

Stan prawny na dzień 19.02.2016

REGULAMIN RAMOWY

Mistrzostwa Okręgu Warszawskiego

Rallycross



NA ROK 2016



POLSKI ZWIĄZEK MOTOROWY
GŁÓWNA KOMISJA SPORTU SAMOCHODOWEGO

<http://www.pzm.pl/>

Spis treści:

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

Załączniki do regulaminu:

- Załącznik nr 1 – Regulamin Techniczny grupy Junior Buggy
- Załącznik nr 2 – Regulamin Techniczny grupy Seicento Cup
- Załącznik nr 3 – Regulamin Techniczny grupy BMW E36

1. PRZEPISY OGÓLNE

1.1. Wyścigi Samochodowe Mistrzostwa Okręgu Warszawskiego Rallycross (zwane dalej MOW RC) są własnością Polskiego Związku Motorowego (zwanego dalej PZM)

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

- Międzynarodowy Kodeks Sportowy FIA (zwany dalej MKS), wraz z załącznikami; w zakresie rallycross-u;
- Przepisy Ogólne Mistrzostw, Challenge, Trofeów i Pucharów FIA oraz ich zawodów kwalifikacyjnych rozgrywanych na torze;
- Regulamin ramowy Rallycross (zwany dalej Regulaminem Sportowym) wraz z załącznikami i komunikatami GKSS;
- niniejszy Regulamin MOW RC;
- Regulamin uzupełniający zawodów zatwierdzony przez OKSS;
- 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 Prawa o Ruchu Drogowym.

1.4. Nadzór nad zawodami Trofeum Polski sprawuje Okręgowa Komisja Sportu Samochodowego (Zwana dalej OKSS) 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 Regulaminów Sportowych.

2. ORGANIZATOR

2.1. Promotorem cyklu MOW RC jest Automobilklub Rzemieślnik z siedzibą Żytnia 46, 01-198 Warszawa.

2.2. Organizatorem poszczególnych rund MOW RC mogą być tylko podmioty zrzeszone w PZM posiadające licencję uprawniającą do uczestniczenia we współzawodnictwie w sporcie samochodowym.

2.3. Organizator zawodów jest odpowiedzialny za przeprowadzenie ich zgodnie z przepisami niniejszego regulaminu, Komunikatami OKSS oraz zmianami wprowadzanymi przez OKSS w trakcie sezonu.

3. DOPUSZCZONE POJAZDY – PODZIAŁ NA GRUPY

3.1. Grupa Junior Buggy

3.2. Grupa Seicento Cup

3.3. Grupa BMW E36

3.4. Grupę stanowi minimum pięć samochodów, w przypadku nieutworzenia grupy rundę traktuje się jako nierozegraną.

4. DOPUSZCZENI ZAWODNICZY, KIEROWCY – UPRAWNIENIA

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

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

4.3. Kierowca musi posiadać ważne badania lekarskie z aktualnym wpisem upoważnionego lekarza w Międzynarodowej Karcie Zdrowia (MKZ).

5. DOKUMENTY OFICJALNE / REGULAMIN UZUPEŁNIAJĄCY ZAWODÓW

5.1. Dokumentami oficjalnymi zawodów są:

- Licencja toru FIA lub PZM, plan bezpieczeństwa zawodów.
- Zezwolenie władz administracyjnych (dla torów okazjonalnych).
- Ubezpieczenie zawodów.
- Regulamin Uzupełniający zawodów i komunikaty.
- Zgłoszenia - lista zgłoszeń.
- Lista zawodników / kierowców po odbiorze administracyjnym.
- Protokół badania kontrolnego samochodów.
- Lista zawodników / kierowców dopuszczonych do startu.

- Lista wyników biegów kwalifikacyjnych.
- Lista wyników biegów półfinałowych.
- Lista wyników biegu finałowego.
- Wyniki oficjalne zawodów

5.2. Każdy Regulamin Uzupełniający zawodów MOW RC musi być zgodny z przepisami Międzynarodowego Kodeksu Sportowego FIA wraz z jego załącznikami, Regulaminem Ramowym ORX na dany rok, Komunikatami i Biuletynami GKSS.

5.3. Regulamin Uzupełniający zawodów winien zawierać, co najmniej:

- klauzulę na czyje polecenie zawody są organizowane,
- określenie charakteru zawodów i ich nazwę,
- miejsce i termin,
- podział samochodów na klasy,
- harmonogram czasowy i lokalizację 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 OKSS przynajmniej na 60 dni przed dniem Badania Kontrolnego (BK 1).

5.5. Regulamin uzupełniający, po nadaniu wizy PZM musi być opublikowany na stronie internetowej organizatora nie później niż 30 dni przed dniem BK 1. Dopuszcza się publikację harmonogramu czasowego zawodów nie później niż 14 dni przed dniem BK 1. Pełny tekst regulaminu musi być ogłoszony na tablicy informacyjnej zawodów.

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

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:

8:00 Otwarcie Biura Zawodów i odbiór administracyjny

8:05-9:00 Badania Kontrolne

9:15 I posiedzenie ZSS

10:00 Odprawa z zawodnikami

11:00 Trening Wolny

11:45 II posiedzenie ZSS

12:00 Biegi Kwalifikacyjne

15:00 Półfinały A,B

15 min po Półfinałach – III posiedzenie ZSS

16:00 Finały

15 min po Finałach – IV posiedzenie ZSS

17:00 Wręczenie nagród

6. OSOBY OFICJALNE - WŁADZE I KIEROWNICTWO ZAWODÓW

6.1. Władze zawodów stanowi: Zespół Sędziów Sportowych (ZSS) działający zgodnie z MKS art. 11 Międzynarodowego Kodeksu Sportowego. A ponadto należy do niego:

- rozpatrywanie odwołań i protestów na decyzje Kierownictwa zawodów,
- zatwierdzenie listy startowej i wyników,
- wykluczenie kierowcy / zawodnika z zawodów,
- podejmowanie innych decyzji mających wpływ na wyniki zawodów.

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

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

6.2.2. Co najmniej jeden z członków ZSS jest wyznaczany przez OKSS, pozostałe osoby oficjalne wyznaczane są przez Organizatora, z zastrzeżeniem zatwierdzenia ich przez OKSS.

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 kolegialnie 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.

Dyrektor Wyścigu może sprawować równolegle różne funkcje niekolidujące ze sobą.

6.4. 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 się wzajemnie wykluczały.

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

6.6. Władze i Kierownictwo ściśle współpracują przy przeprowadzeniu zawodów i są współodpowiedzialne za ich zgodność z regulaminem.

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.). Dokumenty umieszczone na Inside PZM będą udostępnione do wglądu organizatorom zawodów PZM w celu zweryfikowania ich przed OA.

7.1.2. Elektroniczny formularz zgłoszenia wypełnia zawodnik wyłącznie poprzez stronę internetową Inside PZM lub 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 wpisowego.

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

- licencję zawodnika / kierowcy

- międzynarodową kartę zdrowia (MKZ)

- 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.

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

7.2. Dla każdego zawodów wprowadza się dwa terminy wpisowego:

• Termin I – upływa na 10 dni przed BK-1.

• Termin II – upływa na 7 dni przed BK-1.

7.2.1. Maksymalna wysokość podstawowego wpisowego na każdą rundę w roku 2016 wynosi:

Grupa	I termin zgłoszeń	II termin zgłoszeń
Junior Buggy	150,- PLN	225,- PLN
Seicento Cup	300,- PLN	450,- PLN
BMW E36	380,- PLN	570,- PLN

7.2.2. W przypadku rund podwójnych odbywających się podczas jednych zawodów, koszt wpisowego na dwie rundy wynosi równowartość 150% kwoty podstawowej.

7.2.3. Po upływie II terminu organizator może przyjąć, za zgodą Dyrektora zawodów, zgłoszenie po wpłaceniu 150% wpisowego określonego dla terminu I.

7.3. Po każdej rundzie zawodnik / kierowca lub jego upoważniony przedstawiciel zobowiązany jest do odbioru wszystkich dokumentów zdeponowanych w biurze zawodów, w tym również KSS. Zwrot dokumentów w innym terminie nastąpi po wpłaceniu do organizatora opłaty regulaminowej w wysokości 100,- PLN.

8 NUMERY STARTOWE - REKLAMA

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

8.2. Każda cyfra tworząca numer powinna mieć minimalną grubość 5 cm i wysokość 28 cm. Naklejone muszą być na białym tle, kolor cyfry – czarny. Tło powinno mieć minimalne wymiary 50 cm x 38 cm . Obowiązują numery na każdym boku , zalecany jest numer na dachu w osi podłużnej czytelny od tylnej strony pojazdu (Dotyczy grup Seicento Cup oraz BMW E36).

8.3. W przypadku grupy Junior Buggy zaleca się możliwie jak największe pola numerowe umieszczone po bokach pojazdu, oraz z przodu. Tło koloru białego, cyfry koloru czarnego.

8.4. Organizator może zobowiązać kierowców/zawodników do umieszczenia na samochodach reklamy (zał.3). Kierowca/zawodnik może zostać zwolniony od tego obowiązku poprzez uiszczenie opłaty w wysokości 2x wpisowego.

8.5. Kierowców obowiązuje umieszczenie na bocznych tylnych szybach:

- nazwiska lub pseudonimu, wysokość liter dużych - minimum 10 cm, małych – minimum 5 cm, w kolorze białym, zaleca się użycie czcionki helvetica. Użycie imienia lub innej nazwy dla kierowcy niż nazwisko lub pseudonim jest zabronione.

- dopuszcza się umieszczenie pierwszej litery imienia,

- symbolu dopuszczenia do danej rundy,

- symbolu narodowego – flagi.

Umieszczenie innych symboli, cyfr lub liter jest zabronione.

Nie dotyczy zawodników startujących w grupie Junior Buggy

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 OC na cały czas ich trwania. Podobnie w zakresie NNW ubezpieczenie muszą posiadać wszystkie osoby funkcyjne.

9.3. Każdy kierowca/zawodnik uczestniczy w zawodach na własną odpowiedzialność. Organizator nie będzie ponosił żadnej konsekwencji za zranienie lub uszkodzenie własności w stosunku do kierowców, pomocników i osób trzecich. Zalecane jest ubezpieczenie AC z ryzykiem sportowym.

9.4. Uczestnictwo w zawodach - każdy kierowca/zawodnik zrzeka się wszelkich praw do odszkodowań mogących wyniknąć w związku z wypadkami, które mogą się przytrafić kierowcom, ich pomocnikom oraz osobom towarzyszącym podczas treningów lub wyścigu, albo podczas przejazdu z miejsca parkowania na tor i z powrotem. Zrzeczenie to dotyczy FIA, ASN, organizatora, różnych osób urzędowych oraz kierowców lub ich pomocników.

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 oraz międzynarodową kartę zdrowia.

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 międzynarodowe karty zdrowia kierowców oraz książki samochodów sportowych, zwracane są w biurze po zawodach, lub wcześniej na polecenie dyrektora zawodów.

11. BADANIA LEKARSKIE

11.1. Wykluczenie 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 wykluczeniu 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 wymagający hospitalizacji musi być odnotowany przez Naczelnego Lekarza zawodów w MKZ, zgodnie z Załącznikiem L rozdział II pkt. 2.

12. BADANIA KONTROLNE SAMOCHODÓW

12.1. Badanie Kontrolne przeprowadza Komisja Techniczna zawodów wg karty badania. Komisja identyfikuje samochód z jego Książką Samochodu Sportowego (KSS) i sprawdza jego zgodność z wymogami przepisów bezpieczeństwa. Książka (KSS) jest zdeponowana do końca trwania zawodów i oddawana w biurze wraz z innymi dokumentami. Komisja Techniczna sprawdza również osobiste wyposażenie kierowcy. Zgodność samochodu z przepisami bezpieczeństwa, technicznymi, grupy i klasy oraz stan techniczny pojazdu potwierdza kierowca/zawodnik swym podpisem na zgłoszeniu i karcie badania kontrolnego.

12.2. Badanie Kontrolne odbędzie się w miejscu i czasie podanym przez organizatora. Ponadto Komisja Techniczna ma prawo i obowiązek dokonywać oględzin 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. Samochód musi odpowiadać przepisom technicznym i bezpieczeństwa w każdym czasie trwania zawodów tzn. począwszy od BK1 do czasu otwarcia parku zamkniętego.

Niezgodność z przepisami technicznymi klasy powoduje:

- podczas badania kontrolnego przed zawodami - niedopuszczenie do zawodów przez ZSS,
- po badaniu kontrolnym - wniosek do władz zawodów (ZSS) o nałożenie kary za odstępstwa techniczne.

12.4. Samochód do badania kontrolnego przed zawodami musi być przedstawiony w stanie gotowym do wyścigu włącznie z obowiązkowymi elementami ubioru kierowcy.

12.5. W przypadku zarządzanej rozbiórki samochodu lub pobrania próbki paliwa, na kierowcy i jego serwisie ciąży obowiązek niezwłocznego okazania Komisji Technicznej żądanej części lub umożliwienia pobrania próbki paliwa. Nie poddanie samochodu zarządzonemu badaniu – powoduje wykluczenie przez ZSS zawodnika z zawodów za odstępstwa techniczne.

12.6. Samochód, który uległ kolizji w trakcie zawodów, może być, przez ZSS, wyłączony z dalszego w nich udziału na wniosek Kierownika BK.

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

12.8. Jeżeli badanie kontrolne odbywa się wcześniej niż w dniu treningu, organizator może uwzględnić w programie zawodów dodatkowe BK 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 komisji w czasie jej działania. Poza czasem działania komisji BK, 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 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. Zaleca się, aby podczas BK były znakowane kaski, pasy bezpieczeństwa, kombinezony, gaśnice, klatki bezpieczeństwa, opony.

12.12. Kierownik BK po zakończonym badaniu kontrolnym samochodów przekazuje protokoły – podczas pierwszego posiedzenia Zespołu Sędziów Sportowych.

13. PRZEBIEG ZAWODÓW

13.1. W czasie zawodów odbywają się:

- trening wolny,
- biegi kwalifikacyjne,
- biegi półfinałowe A,B,
- biegi finałowe.

13.1.1. Biegi Kwalifikacyjne

Odbędą się cztery biegi kwalifikacyjne. W każdym startować będzie maximum 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 odbędzie się na odprawie z zawodnikami w obecności Dyrektora wyścigu.

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.

W biegu kwalifikacyjnym kierowca otrzyma punkty, jeżeli 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. Kierowca zdublowany nie ma zaliczonego biegu kwalifikacyjnego.

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 najwolniejszych 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.

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 wg. 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 otrzymuje liczbę punktów --(-)1 najwolniejszego kierowcy w danej kwalifikacji.; nie startował w biegu kwalifikacyjnym - 0 pkt.; został wykluczony z biegu kwalifikacyjnego - 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. Aby zostać sklasyfikowanym w rundzie kierowca musi przekroczyć linię mety przynajmniej w dwóch biegach kwalifikacyjnych. Pierwszych 16 kierowców z listy wyników biegów kwalifikacyjnych otrzymuje punkty do Mistrzostw 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

Pierwsza 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 pierwszych dwóch biegach kwalifikacyjnych, sklasyfikowanych będzie minimum 8 samochodów (po cztery samochody w półfinale). Jeśli półfinały się nie odbędą pierwsza 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, startują w półfinale B.

Kierowca który nie stawi się w wyznaczonym czasie na pola przedstartowe lub zgłosił brak możliwości startu w półfinale, zostaje zastąpiony zawodnikiem najwyżej sklasyfikowanym po czterech biegach kwalifikacyjnych.

Zastępujący kierowca zajmuje ostatnie pole startowe, analogicznie wszyscy startujący kierowcy w półfinale zajmują pozycję o jedną wyżej anulując powstałą lukę. W półfinałach kierowcy zdobywają dodatkowe punkty do Mistrzostw w/g zasady:

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

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. Zawodnicy którzy zajęli drugie miejsca w półfinale A lub B zajmują w finale pozycje na polach startowych 3 i 4 w zależności który z zawodników miał większą liczbę punktów po biegach kwalifikacyjnych. W/w zasada jest analogiczna dla zawodników 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 zawodnikiem który w półfinale A lub B zajął czwarte miejsce i jest wyżej sklasyfikowanym po czterech biegach kwalifikacyjnych. Zastępujący kierowca zajmuje ostatnie pole startowe, analogicznie wszyscy startujący kierowcy w finale zajmują pozycję o jedną wyżej anulując powstałą lukę. W finale kierowcy zdobywają dodatkowe punkty do Mistrzostw 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, półfinał, finał) są sumowane i dodane do punktacji Mistrzostw.

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.

Kierowca który zostanie wykluczony z biegu półfinałowego lub finału nie otrzymuje dodatkowych punktów do klasyfikacji Mistrzostw.

13.2. Procedura startu:

a) Lista startowa z kolejnością kierowców zostanie podana do wiadomości na 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.” - wtedy uruchomiona zostaje aparatura 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 wykluczony z biegu i nie otrzyma punktów.

Opinia sędziów jest wiążąca.

13.3.2. - do rozstrzygania 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 falstartcie:

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 z zachowaniem ostrożności i po podporządkowaniu się poleceniom dawanym przez sędziego startu.

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 jeden kierowca.

13.5.2. Każdy punkt obserwacyjny (PO) musi być wyposażony co najmniej w 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 pojazdu przebywa na trasie toru. Jedna żółta flaga pokazywane jest nie krócej niż do momentu gdy uszkodzony pojazd 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. 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 roszniu toru.

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

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

13.5.5. W przypadku zastosowania słupków, wygrodzeń wyznaczających trasę, kierowca przejeżdżający ze złej strony takiego słupka, wygrodzenia lub go przemieszczając, będzie ukarany (5-sekund) do wykluczenia z biegu łącznie.

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). W przypadku nieprzejechania przez alternatywny odcinek toru kierowca otrzyma:

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

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

14. BEZPIECZEŃSTWO KIEROWCY

14.1. Każdy kierowca musi w czasie wyścigu pod groźbą wykluczenia:

a) nosić kask homologowany zgodnie z jedną z norm wymienionych w liście technicznej FIA nr 25. Dopuszczone jest używanie kasków z utraconą homologacją FIA (dotyczy grup Seicento Cup oraz BMW E36).

W grupie Junior Buggy obowiązuje atestowany kask kartingowy lub samochodowy z obowiązkową osłoną oczu. Dopuszczalne są gogle.

b) nosić:

– kombinezon zgodny z aktualną homologacją FIA 8856-2000. Dopuszczone jest używanie kombinezonów z utraconą homologacją FIA Standard 1986 ;

– rękawiczki i obuwie zgodne z aktualną homologacją FIA. Dopuszczone jest używanie rękawiczek i obuwia z utraconą homologacją FIA Standard 1986 i ISO 6904;

– balaklawę, długą bieliznę, skarpety zgodne z aktualną homologacją FIA 8856-2000.

(dotyczy grup Seicento Cup oraz BMW E36)

W grupie Junior Buggy obowiązuje kombinezon kartingowy lub samochodowy, balaklawka kartingowa lub samochodowa, rękawice kartingowe lub samochodowe, buty pełne powyżej kostki, powyższe elementy mogą być z utraconą homologacją.

Zaleca się stosowanie wyposażenia bezpieczeństwa zgodnego z aktualnymi wymogami Załącznika L do MKS

c) być przypięty za pomocą pasów bezpieczeństwa (lista techn. FIA nr 24) – zgodnie z art. 253-6. Zał. J. Dopuszcza się stosowanie pasów bezpieczeństwa z przekroczoną datą ważności do użycia (Not Valid) o 7 lat. Pasy te jednak nie mogą nosić znamion zbytniego wysłużenia zagrażającego bezpieczeństwu.

d) mieć szyby w drzwiach zamknięte.

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) - zgodnie z art. 253-16. Dopuszcza się stosowanie foteli (norma 8855/1999) przez okres 10 lat od daty produkcji bez dodatkowego przeglądu producenta.

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 – patrz zał. J. art.253-11. W grupie Junior Buggy siatka obowiązuje po obu stronach.

e) Te miejsca klatki bezpieczeństwa, które mogłyby być narażone na bezpośredni kontakt z ciałem zawodników muszą być obłożone niepalną otuliną zabezpieczającą (Nie dotyczy Junior Buggy)

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

14.3. Dopuszcza się kontynuowanie biegu bez przedniej szyby, ale z opuszczoną osłoną oczu; w następnym biegu posiadanie szyby jest obowiązkowe (Nie dotyczy Junior Buggy).

15. OBOWIĄZKI KIEROWCY NA TORZE

15.1. Kierowca wyprzedzany, powinien dać drogę wyprzedzającemu. Utrudnienie manewru wyprzedzania, zajężdżanie drogi lub blokowanie przez wyprzedzanego, spowoduje karę aż do wykluczenia z wyścigu włącznie. 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 wykluczenia 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 wykluczeniem. Na trasie 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 trasie od samochodu lub zdjęcie kasku jest równoznaczne z rezygnacją z dalszej jazdy.

15.5. Zabrania się pod groźbą wykluczenia - 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 wykluczenia z zawodów łącznie.

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

16. PUNKTACJA I KLASYFIKACJE W RUNDACH MOW RC

16.1. Na każdej rundzie prowadzona będzie klasyfikacja końcowa indywidualna w poszczególnych Grupach.

16.2. Rundy w których w danej grupie udział wzięło mniej niż 5 zawodników traktuje się jako nierozegrane

16.3. W grupie Junior Buggy prowadzona będzie klasyfikacja zespołów składających się z dwóch zawodników. Zgłoszenie zespołu w danej klasyfikacji musi nastąpić najpóźniej w trakcie Odbioru Administracyjnego.

17. NAGRODY W RUNDACH MOW RC

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 zespołowej Junior Buggy

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 zespołu.

17.4. Każdy stwierdzony przypadek odstępstwa od zapisu art. 17.3. będzie potraktowany jako niesportowe zachowanie i na wniosek Dyrektora Zawodów przekazany do decyzji ZSS.

17.5. Nagrody nie odebrane przechodzą na własność organizatora.

18. WARUNKI KLASYFIKACJI ROCZNEJ

18.1. Rozgrywki toczyć się będą o tytuł:

18.1.1.

- Zdobywcy tytułu Mistrza Okręgu Warszawskiego Rallycross

- Zdobywcy tytułu Wicemistrza Okręgu Warszawskiego Rallycross

- Zdobywcy tytułu II Wicemistrza Okręgu Warszawskiego Rallycross

w klasyfikacjach indywidualnych poszczególnych Grup

18.1.2.

Zdobywcy w/w tytułów na zakończeniu sezonu otrzymają puchary oraz szarfy.

18.2. Ww. tytuły otrzymają Zawodnicy / Kierowcy, którzy zdobyli największą liczbę punktów w klasyfikacji końcowej rocznej poszczególnych grup, klas, klasyfikacji klubowej, jeżeli zostały spełnione następujące warunki:

- W klasyfikacji końcowej rocznej sklasyfikowanych zostanie minimum 5 kierowców (ukończyli co najmniej 2 kwalifikacje lub zostali sklasyfikowani w biegu finałowym)

18.3. W klasyfikacji końcowej MOW RC znajdą się wszyscy zawodnicy, którzy zostali sklasyfikowani w minimum 1 rundzie (ukończyli co najmniej 2 kwalifikacje lub zostali sklasyfikowani w biegu finałowym).

18.4. 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.

18.5. W klasyfikacji końcowej odliczona będzie jedna runda w której zawodnik zdobędzie najmniejszą liczbę punktów, lub jedna runda w której zawodnik nie weźmie udziału.

18.5.1. Nie można odliczyć rundy w której zawodnik został wykluczony

19. KARY NAKŁADANE PRZEZ ZSS

ZSS nie jest w żaden sposób związany decyzją podjętą przez Kierownictwo zawodów (Dyrektor wyścigu) i ma prawo zmieniać wysokość kary także na niekorzyść osoby, której to dotyczy. ZSS ma prawo zastosować także wyższe kary zgodnie z MKS.

Wszystkie te kary mogą być kumulowane. Kary nałożone przez ZSS nie wykluczają możliwości nałożenia dodatkowych kar przez OKSS. Od kar nałożonych przez ZSS zawodnik ma prawo odwołać się do OKSS zgodnie z procedurą z art. 22.4. po wniesieniu stosownej opłaty (art. 22.5).

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

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

21.3. Kierowca odpowiedzialny jest za przestrzeganie przepisów ochrony środowiska przez siebie, zatrudnioną obsługę i kibiców 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 wyposażone w płachtę z materiału płynoszczelnego lub folię o minimalnej grubości 0,5 mm o wymiarach większych jak obrys samochodu .

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

21.6 Stanowisko zawodnika w Parku Maszyn musi być wyposażone w płachtę serwisową z materiału płynoszczelnego o wymiarach minimalnych pokrywających obrys pojazdu (4m x 5m), na której należy wykonywać wszelkie prace przy 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

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

22.2. Protesty dotyczące danego biegu mogą być składane w ciągu 30 minut od opublikowania wyników tego biegu.

22.3. Wszystkie protesty powinny być skierowane do Dyrektora zawodów i muszą być składane na piśmie w biurze zawodów wraz z opłatą w wysokości określonej niniejszym regulaminem (art. 22.5.). Opłata nie będzie zwrócona jeżeli protest nie zostanie uznany.

22.4. Władze Zawodów (ZSS) rozpatrują protesty po wysłuchaniu zainteresowanych. Od decyzji ZSS zawodnikowi przysługuje prawo odwołania do OKSS. Zapowiedź odwołania musi być zgłoszona do ZSS w formie pisemnej z jednoczesną wpłatą kaucji w ciągu 1 godziny od wydania decyzji ZSS. Termin wniesienia odwołania upływa po 96 godzinach od chwili złożenia zapowiedzi do ZSS. Wyniki zawodów w części dotyczącej odwołania zostają zawieszane do czasu jego rozpatrzenia.

22.5. Opłata za wniesienie protestu wynosi:

- dwukrotne wpisowe,
- w przypadku określonym w art. 12.5. niniejszego regulaminu: pięciokrotne wpisowe,
- zapowiedź odwołania do OKSS od złożonego/przyjętego protestu wynosi 2.500,- PLN.

22.6. W przypadku uznania słuszności protestu, opłata zostaje zwrócona. Natomiast przy proteście technicznym opłata podlega zwrotowi, jeżeli protest był słuszny, jeżeli był niesłuszny - opłatę wypłaca się kierowcy oprotestowanemu po potrąceniu kosztów badania technicznego.

23. INNE POSTANOWIENIA

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

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 pełnomoczenie: PZM – dla FIA oraz GKSS/OKSS – dla Światowej Rady Sportu Samochodowego FIA.

23.3. Do kwestii nie ujętych niniejszym regulaminem zastosowanie ma MKS oraz Regulaminy Sportowe wraz z załącznikami.

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

Zatwierdzono dnia r.

ZAŁĄCZNIK NR 1

REGULAMIN TECHNICZNY MOW RC Grupa JUNIOR BUGGY

ZAŁĄCZNIK NR 2

REGULAMIN TECHNICZNY MOW RC Grupa SEICENTO CUP

ZAŁĄCZNIK NR 3

REGULAMIN TECHNICZNY MOW RC Grupa BMW E36

ZAŁĄCZNIK NR 1

REGULAMIN TECHNICZNY MOW RC Grupa JUNIOR BUGGY

1. BUDOWA

Jest to pojazd czterokołowy, jednomiejscowy składający się z rurowej ramy przestrzennej wraz z podzespołami jezdnyymi i napędowymi z Polskiego Fiata 126p. 650 i 650E.

2. RAMA

2.1. Rama musi zezwalać na wejście i wyjście z obu stron pojazdu.

Rama – klatka bezpieczeństwa musi być wykonana wg Załącznika J do MKS (Zał. J), i zawierać elementy: pałąki główny i przedni lub 2 boczne z rur bez szwu ze stali ciągnionej o średnicy 45 mm x 2,5 mm ścianka lub 50 mm x 2,0 mm, elementów łączących, jednego elementu przekątnego, podpór tylnych oraz belki poziomej do mocowania pasów bezpieczeństwa. Pozostałe elementy o wymiarach średnica 38 mm x 2,5 mm lub 40 mm x 2,0 mm. Z przodu musi być zamontowana między pałąkami bocznymi, a rura łącząca siatka metalowa o wymiarach 10 mm x 10 mm oraz średnica drutu 1 mm. Siatka ta ma być owinięta dookoła rury i umocowana za pomocą metalowych lub plastikowych obejm. Konstrukcja bezpieczeństwa musi zapewnić siedzącemu kierowcy odległość 50 mm od jego kasku do linii łączącej pałąk główny z pałąkiem przednim. Zaleca się zastosowanie poprzeczki przekątnej. Rama musi być wyposażona w 2 wsporniki pionowe po bokach, pomiędzy poziomymi głównymi rurami nośnymi. Usytuowanie zespołów napędowych i jezdnych musza być zgodne z samochodem PF 126p i pochodzić od tego samochodu.

2.2. Ramy wyprodukowane do roku 2014 oznaczone zostaną przez sędziów technicznych i dopuszczone jako zasiedziałość.

3. NADWOZIE

3.1. Nadwozie jest „szczątkowe” i składa się z błotników z tworzywa sztucznego wykonane fabrycznie. Osłaniających całą szerokość koła, oraz co najmniej 120 stopni obwodu koła, błotniki tylne musza sięgać do wysokości osi koła z tyłu pojazdu, osłony przedniej i bocznych, elementy te musza być trwale zamocowane. Inne elementy nadwozia są niedozwolone.

3.2. Pojazd musi być wyposażony w numery startowe umieszczone z przodu pojazdu i po obu bokach.

3.3. Rozstaw osi pojazdu 1840 mm +/- 150mm.

3.4. Maksymalny rozstaw kół pojazdu 1300mm.

4. PODŁOGA

Podłoga musi być wykonana z metalu i sięgać od osi pedałów aż za siedzenie kierowcy.

Posiadać integralną osłonę nóg z przodu o wysokości 30 cm +/-10mm oraz ścianę od przedziału silnikowego o wysokości 50 cm +/- 10mm.

5. ZBIORNIK PALIWA

Zbiornik paliwa o pojemności max 5 dcm³ wykonany fabrycznie z przeznaczeniem do transportu paliwa.

5.1. Mocowanie zbiornika musi być trwałe na belce tylnego zawieszenia.

5.2. Zbiornik musi być wyposażony w rurkę odpowietrzającą z zaworem jednokierunkowym.

5.4. Wszelkie połączenia przewodów paliwowych musza posiadać opaski zaciskowe.

5.5. Przewody paliwowe zbrojone dwuwarstwowe.

6. ZDERZAKI

6.1. Obowiązują zderzaki boczne, o max szerokości pokrywającej się z kołami.

6.2. Obowiązuje zderzak przedni i tylny o szerokości do zewnętrznej krawędzi i na wysokości osi kół. Zderzaki przedni i tylny maja osłaniać pojazd na całej szerokości i być umocowane na wysokości osi kół +/- 50mm.

6.3. Żaden element nie może wystawać poza obrys pojazdu.

7. SILNIK

7.1. Silnik pochodzący z samochodu Polski Fiat 126p 650 i 650E. Przygotowany wg art. 24 niniejszego regulaminu sprzętu.

7.2. W układzie odpowietrzenia silnika musi być zamontowany pojemnik zbierający „odma” o poj. min 2dcm³

7.3. Prądnica, alternator nie podlega kontroli, lecz musi być zachowany wygląd zewnętrzny.

7.4. Szczegółowe przepisy przygotowania silnika PF 126p 650 i 650E do MOW RC

Silnik pochodzący z samochodu PF 126p 650 wraz z odmianami.

Dopuszczone zostaną silniki odpowiadające przepisom grupy „N” FIA.

Wszystkie modyfikacje, które nie są wyraźnie dozwolone niniejszym regulaminem są zabronione.

Dane szczegółowe:

max średnica cylindra 77,6 mm

max skok tłoka 70,0 mm

max poj. skokowa silnika 662,127 cm³

min masa korbowodu kpl. bez panewki 434 g

min masa wału korbowego 4500 g

koło zamachowe dowolne

min wysokość głowicy 85,0 mm

max średnica wewnętrzna gniazda zaworu ssącego 29,0 mm

max średnica grzybka seryjnego zaworu ssącego 33,15 mm

max średnica gniazda zaworu wydechowego 24,00 mm

max średnica grzybka seryjnego zaworu wydechowego 28,15 mm

całkowita długość zaworów nie podlega pomiarowi, grzybek zaworu seryjny

średnica wlotu do głowicy 30,0mm(+/-)1%

uszczelka pod głowice dowolna

uszczelka pod dekiel komory pływakowej dowolna

tłoki w ZZ nie mogą wystawać ponad płaszczyznę cylindrów

duże koło rozrządu dowolne

wałek rozrządu musi mieć zachowane wymiary A i B

i wynoszą: dla silnika 652 A = 30,00+0.1/-0.5, B = 36,20+0.1/-0.5 mm

dla silnika 652 E A = 29.00+0.1/-0.5, B = 35,80+0.1/-0.5 mm

zezwala się na modyfikacje wewnątrz górnej pokrywy dmuchawy

max średnic wylotu z kolektora wydechowego 33,0 mm

dowolne dysze w gaźniku

max średnica gaźnika 28.0 28.5 mm

max średnica zwężki gaźnika 23.0 mm

wysokość kolektora ssącego 18-23 mm

układ wydechowy typu puszkowego skierowanego do tyłu nie wystający poza obrys pojazdu,

dopuszczalny poziom hałasu 100 dB termostat i jego obudowa dowolna.

8. SKRZYŃNIA BIEGÓW

8.1. W skrzyni biegów, przełożenia i mechanizm różnicowy seryjne.

8.2. Zezwala się na dowolny manualny zewnętrzny mechanizm zmiany biegów.

8.3. Zezwala się na cztery dowolne punkty mocowania zespołu napędowego.

9. ZAWIESZENIE PRZEDNIE

9.1. Zawieszenie seryjne.

9.2. Zezwala się na modyfikacje resora.

9.3. Zezwala się na stosowanie dystansów, przy zachowaniu rozstawu kół.

9.4. Wahacze można modyfikować przez dodanie materiału.

10. ZAWIESZENIE TYLNE

10.1. Zawieszenie seryjne.

10.2. Zezwala się na dowolną wysokość sprężyn śrubowych zawieszenia.

10.3. Zezwala się na stosowanie dystansów, przy zachowaniu rozstawu kół.

10.4. Wahacze można modyfikować przez dodanie materiału.

11. KOŁA I OGUMIENIE

11.1. Ogumienie produkcji krajowej o max szerokości 145

11.2. Zezwala się wyłącznie na bieżnik letni szosowy.

11.3. Maksymalna szerokość tarczy koła 5,5 cala

11.4. Tarcze kół dowolne o średnicy 12" i 13".

11.5. Na sezon 2015 dopuszcza się ogumienie Dębica Navigator 135/80r12 oraz 145/70r13.

11.6. Dopuszcza się ogumienie Sava Effecta 145/70r13.

11.7. Niedopuszczone są opony bieżnikowane (nalewki).

12. UKŁAD KIEROWNICZY

12.1. Układ kierowniczy mechaniczny pochodzący z 126p, CC, SC.

13. UKŁAD HAMULCOWY

13.1. Układ hamulcowy seryjny

14. INSTALACJA ELEKTRYCZNA

14.1. Pojazd musi być wyposażony w wyłącznik prądu odłączający akumulator, rozrusznik, prądnice lub alternator, oświetlenie oraz zasilanie silnika. Wyłącznik musi znajdować się w zasięgu działania kierowcy. Akumulator musi być trwale umocowany w osłonie płynoszczelnej Zał. J art. 255-7. Pojazd musi być wyposażony w 2 światła stop o powierzchni każdego 60 cm² umocowane do pałąka głównego na górze wyposażonego w żarówkę o mocy 21 W.

14.2. Zespół napędowy musi być elektrycznie połączony z „masą” pojazdu.

14.3. Prądnica, alternator nie podlega kontroli, lecz musi być zachowany wygląd zewnętrzny.

15. OŚWIETLENIE

15.1. Pojazd musi być wyposażony w światło czerwone pozycyjne o powierzchni 60 cm² i żarówce 21 W, umieszczonego centralnie na wysokości mocowania pasów bezpieczeństwa. Światło pozycyjne musi się świecić podczas pracy silnika pojazdu.

16. WYPOSAŻENIE BEZPIECZEŃSTWA

16.1. Pojazd musi być wyposażony:

- Punkty mocowania pasów bezpieczeństwa do poprzeczki klatki wg Zał. J.
- Fotel kubełkowy o wysokości oparcia min do połowy kasku, wsporniki w ramie pojazdu muszą być wykonane z ceownika o grubości min 4 mm.
- Siatki ochronne z boku i z góry pojazdu sięgające od tyłu do środka płaszczyzny kierownicy. Max wymiar oczka to 6 cm / 6 cm szerokość taśmy 2 cm. Siatka umocowana do konstrukcji rurowej pojazdu.
- Pojazd musi być wyposażony w gaśnice o min masie 2 kg środka gaśniczego Zał. J art. 253-7.
- Konstrukcja i wyposażenie kabiny kierowcy musi zezwalać na opuszczenie pojazdu w czasie 7 sekund. Zaleca się sprawdzanie powyższego przed zawodami.
- Pojazd ma być wyposażony w 2 lusterka po bokach o pow. 90 cm² każde.

17. MASA

17.1. Minimalna masa pojazdu to 400 kg.

18. OSŁONY

18.1. Obowiązkowa jest trwała osłona pompy hamulcowej od przodu.

19. WYPOSAŻENIE WNETRZA

19.1. Pedaly w części styku z obuwem muszą być antypoślizgowe.

19.2. W siedzeniu i podłodze w tej samej osi musi być otwór o średnicy min 10 mm.

ZAŁĄCZNIK NR 2

REGULAMIN TECHNICZNY MOW RC Grupa SEICENTO CUP

1. DOPUSZCZONE SAMOCHODY

1.1. Są to samochody Fiat CC i SC we wszystkich wersjach nadwoziowych – Zgodnie z art.279 – Obowiązują wymogi grupy N zał. J, homologacje FIA N/A 5529, N/A 5593, N/A 5595 z następującymi wyjątkami.

1.2. MASA

1.2.1. Masa minimalna wynosi 800 kg – z kierowca i jego wyposażeniem.

1.2.2. Balast. Dozwolone jest zwiększenie masy samochodu jednym lub kilkoma balastami, pod warunkiem, że posłużą do tego celu jednolite, solidne bloki przymocowane przy użyciu narzędzi tak, by było możliwe założenie plomb, były umieszczone na podłodze kabiny w miejscu widocznym i zaplombowane przez sędziów technicznych.

1.3. KOŁA I OPONY

Tarcze kół – aluminiowe lub stalowe śr. 13” i max. szerokości 5,5”

Dopuszcza się stosowanie płytek dystansowych, pod warunkiem nie przekroczenia homologowanego wymiaru rozstawu kół.

Dopuszcza się dwa rodzaje opon:

- 1) Kormoran Impulser B2 155/65R13 73T
- 2) Zeetex ZT1000 155/65R13 73T

Dozwolone jest nacinanie opon. Wzór nacięć dowolny

1.4. AMORTYZATORY

Dowolne (za wyjątkiem regulowanych zewnętrznie).

1.5. SILNIK

Przygotowany zgodnie z przepisami gr N (załącznik J Art. 254), oraz zgodnie z homologacją N-5529, N-5593, N-5595.

W sezonie 2016 oprócz w/w dopuszcza się silniki przygotowane wg specyfikacji RC klasy narodowej: zasilanie jednopunktowe (SPI)

Kontroli podlegają w szczególności następujące parametry silnika:

- homologowane cylindryczne otwory w kolektorach, głowicy, kadłubie silnika;
- pojemność skokowa - 1108,3 ccm;
- średnica cylindra- max 70,03 mm;
- skok tłoka- max 72,05 mm;
- pojemność komory spalania w głowicy- min 23,41 ccm;
- grubość uszczelki głowicy po demontażu - min1,65 mm;
- wystawanie denka tłoka w stosunku do płaszczyzny bloku silnika w zz- max 0,1 mm;
- średnica grzybka zaworu ssącego- max 31,50 mm;
- średnica grzybka zaworu wydechowego - max 27,50 mm;
- średnica gniazda zaworu ssącego- max 28,50 mm;
- średnica gniazda zaworu wydechowego- max 25,50 mm;
- masa koła zamachowego - min 6500 g;
- średnica gardzieli urządzenia wtrysku- 30,00 mm +0,25;
- wymiały A i B wałka rozrządu muszą być zachowane (zarys krzywki dowolny, Art. 325 karty hom.);
- układ wydechowy od wylotu z kolektora wydechowego dowolny, maksymalna zewnętrzna średnica rury wydechowej 54 mm, obowiązkowy katalizator.

1.6. ZBIORNIKI

Zbiornik paliwa, oleju i płynu chłodzącego

Musi być oryginalny.

1.7. NAPĘD

Skrzynia biegów seryjna, mechanizm różnicowy seryjny. Dopuszcza się wszystkie typy skrzyń biegów montowanych seryjnie/fabrycznie w samochodach CC i S.C [przełożenia główne: 3,562 (57x16), 3,867 (58x15), 4,071 (57x14)], przeguby łączące półosie z mechanizmem różnicowym dowolne. Podpory

silnika i skrzyni biegów są dowolne lecz ich ilość musi być zgodna z homologacją. Przełożenie V biegu nie podlega kontroli.

1.8. ZDERZAKI

Dopuszcza się stosowanie zamiennie zderzaków z innych dostępnych wersji produkcyjnych w ramach typu samochodu – CC lub SC.

1.9. OSŁONA PODSILNIKOWA

Zezwala się na stosowanie osłony podsilnikowej.

1.10. ALTERNATOR

Generator prądu – jest obowiązkowy, lecz nie podlega kontroli sprawności i kompletności

1.11. KATALIZATOR

Dopuszcza się użycia katalizatorów handlowych (zamienników) posiadających homologację „E”

1.12. KOŁO ZAPASOWE

Koło zapasowe Zabronione

1.13. TYLNE ŚWIATŁA

1.13.1. Pojazd musi być wyposażony w 2 światła stop o minimalnej powierzchni każdego 60 cm² i żarówkach 21 W, działające 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 z tyłu).

1.13.2. Pojazd musi być wyposażony w światło czerwone pozycyjne o minimalnej powierzchni 60 cm² i żarówce 21 W, umieszczone centralnie w osi pojazdu i musi być widoczne z tyłu (dla kierowcy znajdującego się w samochodzie z tyłu). Światło pozycyjne musi się świecić podczas pracy silnika pojazdu

1.14. SZYBY

1.14.1. Szyba przednia musi być wykonana ze szkła laminowanego lub poliwęglanów, zaś szyby boczne i tylne ze szkła bezpiecznego lub plastiku. Jeśli są z plastiku, ich grubość nie może być mniejsza niż 5 mm. Nie będą dopuszczone do startu samochody z szybami przednimi ze szkła laminowanego uszkodzonymi w sposób ograniczający widoczność lub grożącymi dalszymi uszkodzeniami w czasie zawodów. Nie dopuszcza się nalepek i warstw natryśniętych, z wyjątkiem takich, które są dopuszczone przez MKS, rozdział 17, art. 211. Syntetyczne szyby przednie nie mogą być przyciemniane (kolorowane). Szyby przednie ze szkła przyciemnianego jak również szyby przednie chroniące przed wysoką temperaturą dozwolone są wyłącznie, jeżeli stanowią oryginalne wyposażenie samochodu.

1.14.2. Dozwolone jest zamontowanie dodatkowego (lub o zwiększonej pojemności) zbiornika na płyn do spryskiwaczy szyb. Zbiornik ten może służyć wyłącznie na płyn do spryskiwania szyb i może być umieszczony a kabinie samochodu.

1.14.3. Kierowców obowiązuje umieszczenie na bocznych tylnych szybach:

– nazwiska lub pseudonimu, wysokość liter dużych - minimum 100 mm, małych – minimum 50 mm, w kolorze białym, zaleca się użycie czcionki Heveltica.

– symbolu narodowego – flagi;

Umieszczenie innych symboli, cyfr lub liter jest zabronione

1.15. UCHO HOLOWNICZE

1.15.1. Każdy samochód musi być wyposażony w przednie i tylne ucho holownicze. Koncepcja ucha jest dowolna, ale musi ono wytrzymać minimalną siłę pociągową 5000 N. Ucho musi być łatwo dostępne i pomalowane w jaskrawym kolorze żółtym, czerwonym lub pomarańczowym. Nie może wystawać poza rzut poziomy samochodu z góry.

1.16. KOLUMNA KIEROWNICZA

Urządzenia przeciwkradzieżowe muszą być usunięte.

1.17. OSŁONA CHŁODNICY

Dozwolone jest stosowanie osłony przeciwbłotnej chłodnicy znajdującej się bezpośrednio przed nią na zderzaku.

Osłona może spełniać wyłącznie funkcje ochrony przed błotem, nie może być konstrukcją wzmacniającą w jakikolwiek sposób zderzak.

2. BEZPIECZEŃSTWO

2.1. KLATKA

Zgodna z art.253-8.

2.2. PASY BEZPIECZEŃSTWA

Zgodne z art. 253-6. Dopuszcza się stosowanie pasów bezpieczeństwa z przekroczoną datą ważności do użycia (Not Valid) o 7 lat.

2.3. FOTELE

Zgodne z art. 253-16. Dopuszcza się stosowanie foteli (norma 8855/1999) przez okres 10 lat od daty produkcji bez dodatkowego przeglądu producenta.

2.4. GAŚNICE I SYSTEMY GAŚNICZE

Obowiązkowe jest stosowanie gaśnicy ręcznej o min. masie 2 kg środka gaśniczego (wg zał. J). Zaleca się stosowanie homologowanych systemów gaśniczych

2.5. WYPOSAŻENIE BEZPIECZEŃSTWA

Zgodne z wymogami rozdziału III zał. L z następującymi wyjątkami:

- system FHR jest zalecany,
- kombinezon – dopuszczone jest używanie kombinezonów z utraconą homologacją FIA Standard 1986,
- bielizna koszulka, skarpety, balaklawy - obowiązkowe, kalesony – zalecane, dopuszczone jest również używanie ww. wyposażenia osobistego z utraconą normą ISO 6940,
- buty i rękawice – obowiązkowe, dopuszczone jest również używanie ww. wyposażenia osobistego z utraconą normą ISO 6940;

2.6 WNETRZE

Wykończenie wnętrza jest dowolne. Nie mogą występować ostre krawędzie.

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

3. TELEMETRIA / KOMUNIKACJA GŁOSOWA

3.1. Jakakolwiek transmisja danych / komunikacja głosowa drogą bezprzewodową pomiędzy pojazdem i jakąkolwiek osobą i/lub zespołem jest zabroniona, gdy samochód znajduje się na torze. Niniejsza definicja nie obejmuje:

- transpondera oficjalnego pomiaru czasu,
- automatycznego pomiaru czasu.

Wyżej wymienione dane z transmisji nie mogą być podłączone do żadnego innego systemu samochodu (z wyjątkiem niezależnego kabla podłączonego do akumulatora). Rejestratory danych w samochodzie są dozwolone gdy rejestrator nie posiada połączenia przewodowego lub bezprzewodowego z jednym z systemów samochodu (z wyjątkiem niezależnego kabla podłączonego do akumulatora). Definicja ta obejmuje w szczególności tablicę rozdzielczą, liczniki, moduł sterujący silnika etc. Wyżej wymienione definicje nie obejmują kamer telewizyjnych w samochodzie, ale ich osprzęt i wsporniki muszą być wcześniej zatwierdzone przez Delegata Technicznego.

4. UZUPEŁNIENIE art. 252-1.5. zał. J.

4.4. W zawodach rozgrywanych na terenie RP zezwala się na naprawę uszkodzonych gwintów przez zmianę średnicy śruby lub „szpilki”, zaspawywanie, wstawianie w korpus tulei redukcyjnych z dowolnego materiału.

ZAŁĄCZNIK NR 3

REGULAMIN TECHNICZNY MOW RC Grupa BMW E36

1. NADWOZIE

1.1. Szerokość nadwozia musi pozostać seryjna.

1.2. Do budowy można użyć:

- samochody marki BMW, model E36
- rodzaj nadwozia COUPE, SEDAN, COMPACT, TOURING

1.3. 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.

1.4. 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.

1.5. 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 poliwęglanów lub innego materiału zatwierdzonego przez FIA i musi posiadać odpowiednie oznakowanie,
- musi być zastosowany układ zapewniający skuteczne usuwanie pary z wewnętrznej powierzchni szyby.
- oczyszczanie szyby od zewnątrz może zostać usprawnione przez dołożenie dysz spryskiwaczy, zmianę rodzaju i usytuowania dysz, dozwolona jest zmiana miejsca mocowania i pojemności zbiornika płynu do spryskiwacza oraz sposobu uruchamiania spryskiwania szyb

Pozostałe szyby:

- dopuszcza się szyby seryjne, w takim przypadku muszą zostać oklejone od wewnątrz folią zabezpieczającą wg Art. 253-11 Zał. J.
- wykonane ze szkła bezpiecznego lub mogą być zastąpione poliwęglanowymi, o minimalnej grubości 5 mm, 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 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). Należy wymontować siedzenia tylne i przednie pasażera oraz zezwala się na demontaż wszystkich elementów tapicerskich oraz usunięcie mas bitumicznych.

1.8. Tablica rozdzielcza

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

1.9. Zezwala się na stosowanie fartuchów przeciwbłotnych dla wszystkich kół, pod warunkiem przestrzegania Art. 252-7.7 Zał. J.

1.10. Dopuszcza się stosowanie dowolnych lusterek zewnętrznych.

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

1.12. Dopuszcza się stosowanie zamiennie zderzaków z innych dostępnych wersji produkcyjnych w ramach modelu samochodu.

1.13. Dozwolone jest przeniesienie lewarka zmiany biegów względem oryginalnej lokalizacji, ale sterowanie musi odbywać się za pośrednictwem oryginalnych linek (dotyczy klasy Folkrace Seicento Cup).

2. PODWOZIE

2.1. Zawieszenie i układ kierowniczy musi pozostać seryjny.

- sprężyny zawieszenia dowolne, lecz ich ilość i punkty mocowań muszą pozostać seryjne.

- dopuszcza się wzmacnianie elementów zawieszenia oraz podwozia w miejscu ich mocowania.
 - dopuszcza się stosowanie poliuretanowych tulei zawieszenia (zamiennik elementów gumowo-metalowych)
 - mocowanie wszystkich elementów zawieszenia winny zostać oryginalne.
- 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 atmosferycznemu.
- 2.3.** Amortyzatory dowolne z zastrzeżeniem:
- bez zewnętrznych zbiorniczków gazu.
 - bez możliwości jakiegokolwiek regulacji wysokości.
 - brak możliwość zewnętrznej regulacji parametrów amortyzatora.

3. HAMULCE

- 3.1.** Układ hamulcowy musi pozostać seryjny.
- 3.2.** Średnica tarcz/bębnow hamulcowych zgodna z wymiarem seryjnym.
- 3.3.** Klocki hamulcowe oraz szczęki hamulcowe dowolne, z zachowaniem wymiarów seryjnych.
- 3.4.** Dopuszcza się stosowanie elastycznych przewodów hamulcowych w oplocie - sportowych
- 3.5.** Dopuszcza się stosowanie dowolnego płynu hamulcowego odpowiedniego dla danego układu hamulcowego.

4. SILNIK I UKŁAD PRZENIESIENIA NAPĘDU

- Silnik zgodny z modelem samochodu, o maksymalnej pojemności 2000cm³
- Silnik musi pozostać seryjny - zakazane są jakiegokolwiek przeróbki
- Sterownik (komputer) odpowiedzialny za pracę silnika musi pozostać seryjny
- Układ przeniesienia napędu musi pozostać seryjny, dopuszczone jest zastosowanie zamiennie elementów układu napędowego, które występowały seryjnie w danym modelu pojazdu
- Sprzęgło musi pozostać seryjne
- Koło zamachowe musi pozostać seryjne, masa koła nie może być zmieniona
- Układ dolotowy musi pozostać seryjny łącznie z obudową oraz filtrem
- Układ zasilania musi pozostać seryjny

5. UKŁAD WYDECHOWY

Układ wydechowy za kolektorem jest dowolny. Dopuszcza się maksymalny poziom głośności 100 dB mierzony przy 4 500 obr/min. Ponadto głośność nie może przekraczać poziomu podanego w Regulaminie szczegółowym 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.

6. UKŁAD CHŁODZENIA

Musi pozostać seryjny, dopuszczone jest zamontowanie dodatkowego wentylatora chłodnicy oraz zamontowanie w kabinie włącznika wentylatora seryjnego lub dodatkowego.

7. ZBIORNIK PALIWA

Dopuszcza się stosowanie tylko seryjnych zbiorników paliwa.

8. MASA SAMOCHODU

- 8.1.** Obowiązuje minimalna masa samochodu z kierowcą i osobistym wyposażeniem – 1100kg
- 8.2.** Stosowanie balastu jest dozwolone z zachowaniem następujących warunków:
- w miejscu mocowania balastu musi być zastosowana płytka wzmacniająca o powierzchni min. 100 cm² 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.** - Dopuszczane są opony marki ZEETEX, model ZT1000, wymiar 195/65/R15.
- 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. Ręczne nacinanie lub modyfikacja określonego wzoru bieżnika opony jest dozwolona.

10. AKUMULATOR I OŚWIETLENIE

10.1. Ilość akumulatorów musi pozostać seryjna. Akumulator musi być solidnie zamocowany, w celu uniknięcia zwarcia klemy muszą zostać osłonięte materiałem z tworzywa sztucznego zamocowanym na stałe - w przypadku gdy akumulator jest mocowany wewnątrz pojazdu w celu uniknięcia zwarcia lub wycieku płynu bezpośrednio na kierowcę, akumulator musi być osłonięty szczelną obudową z tworzywa sztucznego, zamocowaną niezależnie, osłona musi posiadać przewód odpowietrzający, wyprowadzony na zewnątrz kabiny lub pod osłoną może być wykonany otwór wentylacyjny. Jeśli akumulator jest mocowany w przestrzeni bagażowej należy zamocować ścianę grodziową oddzielającą przestrzeń bagażową od pasażerskiej (zalecana aluminiowa)

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

Obowiązkowe jest następujące oświetlenie:

Każdy samochód musi być wyposażony, w co najmniej 2 tylne światła typu przeciwmgielnego (minimalna powierzchnia świecąca każdej lampy: 60 cm², żarówka o minimalnej mocy 15 W. Dla każdej lampy) lub 2 światłami przeciwdeszczowymi zatwierdzonymi przez FIA (Lista Techniczna nr 19) działającymi za każdym razem, gdy uruchamiane są hamulce. Muszą być umieszczone pomiędzy 1000 mm i 1500 mm nad podłogiem i muszą być widoczne z tyłu (dla kierowcy znajdującego się w samochodzie z tyłu).

Światła muszą być umieszczone symetrycznie w stosunku do osi podłużnej samochodu w tej samej płaszczyźnie poprzecznej. Jako dodatek do dwóch wyżej wymienionych tylnych świateł stop, czerwone światło skierowane do tyłu o mocy, co najmniej 20 wat (maksimum 30 wat) musi być zainstalowane.

Musi być zamontowane z tyłu samochodu.

- Powierzchnia świecąca lampy nie może przekraczać 70 cm², ale musi być większa niż 60 cm²,
- Musi być widoczna od tyłu samochodu,
- Musi znajdować w osi pojazdu,
- Musi pozostawać zapalone podczas trwania treningów, biegów i finałów,
- Musi pozostać zapalone nawet, gdy główny włącznik jest w pozycji „off”.
- Stanowczo zaleca się stosowanie „świateł deszczowych” typu zatwierzonego przez FIA (Lista techniczna nr 19).

11. TELEMETRIA / KOMUNIKACJA GŁOSOWA

11.1. Jakakolwiek transmisja danych / komunikacja głosowa drogą bezprzewodową pomiędzy pojazdem i jakąkolwiek osobą i/lub zespołem jest zabroniona, gdy samochód znajduje się na torze. Niniejsza definicja nie obejmuje:

- transpondera oficjalnego pomiaru czasu,
- automatycznego pomiaru czasu.

Wyżej wymienione dane z transmisji nie mogą być podłączone do żadnego innego systemu samochodu (z wyjątkiem niezależnego kabla podłączonego do akumulatora). Rejestratory danych w samochodzie są dozwolone gdy rejestrator nie posiada połączenia przewodowego lub bezprzewodowego z jednym z systemów samochodu (z wyjątkiem niezależnego kabla podłączonego do akumulatora). Definicja ta obejmuje w szczególności tablicę rozdzielczą, liczniki, moduł sterujący silnika etc. Wyżej wymienione definicje nie obejmują kamer telewizyjnych w samochodzie, ale ich osprzęt i wsporniki muszą być wcześniej zatwierdzone przez Delegata Technicznego.