielnego (minimalna powierzchnia świecąca każdej lampy: 60 cm<sup>2</sup>, żarówka o minimalnej mocy 15 W. Dla każdej lampy)

b) lub przeciwdeszczowego, zatwierdzone przez FIA (Lista Techniczna nr 19)

W/w światła muszą działać za każdym razem, gdy uruchamiane są hamulce. Muszą być umieszczone pomiędzy 1000 mm i 1500 mm nad podłożem i muszą być widoczne z tyłu (dla kierowcy znajdującego się w samochodzie jadącym z tyłu).

Światła muszą być umieszczone symetrycznie w stosunku do osi podłużnej samochodu w tej samej płaszczyźnie poprzecznej.

Jako dodatkowe światło do dwóch wyżej wymienionych tylnych świateł stop, musi być zainstalowane czerwone światło skierowane do tyłu o mocy, co najmniej 20 wat (maksimum 30 wat) i musi spełniać następujące warunki:

a) być zamontowane z tyłu samochodu,

- b) być widoczne od tyłu samochodu,
- c) znajdować w osi samochodu,
- d) pozostawać zapalone podczas trwania treningów, biegów kwalifikacyjnych, półfinałów i finałów,
- e) pozostać zapalone nawet, gdy główny włącznik prądu jest w pozycji „off”.

Stanowczo zaleca się stosowanie „świełek deszczowych” typu zatwierdzonego przez FIA (Lista techniczna nr 19).

#### **5.5. Akumulator**

Marka i typ akumulatora, pojemność i przewody akumulatora są dowolne. Nominalne napięcie musi być takie samo lub niższe niż te występujące w samochodzie produkcji seryjnej. Liczba akumulatorów określona przez producenta musi być zachowana. Położenie akumulatora jest dowolne. Każdy akumulator musi być zamocowany w sposób bezpieczny a biegun dodatni musi być chroniony. Jeżeli akumulator jest przeniesiony z oryginalnego miejsca zamocowania lub zamocowanie nie jest oryginalne, to musi on być przymocowany do nadwozia za pomocą metalowej podstawy i metalowej obejmy, pokrytej warstwą izolacyjną, przymocowaną do podłogi za pomocą śrub i nakrętek. Do zamocowania obejmy muszą być użyte stalowe śruby o średnicy co najmniej 10 mm, a pod każdą śrubą musi znajdować się płytka wzmacniająca o grubości co najmniej 3 mm i powierzchni co najmniej 20 cm<sup>2</sup>, umiejscowiona pod blachą karoserii.

Akumulatory typu mokrego:

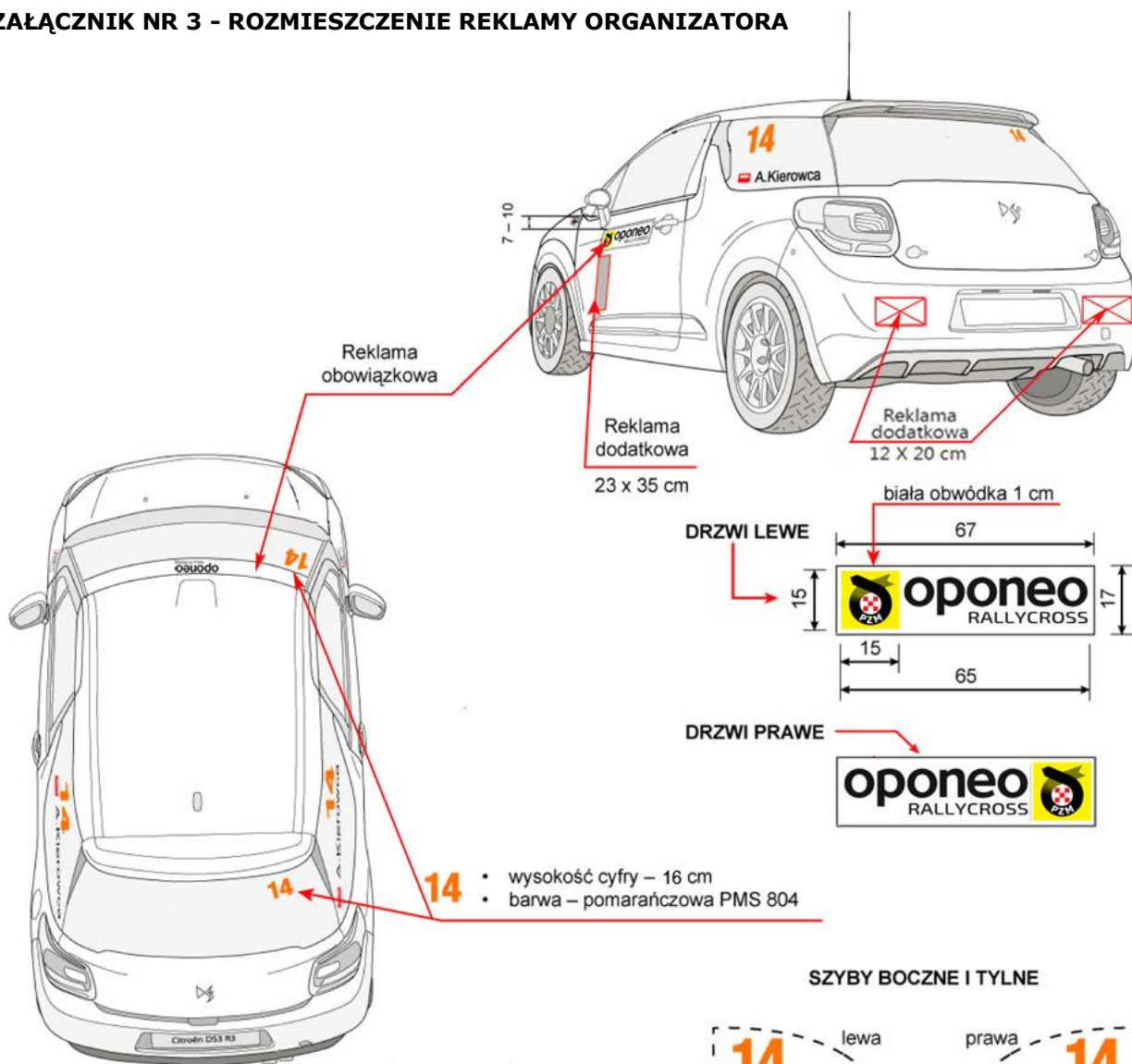
Akumulator mokry musi być przykryty plastikową płyno-szczelną osłoną, zamocowaną niezależnie w stosunku do akumulatora. Osłona ochronna musi mieć wlot powietrza z wyprowadzeniem na zewnątrz kabiny.

#### **6. Postanowienia końcowe.**

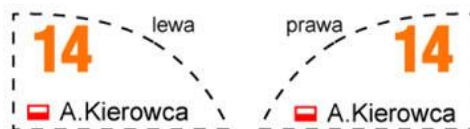
**6.1** Do kwestii nieujętych w niniejszym regulaminie mają zastosowanie odpowiednie przepisy MKS FIA.

**6.2** Zawodnik jest odpowiedzialny za zapewnienie, że samochód nie posiada zabronionych modyfikacji podpisując formularz zgłoszenia.

**ZAŁĄCZNIK NR 3 - ROZMIESZCZENIE REKLAMY ORGANIZATORA**



**SZYBY BOCZNE I TYLNE**



**KIEROWCA**

- czcionka – Helvetica
- wysokość – 6 cm
- grubość kreski - 0,7cm
- barwa – biała
- Imię: tylko pierwsza litera – duża
- Nazwisko: pierwsza litera nazwiska – duża, pozostałe litery – małe
- tło – przezroczyste

Reklama obowiązkowa

**14**

- wysokość cyfry – min. 20 cm
- grubość kreski – min. 3,8 cm
- barwa – pomarańczowa PMS 804

Reklama dodatkowa

