

Stan na dzień 27 marzec 2017



**REGULAMIN
MISTRZOSTW OKRĘGU WARSZAWSKIEGO
RALLYCROSS 2017**



Polski Związek Motorowy
Okręgowa Komisja Sportu Samochodowego ZO PZM w Warszawie
www.pzm.pl

1. RZEPISY 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	5
7. ZGŁOSZENIA, WPISOWE	6
8. NUMERY STARTOWE - REKLAMA	7
9. ZEZWOLENIE – OPOWIEDZIALNOŚĆ - UBEZPIECZENIE	8
10. ODBIÓR ADMINISTRACYJNY NA ZAWODACH	8
11. BADANIA LEKARSKIE	9
12. BADANIA KONTROLNE SAMOCHODÓW	9
13. PRZEBIEG ZAWODÓW	10
14. BEZPIECZEŃSTWO KIEROWCY	14
15. OBOWIĄZKI KIEROWCY NA TORZE	15
16. PUNKTACJA I KLASYFIKACJE W RUNDACH MOW RC	15
17. NAGRODY W RUNDACH MOW RC	15
18. WARUNKI KLASYFIKACJI ROCZNEJ	16
19. KARY NAKŁADANE PRZEZ ZSS	16
20. PARK ZAMKNIĘTY - „PARC FERME”	16
21. OCHRONA ŚRODOWISKA	16
22. PROTESTY	17
23. INNE POSTANOWIENIA	17
ZAŁĄCZNIK NR 1	
REGULAMIN TECHNICZNY MOW RC Grupa SuperCars / SuperNational	18
ZAŁĄCZNIK NR 2	
REGULAMIN TECHNICZNY MOW RC Grupy BMW E36/SC Cup/126p Cup	22
ZAŁĄCZNIK NR 3	
REGULAMIN TECHNICZNY MOW RC Grupa Junior Buggy	227
ZAŁĄCZNIK NR 4	
ROZMIESZCZENIE REKLAMY ORGANIZATORA	30

1. RZEPISY OGÓLNE

1.1. Mistrzostwa Okręgu Warszawskiego Rallycross (zwany dalej MOW RC) jest 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 (zwane dalej Przepisami Ogólnymi);
- niniejszy Regulamin MOW RC wraz z załącznikami i komunikatami OKSS PZM;
- Regulamin uzupełniający danych zawodów zatwierdzony przez OKSS 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 Prawa o Ruchu Drogowym.

1.4. Nadzór nad zawodami Mistrzostw Okręgu Warszawskiego Rallycross sprawuje Okręgowa Komisja Sportu Samochodowego ZO PZM w Warszawie (Zwana dalej OKSS 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 Regulaminów Sportowych.

2. ORGANIZATOR

2.1. Organizatorem poszczególnych rund MOW RC 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 OKSS PZM oraz zmianami wprowadzanymi przez OKSS 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 MOW RC (zał. nr 1 do niniejszego regulaminu), lub art. 279 Załącznika J do MKS (zwanego dalej Zał. J).

3.1.1. Dla silników doładowanych, maksymalna dozwolona nominalna pojemność skokowa wynosi 2058 cm³ dla silników benzynowych i 2333 cm³ dla silników Diesla. Silniki wolnossące są dozwolone do przeliczonej pojemności równej silnikom turbodoładowanych.

3.1.2. Masa minimalna zgodna z art. 279 Zał. J.

3.2. Grupa SuperNational

Samochody z napędem na 2 koła, również z utraconą homologacją FIA o pojemności skokowej silnika do 5000 cm³, zgodne z regulaminem technicznym MOW RC (zał. nr 1), lub art. 279 Zał. J.

3.2.1. Podział na klasy samochodów z Grupy SuperNational

S2000 – samochody z silnikami o pojemności do 2000 cm³

OPEN – samochody z silnikami o pojemności ponad 2000 cm³

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

3.3. BMW E36 / SC Cup / 126p Cup

Klasy markowe, samochody zgodne z regulaminem technicznym MOW RC (zał. nr 2 do niniejszego regulaminu).

3.4. Junior Buggy

Samochody typu „buggy” zbudowane na podzespołach samochodu PF 126p, zgodne z regulaminem technicznym MOW RC (zał. Nr 3 do niniejszego regulaminu).

3.5. 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 przez współczynnik 1,5 zgodnie z art. 252-3.1 do 3.5 Zał. J.

3.6. W silnikach doładowanych obowiązuje stosowanie ogranicznika wlotu powietrza zgodnie z art. 279-5.2.3 Zał. J.

3.7. W sezonie 2017 grupę/klasę stanowi minimum cztery samochody. W przypadku nieutworzenia klasy Zawodnicy zostają przeniesieni do klasy wyższej.

3.8. Dopuszcza się (za zgodą OKSS PZM) utworzenie innych klas MOW RC niż ww. na pisemny wniosek zainteresowanych zawodników, pod warunkiem zebrania się minimum czterech samochodów.

4. DOPUSZCZENI ZAWODNICY, 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, 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 MKS wraz z jego załącznikami, Regulaminem Sportowym, Regulaminem Ramowym MOW RC na dany rok, Komunikatami i Biuletynami OKSS PZM.

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 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 OKSS 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 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 oficjalnej tablicy ogłoszeń zawodów.

5.6. Wszystkie komunikaty zmieniające zapisy zatwierdzonego regulaminu uzupełniającego wchodzące w życie przed rozpoczęciem zawodów, podlegają zatwierdzeniu przez OKSS 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:

Niedziela:

6:30 Otwarcie Biura Zawodów

6:30-8:30 Odbiór Administracyjny

6:30-8:35 Badania Kontrolne

8:45 I posiedzenie Zespołu Sędziów Sportowych

9:05 Odprawa z zawodnikami, losowanie pozycji na liście startowej

9:30-10:00 Trening Wolny

10:05 II posiedzenie Zespołu Sędziów Sportowych

10:30 Biegi Kwalifikacyjne I, II, III, IV (po każdym sesji kwalifikacyjnej zraszanie toru)

14:30 III posiedzenie Zespołu Sędziów Sportowych

14:50 Półfinały A,B

- 15 min po Półfinałach – IV posiedzenie Zespołu Sędziów Sportowych

15:30 Finały

- 15 min po Finałach – V posiedzenie Zespołu Sędziów Sportowych

16:40 Wręczenie nagród

30 min po Wręczeniu nagród zamknięcie Biura Zawodów

6. OSOBY OFICJALNE - WŁADZE I KIEROWNICTWO ZAWODÓW

6.1. Władze zawodów stanowi: 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;
- dyskwalifikację 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 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 OKSS PZM, pozostałe osoby oficjalne wyznaczane są przez Organizatora, z zastrzeżeniem zatwierdzenia ich przez OKSS 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 kolegialnie pod kierownictwem przewodniczącego, który jest odpowiedzialny za ustalenie i przestrzeganie planu zebrań, porządku obrad i redakcję protokółów 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. OKSS 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. W przypadku gdy kierownik BK nie posiada uprawnień kontrolera lub sędziego technicznego musi on wyznaczyć, po zasięgnięciu opinii delegata technicznego PZM, swojego zastępcę spośród, pracujących przy badaniu, sędziów i kontrolerów BK. Tylko kierownik BK lub upoważniony zastępca ma prawo do wystawiania wiz świadczących o badaniu. Kierownik BK lub upoważniony zastępca jest zobowiązany do przygotowania właściwych protokółów, 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. OKSS PZM ma prawo powołać Obserwatora PZM. Jeżeli członek ZSS nie jest z klubu organizatora może zostać wyznaczony na tę funkcję przez OKSS PZM.

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 / kierowcy;
- międzynarodową kartę zdrowia (zwaną dalej 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 OA pismo o rezygnacji z udziału w zawodach z podaniem przyczyn. W razie niespełnienia tego warunku organizator wystąpi do OKSS 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 2017 wynosi:

Grupa / Klasa	I termin zgłoszeń	II termin zgłoszeń
SuperCars	800,- PLN	1200,- PLN
SuperNational (S2000, OPEN) / BMW E36	500,- PLN	750,- PLN
SC Cup / 126p Cup	400,- PLN	600,- PLN
Junior Buggy	200,- PLN	300,- 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 200% wpisowego określonego dla terminu I, ale nie później niż 48 godzin przed BK 1.

7.3. 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/Pucharach 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 zgłoszonego samochodu (Zał. 3 do niniejszego regulaminu).

W grupie Junior Buggy obowiązuje dodatkowy numer naklejony na masce.

We wszystkich grupach/klasach dopuszcza się naklejenie numeru startowego na dachu, w osi podłużnej pojazdu, czytelny od tyłu pojazdu.

8.3. Organizator może zobowiązać kierowców/zawodników do umieszczenia na samochodach reklamy (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 pod nim wydana stosowna licencja), wysokość liter dużych - minimum 10 cm, małych - minimum 5 cm, w kolorze białym, obowiązuje użycie czcionki heveltica. 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 grupy 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 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 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 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 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 MKZ-y oraz KSS-y, zwracane są w biurze zawodów po zakończeniu rundy, lub wcześniej na polecenie dyrektora zawodów.

10.4. MKZ musi zawierać aktualne potwierdzenie badania lekarskiego.

Badania muszą być przeprowadzone przez lekarza specjalistę medycyny sportowej. W odniesieniu do dzieci i młodzieży do ukończenia 21 lat, oraz zawodników pomiędzy 21 a 23

rokiem życia orzeczenie może wydać lekarz posiadający certyfikat ukończenia kursu wprowadzającego do specjalizacji w dziedzinie medycyny sportowej.

10.5. Do udziału w zawodach dopuszczeni będą zawodnicy/kierowcy z aktualnymi /ważnymi badaniami lekarskimi (ważność wpisu w karcie zdrowia wynosi maksymalnie 6 miesięcy, o ile lekarz nie określi krótszego terminu).

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 wymagający hospitalizacji musi być odnotowany przez lekarza zawodów w MKZ, zgodnie z Rozdziałem II pkt. 2. Załącznika L do MKS (zwanego dalej Zał. L).

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 zarządzonej 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 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 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 wolny. Komisja techniczna zobowiązana jest do usunięcia oznaczeń dopuszczających samochód wycofany z udziału w zawodach.

12.11. Zaleca się, aby podczas BK-1 były znakowane kaski, pasy bezpieczeństwa, kombinezony, gaśnice, klatki bezpieczeństwa, opony.

12.12. Kierownik BK po zakończonym BK-1 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 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 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 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.

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 otrzymuje liczbę punktów $-(-)1$ najwolniejszego kierowcy w danej kwalifikacji.; nie startował w biegu kwalifikacyjnym - 0 pkt.; został zdyskwalifikowany 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 klasyfikacji MOW RC 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 pierwszych 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, 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 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 MOW RC 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. 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 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 MOW RC 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 MOW RC (z wyłączeniem klas S2000, OPEN). 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 zdyskwalifikowany z biegu półfinałowego lub finału nie otrzymuje dodatkowych punktów do klasyfikacji MOW RC.

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.” - 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 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 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 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).

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

- 2 przenośne gaśnice 6kg (dopuszcza się 3 przenośne gaśnice 4kg)
- koc ognioodporny,
- rękawice ognioodporne / odporne na temperaturę,
- miotła,
- łopata,
- środek niwelujący olej (tylko na PO gdzie jest tor utwardzony),
- nóż do ciecra 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 pokazywana 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 roszeniu 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 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 zdyskwalifikowany 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 dyskwalifikacji z biegu włącznie.

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 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. Dopuszczone jest używanie kasków z utraconą homologacją FIA (nie dotyczy grupy Junior Buggy). W grupie Junior Buggy dozwolony jest 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 (Nie dotyczy grupy Junior Buggy). W grupie Junior Buggy dozwolony jest 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 do fotela za pomocą pasów bezpieczeństwa (lista tech. FIA nr 24) – zgodne z art. 253-6. Zał. J. Dopuszcza się stosowanie pasów bezpieczeństwa z przekroczoną datą ważności do użycia (Not Valid) o 5 lat. Pasy te jednak nie mogą nosić znamion zbytniego wysłużenia zagrażającego bezpieczeństwu. W grupie Junior Buggy pasy bezpieczeństwa zgodne z art. 16 Regulaminu Technicznego MOW RC grupy Junior Buggy.

d) mieć wszystkie szyby w drzwiach zamknięte.

Nie dotyczy grupy Junior Buggy

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 FIA 8855/1999) przez okres siedmiu lat od daty produkcji bez dodatkowego przeglądu producenta, lub fotele norma FIA 8862-2009 (lista techn. FIA nr 40).

W grupie Junior Buggy fotele zgodne z art. 16 Regulaminu Technicznego MOW RC grupy Junior Buggy.

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. W grupie Junior Buggy siatka obowiązuje po obu stronach.

e) Te miejsca klatki bezpieczeństwa, które mogłyby być narażone na bezpośredni kontakt z ciałem kierowcy muszą być obłożone niepalną otuliną zabezpieczającą.

Te miejsca klatki bezpieczeństwa, które mogłyby być narażone na bezpośredni kontakt z kaskami zawodników muszą być obłożone otuliną zabezpieczającą, która musi spełniać standard FIA 8857-2001, typ A (patrz lista techn. FIA nr 23 -„Otulina zabezpieczająca homologowana przez FIA”) i być na stałe zamontowaną do klatki.

W grupie Junior Buggy dopuszcza się użycie innych niepalnych otulin.

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) w grupie Supercars jest obowiązkowy, dla pozostałych grup/klas jest zalecany (od 1 stycznia 2018r obowiązkowy), z wyjątkiem grupy Junior Buggy.

14.3. 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 łącznie.

15.9. Zabrania się, pod karą dyskwalifikacji 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 / Klasach (w/g art. 13).

16.2. Klasyfikacja klas S2000/OPEN:

Klasyfikacja dla klas S2000/OPEN będzie nadana przez wyodrębnienie zawodników poszczególnej klasy na podstawie końcowych wyników grupy SuperNational. Zawodnicy otrzymają punkty w/g klucza:

Miejsce	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
Punkty	20	17	15	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

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 klasie liczącej 4 i więcej kierowców - 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/kierowcy 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 Okręgu Warszawskiego Rallycross;
 - Wicemistrz Okręgu Warszawskiego Rallycross;
 - II Wicemistrz Okręgu Warszawskiego Rallycross;
- w klasyfikacjach indywidualnych poszczególnych Grup / Klas;

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

- w klasyfikacji końcowej rocznej sklasyfikowanych zostanie minimum 4 kierowców (zostali sklasyfikowani w co najmniej trzech rundach)

18.3. W klasyfikacji końcowej MOW RC znajdą się wszyscy zawodnicy, którzy zostali sklasyfikowani w minimum trzech rundach.

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.

19. KARY NAKŁADANE PRZEZ ZSS

ZSS nie jest w żaden sposób związany decyzjami podejmowanymi 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 zgodne z MKS.

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

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 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 karane przez ZSS karami przewidzianymi przez MKS aż do dyskwalifikacji z zawodów łącznie.

21.6 Stanowisko zawodnika w Parku Maszyn musi być wyposażone w płachtę serwisową z materiału płynoszczelnego 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

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.

22.3. Wszystkie protesty powinny być złożone do dyrektora zawodów i muszą być składane na piśmie w biurze zawodów wraz z opłatą w wysokości określonej niniejszym regulaminem (art. 22.5. niniejszego regulaminu). 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 PZM. 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:

- dwukrotność wpisowego wpłaconego przez składającego protest;

- w przypadku określonym w art. 12.5. niniejszego regulaminu: pięciokrotność wpisowego wpłaconego przez składającego protest.

22.6. 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.

22.7. Wysokość kaucji towarzyszącej zapowiedzi odwołania od decyzji ZSS do OKSS PZM wynosi 2500,- PLN.

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 terrorizm, 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.

Zatwierdzono wraz z załącznikami przez OKSS PZM w dniu 07.03.2017r.

ZAŁĄCZNIK NR 1

REGULAMIN TECHNICZNY MOW RC 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. 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 poliwęglanów lub innego materiału zatwierdzonego przez FIA i musi posiadać odpowiednie oznakowanie;
- musi być zastosowany układ zapewniający skuteczne usuwanie pary z wewnętrznej powierzchni szyby;
- czyszczenie 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 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). 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. 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/cm³).
- 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). Lusterka mogą być seryjne. Każde lustro musi mieć powierzchnie odbijającą co najmniej 90 cm². Lustro wewnętrzne jest nieobowiązkowe.

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.

2. PODWOZIE

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

- dopuszcza się wzmocnienie 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. Dopuszcza się możliwość stosowania tylko jednego silnika podczas jednych zawodów.

4.2. Maksymalna pojemność skokowa silników jakie można zastosować:

- Grupa SuperCars zgodnie z art. 3.1.1. niniejszego regulaminu MOW RC;
- Grupa SuperNational zgodnie z art. 3.2. niniejszego regulaminu MOW RC.

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

4.4. Dozwolone jest stosowanie silnika innego producenta niż nadwozie samochodu.

4.5. Dozwolone jest stosowanie zmiennych faz rozrządu.

4.6. Układ przeniesienia napędu, wybór i ilość osi napędzanych dowolne.

4.7. Skrzynia biegów zgodnie z art. 279 Zał. J.

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. W samochodach z silnikami o pojemności (przeliczeniowej) skokowej powyżej 2000 cm³ zaleca się zbiornik bezpieczny ze specyfikacją FIA.

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

do 1400 cm³ - 80 dcm³

do 1600 cm³ - 90 dcm³

do 2000 cm³ - 100 dcm³

do 2500 cm³ - 110 dcm³

pow. 2500 cm³ - 120 dcm³

7. MASA SAMOCHODU

7.1. Obowiązuje minimalna masa samochodu z kierowcą i osobistym wyposażeniem:

Pojemność silnika (dla silników doładowanych, pojemność po przeliczeniu zgodnie z pkt. 3.4. regulaminu ramowego MOW RC)		Masa samochodu [kg]
ponad [cm ³]	do [cm ³]	
	1100	800
1100	1400	870
1400	1600	960
1600	2000	1040
2000	2500	1130
2500	3000	1210
3000	3500	1300
3500	4000	1380
4000	5000	1410

7.2. 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.

8. KOŁA / OPONY

8.1. Rodzaj kół i opon jest dowolny.

8.2. Użycie dystansów jest dozwolone.

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

Szpilki po zamontowaniu koła nie mogą wystawać poza jego obrys.

8.4 W czasie wyścigu koło zapasowe musi zostać wymontowane z samochodu.

8.5 Maksymalna szerokość kół jest uzależniona od pojemności skokowej silnika i wynosi:
do 1400 cm³ - 10"

do 1600 cm³ - 11"
do 2000 cm³ - 12"
do 3000 cm³ - 14"
ponad 3000 cm³ - 16"

8.6. Ręczne nacinanie lub modyfikacja określonego wzoru bieżnika opony jest dozwolone.

9. AKUMULATOR I OŚWIETLENIE

9.1. 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 samochodu 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)

9.2. 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 podłożem 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.

- Musi być widoczna od tyłu samochodu,
- Musi znajdować w osi samochodu,
- Musi pozostawać zapalone podczas trwania treningów, biegów i finałów,
- Musi pozostać zapalone nawet, gdy główny włącznik jest w pozycji „off”.
- Stanowczo zaleca się stosowanie „świeateł deszczowych” typu zatwierdzonego przez FIA (Lista techniczna nr 19).

10. 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 MOW RC Klasa BMW E36/SC Cup/126p Cup

1. NADWOZIE

1.1. Szerokość nadwozia musi pozostać seryjna.

1.2. Do budowy można użyć:

1.2.1. Klasa BMW E36

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

1.2.2. Klasa SC Cup

- samochody marki FIAT, model Cinquecento (dalej zwany CCS) i Seicento (dalej zwany SCS) 1108 zgodne z kartą homologacyjną FIA N 5529, N 5593, N 5595.

1.2.3. Klasa 126p Cup

- samochody marki FSM, model 126p – 652cm³ zgodnie z kartą homologacyjną FIA A 5188.

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.

1.4.1. Klasa Fiat 126p:

Za wyjątkiem drzwi kierowcy, można stosować dowolny niepalny materiał na błotniki, pokrywy silnika, bagażnika, 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 oznakowanie,
 - 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. 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/cm³).

- 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). Lusterka mogą być seryjne. Każde lustro musi mieć powierzchnie odbijającą co najmniej 90 cm². Lustro wewnętrzne jest nieobowiązkowe.

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 zamiennik 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 SC 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

4.1. Klasa BMW E36:

- 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 samochodu;
- Dopuszczona jest blokada mechanizmu różnicowego (szpera) o maksymalnym spięciu 65 Nm, pomiar dokonywany jest przy podniesionym od podłoża kole napędowym 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.

4.2. Klasa SC Cup:

- Dozwolone jest stosowanie zamiennie kompletnych silników występujących w modelach CCS i SCS o pojemności 1108cm³.
- Silnik musi być zgodny z kartą homologacyjną FIA N 5529, N 5593, N 5595.
- 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 CCS/SCS. Zabrania się stosowania elementów blokujących mechanizm różnicowy przeniesienia napędu.
- Sprzęgło musi pozostać seryjne
- Układ dolotowy musi pozostać seryjny łącznie z obudową filtra oraz filtrem.
- Układ zasilania musi pozostać seryjny.

4.2.1. W sezonie 2017 oprócz art. 4.2. niniejszego regulaminu, 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 - min 1,65 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;
- wymiary A i B wałka rozrządu muszą być zachowane (zarys krzywki dowolny, art. 325 karty homologacyjnej);

4.3. Klasa 126p Cup:

- Silnik zgodny z modelem samochodu, o maksymalnej pojemności 652cm³;
- Silnik musi być zgodny z kartą homologacyjną A 5188;
- Masa koła zamachowego dowolna;
- Alternator/prądnice można zmodyfikować lub usunąć;

- Zabrania się stosowania elementów blokujących mechanizm różnicowy przeniesienia napędu;
- W skrzyni biegów dopuszcza się stosowanie tylko przełożenia głównego seryjnego 8/39.

4.4. W klasach BMW E36 oraz SC Cup dopuszcza się możliwość stosowania tylko jednego silnika podczas jednych zawodów. Pod warunkiem odebrania i zaplombowania podczas BK-1, w klasie 126p Cup dopuszcza się możliwość stosowania dwóch silników podczas jednych zawodów.

4.5. Poduszki silnika mogą zostać zmienione, pod warunkiem, że pochodzą z innego modelu tej samej marki, łąpy i mocowania silnika mogą zostać wzmocnione.

4.6. Punkty mocowania elementów układu napędowego mogą zostać wzmocnione.

4.7. Dopuszcza się stosowanie płyt i osłon wzmacniających pod układem napędowym.

5. UKŁAD WYDECHOWY (nie dotyczy klasy 126p Cup)

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 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).

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.

8.1.1. Klasa BMW E36:

Pojemność silnika		Masa samochodu [kg]
ponad [cm3]	do [cm3]	
	2000	1100

8.1.2. Klasa SC Cup:

Pojemność silnika		Masa samochodu [kg]
ponad [cm3]	do [cm3]	
	1108	800

8.1.2. Klasa 126p Cup:

Pojemność silnika		Masa samochodu [kg]
ponad [cm3]	do [cm3]	
	652	600

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. Klasa BMW E36:

- Dopuszczone są opony marki ZEETEX, model ZT1000, wymiar 195/65/R15.

9.2. Klasa SC Cup:

- Dopuszczone są opony:
ZEETEX, model ZT1000, wymiar 155/65/R13
Kormoran, model Impulser B2, rozmiar 155/65/R13.

9.3. Klasa 126p Cup:

- Rodzaj kół i opon jest dowolny.

9.4. Użycie dystansów jest dozwolone.

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

Szpilki po zamontowaniu koła nie mogą wystawać poza jego obrys.

9.6. W czasie wyścigu koło zapasowe musi zostać wymontowane z samochodu.

9.7. 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 samochodu 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 zaślepiene.

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 podłożem 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.

- Musi być widoczna od tyłu samochodu,
- Musi znajdować w osi samochodu,
- 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 zatwierdzonego przez FIA (Lista techniczna nr 19).

11. TELEMETRIA / KOMUNIKACJA GŁOSOWA

11.1. Jakakolwiek transmisja danych / komunikacja głosowa drogą bezprzewodową pomiędzy samochodem 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.

ZAŁĄCZNIK NR 3

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 mają 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 głowicę 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 puszki 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 dowolna 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. 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 „masa” 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 4 ROZMIESZCZENIE REKLAMY ORGANIZATORA

Szyby boczne, tylne



czcionka - Helvetica
wysokość - 10 cm
grubość kreski - 1.5 cm
barwa - biała
Tylko pierwsza litera duża.
Dopuszcza się 1. literę Imienia.
Tło przezroczyste (szyba)

Nr startowy

