

**REGULAMIN RAMOWY  
GÓRSKICH SAMOCHODOWYCH  
MISTRZOSTW POLSKI**

**NA ROK 2010**



**POLSKI ZWIĄZEK MOTOROWY  
GŁÓWNA KOMISJA SPORTU SAMOCHODOWEGO**

## Spis Treści:

1. Ustalenia ogólne .....	3
2. Kalendarz .....	3
3. Ogólne warunki dopuszczenia trasy.....	4
4. Dopuszczone samochody .....	4
5. Dopuszczeni zawodnicy .....	6
6. Regulamin Uzupełniający .....	6
7. Osoby oficjalne – Władze Zawodów.....	7
8. Zgłoszenia, Wpisowe, Reklama, Numery Startowe .....	8
9. Ubezpieczenia .....	9
10. Przebieg Zawodów, Sygnalizacja.....	10
11. Park Maszyn.....	13
12. Park zamknięty.....	14
13. Protesty i odwołania .....	14
14. Ceremonia zakończenia zawodów – puchary, nagrody .....	14
15. Warunki klasyfikacji, punktacja podczas zawodów.....	15
16. Klasyfikacje GSMP.....	15
17. Inne postanowienia .....	16

### Załączniki :

Załącznik <b>1</b>	Regulamin Techniczny GSMP
Załącznik <b>2</b>	Regulamin Techniczny Grupy E1
Załącznik <b>2a</b>	Zasady dopuszczenia samochodów grupy E 1
Załącznik <b>2b</b>	Karta Techniczna samochodu grupy E 1
Załącznik <b>2c</b>	Homologacja samochodu grupy E 1
Załącznik <b>3</b>	Regulamin Techniczny Grupy H
Załącznik <b>4</b>	Standardowy Regulamin Uzupełniający;
Załącznik <b>5</b>	Regulamin Techniczny Sam. Hist. RSMP i GSMP
Załącznik <b>5a</b>	Karta zgodności historycznej i technicznej sam. gr. HS
Załącznik <b>6</b>	Numery startowe ,Reklama
Załącznik <b>7</b>	Formularz karty OA/BK
Załącznik <b>7a</b>	Zielona Karta BK-1,2010
Załącznik <b>8</b>	Formularz zgłoszenia
Załącznik <b>9</b>	Wniosek wspólnego/sąsiadującego stanowiska serwisowego
Załącznik <b>10</b>	Wniosek o dodatkową powierzchnię na stanowisko serwisowe w Parku Maszyn

## 1. USTALENIA OGÓLNE

**1.1.** Górskie Samochodowe Mistrzostwa Polski (zwane dalej GSMP) są własnością Polskiego Związku Motorowego (zwanego dalej PZM).

**1.2.** Górskie Samochodowe Mistrzostwa Polski są mistrzostwami otwartymi.

**1.3.** Nadzór nad przebiegiem GSMP sprawuje Główna Komisja Sportu Samochodowego PZM (zwana dalej GKSS), która zastrzega sobie prawo interpretacji niniejszego regulaminu i jest jedyną władzą upoważnioną do rozpatrywania i rozstrzygania wszelkich rozbieżności i wątpliwości, które mogą powstać przy stosowaniu i interpretacji niniejszego regulaminu i innych przepisów, w oparciu o które rozgrywane są GSMP, oraz do podejmowania decyzji.

**1.4.** GSMP rozgrywane są w oparciu o następujące przepisy:

- Międzynarodowy Kodeks Sportowy FIA wraz z załącznikami,
- niniejszy Regulamin Ramowy rozgrywek wraz z załącznikami, uznany za obowiązujący we wszystkich rundach GSMP w roku 2010, oraz zatwierdzonego przez GKSS Regulaminu Uzupełniającego Wyścigu.

**1.5.** Rundy GSMP rozgrywane są na zamkniętej trasie wyścigu, wyłączonej z ruchu drogowego. Podczas podjazdów zapoznawczych, treningowych i wyścigowych nie obowiązują przepisy „Prawa o ruchu drogowym” (wykorzystanie dróg w sposób szczególny art. 65 Prawo o Ruchu Drogowym).

**1.6.** „POSTANOWIENIE W SPRAWIE WDROŻENIA I OBOWIĄZYWANIA WYMAGAŃ TECHNICZNYCH I BEZPIECZEŃSTWA, DOTYCZĄCE PROJEKTOWANIA, BUDOWY I EKSPLOATACJI ORAZ PROCEDURY HOMOLOGACJI OKAZJONALNYCH TRAS SAMOCHODOWYCH WYŚCIGÓW GÓRSKICH”, stanowi o obowiązku stosowania od 2008r. i latach następnych, wymagań technicznych i bezpieczeństwa oraz procedur, zawartych w ZAŁĄCZNIKACH NR.1 – 5 i w tekście „POSTANOWIENIA.....”, przez organizatorów zawodów oraz projektujących, budujących i eksploatujących trasę i infrastrukturę technologiczną wyścigu oraz ich egzekwowania, w toku homologacji, inspekcji kontrolnych oraz w czasie zawodów, przez Inspektorów Komisji Torów i Tras Motorowych PZM i Władze zawodów.

## 2. KALENDARZ IMPREZ

**2.1.** Do GSMP będą zaliczane zawody umieszczone w oficjalnym kalendarzu sportowym PZM na rok 2010, zwane dalej rundami.

**2.2.** Warunkiem koniecznym umieszczenia samochodowego wyścigu górskiego w oficjalnym Kalendarzu Sportów Samochodowych PZM, jest homologowanie trasy wyścigu przez uprawniony organ i wydanie Licencji Krajowej PZM, stanowiącej potwierdzenie, iż okazjonalna trasa wyścigu i przynależna infrastruktura technologiczna spełniają „Szczegółowe Wymagania Techniczne i Bezpieczeństwa Dotyczące Okazjonalnych Tras Samochodowych Wyścigów Górskich”, które stanowią ZAŁĄCZNIK NR.4. do „POSTANOWIENIA...”

**2.3.** Warunkiem umieszczeniem wyścigu w oficjalnym Kalendarzu Sportów Samochodowych PZM w ramach GSMP na kolejny sezon sportowy jest:

- posiadanie przez organizatora zawodów, ważnej Licencji Krajowej PZM trasy planowanych zawodów zgodnie z pkt 3.4 niniejszego regulaminu .
- W szczególnie uzasadnionych przypadkach GKSS na wniosek organizatora może odstąpić od tej zasady.

**2.4.** Rundy GSMP mogą być rozgrywane poza granicami Polski,

**2.5.** W cyklu GSMP w roku 2010 rozegrane zostaną następujące zawody:

30.04 – 02 maja	Korczyna	- 1 i 2 runda
21–23 maja	Cisna	- 3 i 4 runda
18 –20 czerwca	Limanowa	- 5 i 6 runda + FIA-CEZ Hill-Climb Trophy
02 –04 lipca	Sopot	- 7 i 8 runda
30.07-01 sierpnia	Vršok /SK	- 9 i 10 runda + FIA-CEZ Hill-Climb Trophy
20 –22 sierpnia	Sienna	- 11 i 12 runda
03-05 września	Rościszów	- 13 i 14 runda*
24 –26 września	Załuż	- 15 i 16 runda + FIA-CEZ Hill-Climb Trophy + SK
15-17 października	Góra św. Anny	- 17 i 18 runda*

\* - po otrzymaniu homologacji trasy.

### **3. OGÓLNE WARUNKI DOTYCZĄCE TRASY I PRZEBIEGU GSMP**

**3.1.** GSMP to wyścigi samochodowe rozgrywane na trasie, która prowadzi pod górę. Są to zawody, w których każdy pojazd startuje indywidualnie a zawodnicy rywalizują ze sobą uzyskanymi czasami przejazdu.

**3.2.** Wyścigi mogą się odbywać wyłącznie na trasach posiadających aktualną homologację PZM - tzw. Licencję Krajową.

**3.3.** Trasa musi odpowiadać następującym warunkom:

- długość trasy - łączna długość podjazdów wyścigowych w rundzie min. 5 km;
- szerokość trasy - minimum 5 m; zwężenia do minimalnej szerokości 4 m są dopuszczalne dla odcinków o ograniczonej długości pod warunkiem, że widoczność na każdym z tych odcinków odpowiada drodze hamowania, a suma ich długości nie przekracza 10% całkowitej długości trasy;
- szczegółowy sposób zabezpieczenia trasy, wraz z wykazem stosowanych zabezpieczeń określają warunki Licencji Krajowej wydanej przez PZM.

**3.4.** Organizator powinien wystąpić do Komisji Torów i Tras PZM o przeprowadzenie procedury homologacji trasy:

- W sezonie poprzedzającym, datę zgłoszenia wyścigu do oficjalnego Kalendarza Sportów Samochodowych w ramach GSMP w takim terminie, aby mógł otrzymać ważną Licencję Krajową PZM trasy wyścigu na sezon przyszły, do dnia 15 listopada aktualnego sezonu sportowego.

- W szczególnych przypadkach na 90 dni przed zawodami, dla tras nowych.

**3.4.1.** W przypadku wystąpienia zmian w: przebiegu trasy, długości trasy, pogorszenia, jakości nawierzchni lub pogorszenia, jakości zabezpieczeń i modyfikacji okazjonalnej trasy w przynależnej infrastrukturze technologicznej naruszające dotychczasowe szczegółowe wymagania techniczne i bezpieczeństwa wyścigu w stosunku do warunków otrzymanej homologacji trasy, pomimo posiadanej ważnej aktualnie Licencji Krajowej PZM trasy wyścigu, organizator zobowiązany jest taki fakt zgłosić do Komisji Torów i Tras PZM w celu dokonania specjalnej inspekcji kontrolnej i przeprowadzenie ponownej procedury homologacyjnej. Zgłoszenie takie powinno nastąpić z dostatecznym wyprzedzeniem do planowanego terminu zawodów (za wyjątkiem działania siły wyższej), tak, aby w dniu opublikowania Regulaminu Uzupełniającego tj. na 30 dni przed datą zawodów z powyższego tytułu nie nastąpiły żadne komplikacje z terminowym odbyciem się zawodów zgodnie z uzgodnioną i poprawioną dokumentacją homologacyjną przez Komisję Torów i Tras PZM. Za zrealizowanie i przestrzeganie warunków homologacji odpowiedzialny jest organizator wyścigu.

**3.5.** W dniu odbioru administracyjnego odbędzie się odbiór trasy przez delegowanego Inspektora Komisji Torów i Tras PZM na podstawie Raportu Inspekcji Trasy w oparciu o dokumentację homologacji trasy i jej załączników. Czas odbioru trasy organizator określi w programie Regulaminu Uzupełniającego zawodów.

**3.5.1.** Do odbioru trasy wyścigu pod względem sportowym przez Zespół Sędziów Sportowych (zwany dalej ZSS) w dniu zawodów niezbędne jest przedstawienie aktualnej Licencji Krajowej PZM trasy wraz z załącznikami, protokołu odbioru trasy sporządzonego przez delegowanego na zawody Inspektora Komisji Torów i Tras PZM i Planu Bezpieczeństwa Wyścigu.

**3.6.** Organizator powinien zadbać o odpowiednią oprawę, godną imprezy o randze Mistrzostw Polski i maksymalne rozpropagowanie zawodów w regionie.

**3.7.** Organizator powinien wydać i szeroko kolportować program zawodów – informator dla widzów, w którym będą także zawarte zalecenia dotyczące właściwego zachowania się i zasady bezpiecznego oglądania wyścigu.

Zaleca się wyznaczenie stref dla widzów w najbardziej atrakcyjnych miejscach na trasie wyścigu oraz zapewnienie infrastruktury w takich miejscach (mała gastronomia, sanitariaty, punkty sprzedaży programów, pamiątek, nagłośnienie).

### **4. DOPUSZCZONE SAMOCHODY – PODZIAŁ NA GRUPY I KLASY**

**4.1.** Do startu w rundach GSMP dopuszczone będą następujące samochody spełniające wymogi Regulaminu Technicznego GSMP określone w załączniku Nr 1.

**4.2.** Samochody startujące w ramach Pucharów Markowych (byłych oraz aktualnych) zostaną włączone do jednej z grup/klas:

- a. samochody: Alfa Romeo 156, Daewoo Lanos, KIA Picanto, KIA Cee'd
  - do grupy N lub A (dopuszcza się stosowanie kół/opon zgodnie z Zał. J),
- b. samochody VW Golf grupa „OPEN”.

Utworzenie osobnej klasy pucharowej jest możliwe po spełnieniu jednego z n.w. warunków:

- złożeniu deklaracji przez gestora Pucharu, że jest zainteresowany taką klasyfikacją oraz określeniu zasad startu,

- złożeniu deklaracji przez grupę zawodników, że w sezonie 2010 będzie startowało min. 5 zawodników w każdej rundzie w 50% + 1 runda GSMP.

**4.3.** Podział na grupy i klasy .

**4.3.1.** Samochody przypisane do kategorii I :

- grupa N, + R1
- grupa A, + R2, R3, Kit-Car, WRC, S2000 i SP
- grupa OPEN (H, E-1, CNG, ST, B)

Podział na klasy:

- do 1150 cm<sup>3</sup>
- powyżej 1150 do 1400 cm<sup>3</sup>
- powyżej 1400 do 1600 cm<sup>3</sup>
- powyżej 1600 do 2000 cm<sup>3</sup>
- powyżej 2000 cm<sup>3</sup>

Dla samochodów E 1 w grupie Open obowiązuje posiadanie homologacji/karty technicznej zgodnie z Zał. 2a – zasady dopuszczenia samochodów E1.

Dopuszcza się samochody zasilane CNG (Compressed Natural Gas) na podstawie wpisu w tym zakresie w ważnym dowodzie rejestracyjnym tego pojazdu.

**4.3.2.** Samochody przypisane do kategorii II:

Grupa D/E2 – SS (jednomiejscowe)

Grupa CN, E2 – SC + CN – 2003 i C3)

Podział na klasy:

- do 1400 cm<sup>3</sup>
- powyżej 1400 do 1600 cm<sup>3</sup>
- powyżej 1600 do 2000 cm<sup>3</sup>

Dla samochodów E1, E2-SH, E2-SC oraz E2-SS obowiązuje minimalna masa według FIA Zał.- J, Art. 277.

**4.3.3.** Samochody historyczne – zgodnie z Regulaminem Technicznym wspólnym dla GSMP i RSMP, na 2010r.

Samochody historyczne zostaną podzielone na grupy wiekowe oraz na klasy wg pojemności skokowej silnika w oparciu o Załącznik K pkt. 3 oraz zał. I do Zał. K/MKS.

O przynależności do danej grupy wiekowej decyduje data wydania karty homologacyjnej FIA dla danego modelu samochodu.

Podział na klasy dla grup wiekowych od „E” do „J” :

- do 750 cm<sup>3</sup>
- powyżej 750 do 1150 cm<sup>3</sup>
- powyżej 1150 do 1300 cm<sup>3</sup>
- powyżej 1300 do 1600 cm<sup>3</sup>
- powyżej 1600 do 2500 cm<sup>3</sup>
- powyżej 2500 cm<sup>3</sup>

- dla grupy wiekowej „Z” (youeng timer) ma zastosowanie podział na klasy wg pojemności skokowej silnika wg aktualnego Zał J/MKS.

Dla samochodów grupy HS – obowiązuje posiadanie karty zgodności historycznej PZM (KZTH) zgodnie z zał. 5a lub karty FIA (HTP).

**4.4.** Wyposażenie bezpieczeństwa wszystkich samochodów musi odpowiadać przepisom podanym w aktualnym Załączniku „J” FIA dla rajdów lub wyścigów (nie dotyczy samochodów historycznych). Samochody startujące w ramach wyścigów tj. GSMP, WSMP, Rallycross muszą posiadać zamontowane siatki ochronne od strony kierowcy, zgodne z Zał. „J”, natomiast dla pozostałych np. z RSMP powyższe jest zalecane a szyby boczne muszą być oklejone folią bezbarwną.

**4.5.** Podczas zawodów może być używane tylko paliwo zgodne z przepisami podanymi w Załączniku „J” FIA (nie dotyczy samochodów historycznych).

**4.6.** W grupach N i A dla samochodów posiadających silnik z turbodoładowaniem w zakresie stosowania ograniczników obowiązują przepisy zawarte w aktualnym Załączniku „J” FIA.

**4.7.** Każdy samochód nie spełniający wymagań w zakresie wyposażenia lub nie spełniający innych obowiązujących przepisów nie zostanie dopuszczony do zawodów lub zostanie wykluczony podczas ich trwania.

**4.8.** Wystawienie „wtórnika” książki samochodu sportowego skutkuje opłatą 350 zł na rzecz ZG PZM wpłaconą u organizatora zawodów.

**4.9.** W przypadku startu w rundach GSMP organizowanych w ramach zawodów zagranicznych obowiązują przepisy podane w regulaminach tych zawodów. Jeżeli będą respektowane odstępstwa krajowe, wydany zostanie odpowiedni komunikat.

## **5. DOPUSZCZENI ZAWODNICZY**

**5.1.** Do udziału w rundach GSMP dopuszczona będzie każda osoba fizyczna lub prawna, która posiada:

- ważną licencję zawodnika i licencję kierowcy stopnia: R, R1, BC oraz B1C1.
- aktualne prawo jazdy (z wyjątkiem zawodników/kierowców z licencją stopnia B1C1),
- Książkę Samochodu Sportowego,
- Książkę Zdrowia z aktualnymi badaniami lekarskimi wymaganymi dla sportu kwalifikowanego. Badania muszą być wykonane w Sportowej Przychodni Lekarskiej i potwierdzone wpisem przez uprawnionego lekarza posiadającego specjalizację medycyny sportowej.
- aktualna polisa ubezpieczenia OC samochodu sportowego.

Na czas trwania zawodów zdeponowane zostaną następujące dokumenty: Książka Zdrowia zawodnika/kierowcy po odbiorze administracyjnym, Książka Samochodu Sportowego i kserokopia polisy OC samochodu sportowego po badaniu kontrolnym BK-1.

**5.2.** W rundach GSMP, które są jednocześnie zawodami międzynarodowymi, zawodników/kierowców obowiązuje posiadanie licencji stopnia klasy R, BC lub innych międzynarodowych odpowiedniej kategorii. Zawodnicy posiadający licencje stopnia R1, B1C1 muszą uzyskać w ZG PZM licencję stopnia D obowiązującą na czas zawodów. Wszyscy zawodnicy muszą posiadać międzynarodowe Książki Zdrowia wymagane przepisami FIA (z aktualnym wpisem badań lekarskich przez uprawnionego lekarza).

**5.3.** Podczas podjazdów treningowych i wyścigowych, kierowcy zobowiązani są do używania homologowanych pasów bezpieczeństwa, kasków ochronnych i kompletnego ubioru ognioodpornego. W sezonie 2010 dla kombinezonów, butów, skarpet, rękawic, balaklawy i bielizny obowiązuje standard FIA 8856-2000.

**5.4.** Każdy wypadek kierowcy wymagający leczenia szpitalnego musi być odnotowany przez Naczelnego Lekarza zawodów w książce zdrowia. Wpis w książeczce wymaga ponownej jej aktualizacji przed następnymi zawodami.

**5.5.** Kierowców obowiązuje umieszczenie swojego nazwiska w dolnej części tylnych bocznych szyb, po obu stronach samochodu, przy zachowaniu poniższych wymagań:

- krój liter - Helvetica Bold
- wysokość liter 100 mm
- umieszczone będzie tylko nazwisko.
- duża litera będzie użyta tylko w pierwszej literze nazwiska, reszta będzie napisana małymi literami (tekstem)
- kolor liter – biały
- litery będą umieszczone bezpośrednio na szybie, bez jakiegokolwiek tła.

**5.6.** Wprowadza się również obowiązek stosowania oznaczeń grup, na obu tylnych szybach samochodu (duże litery N, A, E1, HS). Wysokość liter 120 mm.

Zawodników/kierowców startujących samochodami grup/klas E, C, HR i FH obowiązują przepisy regulaminu WSMP na rok 2010.

## **6. REGULAMIN UZUPEŁNIAJĄCY ZAWODÓW I INNE DOKUMENTY OFICJALNE**

**6.1.** Wszyscy organizatorzy rund GSMP zobowiązani są do opracowania Regulaminu Uzupełniającego zawodów, zgodnie ze schematem określonym w załączniku nr 4 – Standardowy Regulamin Uzupełniający.

**6.2.** Regulamin Uzupełniający musi być zatwierdzony przez GKSS, co najmniej na jeden miesiąc przed ogłoszeniem listy zgłoszeń, niezwłocznie opublikowany i rozesłany do klubów.

**6.3.** Wszystkie szczególne warunki i postanowienia dotyczące zawodów, muszą być wyraźnie określone w Regulaminie Uzupełniającym wyścigu.

**6.4.** Regulamin Uzupełniający musi być datowany i podpisany w imieniu Komitetu Organizacyjnego, a także określać numer wizy nadanej przez Biuro Sportu ZG PZM.

**6.5.** Dokumentami oficjalnymi zawodów są również:

- Licencja Krajowa trasy (wraz z załącznikami)
- Protokół odbioru trasy **Inspektora KTIT PZM**.
- Plan Bezpieczeństwa Wyścigu.
- Polisy ubezpieczenia wyścigu (OC i NNW).
- Lista zgłoszeń.

- Protokoły badań kontrolnych.
- Lista dopuszczonych do zawodów (treningów).
- Wyniki treningów.
- Lista startowa.
- Wyniki wyścigów.
- Protokoły z posiedzeń ZSS.
- Ewentualne komunikaty i decyzje

**6.6.** Wszystkie komunikaty zmieniające zapisy zatwierdzonego Regulaminu Uzupełniającego wchodzące w życie przed zawodami, podlegają zatwierdzeniu przez GKSS. 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.

**6.7.** Organizator ma prawo do:

- wydawania Komunikatów tylko w zakresie spraw porządkowych w okresie przed zawodami, jako nieodłącznej części Regulaminu Uzupełniającego,
- odwołania wyścigu w przypadku niewystarczającej liczby uczestników (min. 30 zawodników) bez zwrotu wpisowego,
- przerwania zawodów z powodu siły wyższej lub nieprzewidzianych zdarzeń, bez zwrotu wpisowego i wypłaty jakichkolwiek odszkodowań.

## **7. OSOBY OFICJALNE – WŁADZE I KIEROWNICTWO WYŚCIGU**

**7.1.** Władzę wyścigu stanowi Zespół Sędziów Sportowych, składający się z 3 osób (Przewodniczący i dwaj Członkowie) wyznaczony przez GKSS i sędziujący zawody zgodnie z przepisami Międzynarodowego Kodeksu Sportowego i niniejszego Regulaminu oraz Regulaminu Uzupełniającego Wyścigu.

**Do kompetencji ZSS w szczególności należy:**

- a) odbiór trasy wyścigu przed zawodami pod względem sportowym;
- b) przerwanie wyścigu;
- c) zatwierdzenie listy startowej i wyników;
- d) nakładanie kar na kierowców, do wykluczenia włącznie;
- e) rozpatrywanie protestów i odwołań od decyzji Kierownictwa Wyścigu;
- f) podejmowanie innych decyzji mających wpływ na wyniki wyścigu.

**7.2.** ZSS urzęduje kolegialnie pod kierownictwem Przewodniczącego. Jest on szczególnie odpowiedzialny za ustalenie i przestrzeganie planu zebrań, porządku obrad i redakcji protokołów z posiedzeń. W przypadku równowagi głosów podczas głosowania, jego głos jest decydujący.

Prawa i obowiązki Przewodniczącego ZSS:

- prowadzi posiedzenia ZSS wg przyjętego i zatwierdzonego porządku;
- zwołuje nadzwyczajne posiedzenia ZSS;
- prowadzi odprawy ze służbami organizatora i może żądać zmian personalnych.

**7.3.** GKSS powołuje Delegata Technicznego na wszystkie rundy GSMP. **Zadaniem Delegata Technicznego jest kontrola, pomoc i nadzór nad zespołem sędziów i kontrolerów technicznych zawodów.** W sprawach technicznych i bezpieczeństwa samochodów sportowych jego zdanie jest wiążące. Za organizację badania kontrolnego odpowiedzialny jest organizator zawodów, który wyznacza kierownika badania kontrolnego.

**7.4.** GKSS powołuje na każdą rundę Inspektora trasy, z spośród rekomendowanych członków Komisji Torów i Tras ZG PZM w celu dokonania odbioru trasy zgodnie z przyznaną Licencją Krajową i jej załącznikami, z którego to odbioru sporządzi protokół trasy pod względem bezpieczeństwa zawodów. Bierze udział w posiedzeniach ZSS na prawach opiniującego prace organizatora w zakresie wymogów bezpieczeństwa trasy zawodów.

**7.5.** GKSS powołuje na wszystkie rundy GSMP Obserwatora PZM.

Zadaniem obserwatora jest dokonanie oceny pracy poszczególnych służb, kompetencji osób funkcyjnych oraz poprawności przebiegu zawodów w oparciu o obowiązujące przepisy i regulaminy w tym zakresie. Obserwator bierze udział w posiedzeniach ZSS.

Nazwiska w/w wraz z Sekretarzem ZSS muszą być ujęte w Regulaminie Uzupełniającym zawodów.

**7.6.** Kierownictwo zawodów stanowią:

- a) Dyrektor wyścigu
- b) Vice Dyrektor ds. sportowych
- c) Vice Dyrektor ds. sędziów
- d) Vice Dyrektor ds. organizacyjnych

- e) Vice Dyrektor ds. trasy i jej zabezpieczenia
- f) Odpowiedzialny za kontakty z zawodnikami
- g) Naczelnny Lekarz zawodów
- h) Kierownik BK
- i) Kierownik komisji obliczeń

Wszystkie osoby wymienione w pkt. 7.6 za wyjątkiem „d”, „g” oraz „i” muszą posiadać licencję sędziego sportowego stosownego stopnia.

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

**7.8.** Władze i Kierownictwo wyścigu ściśle współpracują podczas trwania zawodów, a Dyrektor jest szczególnie odpowiedzialny za ich przebieg, zgodny z obowiązującymi przepisami, regulaminami i harmonogramem czasowym.

## **8. ZGŁOSZENIA, WPISOWE, REKLAMA I NUMERY STARTOWE**

**8.1.** Każda osoba, która zamierza uczestniczyć w rundzie GSMP obowiązana jest nadesłać do organizatora zgłoszenie. Potwierdzeniem zgłoszenia jest druk zgłoszenia potwierdzony pieczętą macierzystego klubu lub na wniosek zawodnika pismo potwierdzające to zgłoszenie przesłane e-mailem lub faksem przez w/w klub do organizatora.

**8.1.1.** Obowiązek przesłania zgłoszenia wraz z załącznikami spoczywa na zawodniku. Wypełniony formularz zgłoszenia oraz zeskanowany dokument potwierdzenia dowodu wpłaty wpisowego musi być przesłany pocztą e-mail (nie faksem) do organizatora przed upływem terminu zamknięcia listy zgłoszeń. Potwierdzony pieczętą klubu (lub pismo potwierdzające z klubu) oryginał zgłoszenia oraz zeskanowane niżej wymienione dokumenty: Licencja zawodnika/kierowcy, prawa jazdy, dowód rejestracyjny pojazdu (o ile pojazd jest zarejestrowany) muszą dotrzeć do organizatora pocztą (w kopercie) najpóźniej do terminu opublikowania listy zgłoszeń.

Za każdy stwierdzony przypadek przesłanego nieprawidłowo wypełnionego lub niekompletnego zgłoszenia będzie nakładana kara pieniężna w wysokości 200 PLN.

Obowiązujący formularz zgłoszenia podany jest jako załącznik nr 8 do niniejszego regulaminu.

**8.1.2.** Zgłoszenia będą przyjmowane po opublikowaniu regulaminu uzupełniającego, jednak nie później niż 4 dni przed terminem BK.

Zgłoszenie będzie przyjęte tylko i wyłącznie po opłaceniu wpisowego.

**8.1.3.** Przystępując do zawodów, uczestnicy zobowiązują się do przestrzegania niniejszych przepisów i odrzucają wszelkie odwoływanie się do sędziów lub arbitrów nieuwzględnionych w Międzynarodowym Kodeksie Sportowym FIA.

**8.1.4.** Zawodnik może dokonać zmiany samochodu po zamknięciu listy zgłoszeń, lecz nie później jak przed opublikowaniem listy startowej do podjazdów wyścigowych.

Zmieniony samochód musi należeć do tej samej grupy i klasy pojemności skokowej, jak w zgłoszeniu i spełniać wymogi regulaminowe.

**8.1.5.** Po zamknięciu list zgłoszeń nie można dokonywać żadnych zmian zawodników. Zmiany kierowców dozwolone są zgodnie z MKS. Nowy kierowca musi posiadać ważną licencję oraz zgodę swojego ASN/Klubu i musi być zgłoszony przed przeprowadzeniem odbioru administracyjnego.

**8.1.6.** Niedopuszczalne są podwójne zgłoszenia (1 kierowca na 2 samochody lub 1 samochód na 2 kierowców). Nie dotyczy zawodników dodatkowo startujących samochodem historycznym.

**8.1.7.** Organizator może określić w regulaminie uzupełniającym zawodów maksymalną dopuszczalną liczbę zawodników wraz z kryteriami przyjmowania zgłoszeń. Organizator zastrzega sobie prawo odmowy przyjęcia zgłoszenia bez podania przyczyn swojej decyzji zgodnie z MKS.

**8.1.8.** Każdy organizator jest zobowiązany do opublikowania listy zgłoszeń i przesłania jej pocztą elektroniczną lub faksem do Biura Sportu ZG PZM, nie później niż 48 godz. przed BK. Lista zgłoszeń powinna spełniać warunki listy startowej patrz pkt.10.4.3 i 10.4.4 niniejszego regulaminu.

**8.2.** Dla każdego zawodów GSMP na 2010 r. ustanawia się dwa terminy wpisowego, których dokładne daty określał będzie Regulamin Uzupełniający zawodów:

- I termin biegnie od opublikowania Regulaminu Uzupełniającego zawodów do 8 dnia przed · BK-1 włącznie, wpisowe dla tego terminu wynosi:

Zawodnik osoba fizyczna	Zawodnik osoba prawna	
500 PLN	750 PLN	z reklamą dodatkową organizatora, za jedną rundę
800 PLN	1200 PLN	z reklamą dodatkową organizatora, za podwójną rundę



1000 PLN	1500 PLN	bez reklamy dodatkowej organizatora za jedną rundę
1600 PLN	2400 PLN	bez reklamy dodatkowej organizatora za podwójną rundę

Wpisowe dla zawodników startujących samochodem historycznym wynosi:

Zawodnik osoba fizyczna	Zawodnik osoba prawna	
350 PLN	525 PLN	z reklamą dodatkową organizatora, za jedną rundę
500 PLN	750 PLN	z reklamą dodatkową organizatora, za podwójną rundę
700 PLN	1050 PLN	bez reklamy dodatkowej organizatora za jedną rundę
1000 PLN	1500 PLN	bez reklamy dodatkowej organizatora za podwójną rundę

Wpisowe dla zawodników startujących samochodem Fiat 126p wynosi:

Zawodnik osoba fizyczna	Zawodnik osoba prawna	
300 PLN	450 PLN	z reklamą dodatkową organizatora, za jedną rundę
400 PLN	600 PLN	z reklamą dodatkową organizatora, za podwójną rundę
600 PLN	900 PLN	bez reklamy dodatkowej organizatora za jedną rundę
800 PLN	1200 PLN	bez reklamy dodatkowej organizatora za podwójną rundę

II termin rozpoczyna się w czasie pomiędzy - od 7 dnia do 4 dnia włącznie przed BK-1, które wynosi 150% wpisowego określonego dla I terminu.

Wpisowe zespołu – 150 PLN za jednego kierowcę, za jedną rundę.

**8.2.1.** Wpisowe zostanie zwrócone w całości w przypadku nie przyjęcia zgłoszenia. Organizator ma prawo obniżenia wpisowego lub zwolnienia z wpisowego wg własnego uznania.

**8.3.** Dozwolone jest umieszczenie na samochodzie reklamy każdego rodzaju pod warunkiem, że:

- jest dozwolona przez prawo danego kraju oraz przepisy FIA;
- nie ma charakteru obraźliwego;
- nie ma charakteru politycznego lub religijnego;
- nie koliduje z powierzchnią przeznaczoną na numery startowe;
- nie ogranicza widoczności przez okna samochodu.
- Podczas zawodów zabroniona jest na samochodzie jakakolwiek inna reklama z poprzednich zawodów za wyjątkiem reklam sponsorów zawodnika.

**8.3.1.** Organizator decyduje o następujących reklamach:

- **obowiązkowej** (numer startowy). Zawodnik nie może zrezygnować z tej reklamy pod żadnym pretekstem, a jej tekst musi być podany w „Regulaminie Uzupełniającym” na 30 dni przed zamknięciem listy zgłoszeń. Powierzchnie znajdujące się bezpośrednio nad i bezpośrednio pod numerami startowymi, są zarezerwowane na reklamę obowiązkową organizatora. Na polach numerów startowych reklama musi mieścić się na powierzchni o szerokości 50 cm i wysokości 14 cm (lub 2 x 7 cm) znajdującej się nad i / lub pod numerem.
- **dodatkowej** - Każda inna reklama zaproponowana przez organizatora może być wyłącznie reklamą dodatkową. Zawodnicy, którzy zaakceptują dodatkową reklamę organizatora muszą zarezerwować na nią miejsce przewidziane w „Regulaminie Uzupełniającym” lub „Komunikacie zawodów” zgodnie z załącznikiem.

**8.3.2.** Niedozwolone jest nakładanie dodatkowej opłaty na zawodnika z tytułu odmowy przyjęcia reklamy dodatkowej dotyczącej marki samochodowej, opon, paliwa lub środków smarnych.

**8.4.** Organizatorzy zawodów odpowiedzialni są za nadanie i dostarczenie (nieodpłatnie) wszystkim startującym zawodnikom w zawodach zestawu zgodnych z MKS numerów startowych oraz reklam, które powinny być w sposób widoczny umieszczone zgodnie z załącznikiem nr 6 przez cały czas trwania zawodów. Pojazdy bez prawidłowych numerów startowych i reklam nie będą dopuszczone do startu w zawodach.

**8.4.1.** Stałe obowiązujące przez cały sezon numery startowe zostaną nadane podczas I rundy GSMP tylko pierwszym dziesięciu sklasyfikowanym na koniec sezonu 2009 roku zawodnikom w klasyfikacji generalnej samochodów turystycznych kategorii I (nie dotyczy to rund zagranicznych).

## **9. UBEZPIECZENIE**

**9.1.** Każdy zawodnik / kierowca bierze udział w wyścigu oraz treningu GSMP na własną odpowiedzialność. Organizator nie ponosi żadnej odpowiedzialności za straty powstałe w trakcie wyścigu / treningu podczas rund GSMP.

**9.2.** Każdy zawodnik jest zobowiązany do posiadania polisy OC samochodu, zgłoszonego do udziału w zawodach, jako warunku dopuszczenia do zawodów. (Ustawa z dnia 22 maja 2003r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych DU 124 poz. 1152 z 2003r.). Zaleca się zawodnikom posiadanie ubezpieczenia samochodu w zakresie AC z rozszerzeniem o ryzyko udziału w jazdach sportowych.

**9.3.** Organizator każdej rundy GSMP obowiązany jest wykupić polisę ubezpieczeniową OC oraz polisę NNW obejmującą osoby organizatora nieobjęte innym ubezpieczeniem. Obie te polisy muszą obejmować cały czas trwania zawodów tj. podjazdy wyścigowe i treningowe oraz przejazdy z miejsca zakwaterowania na trasę i z powrotem. W „Regulaminie Uzupełniającym” zawodów muszą być podane informacje dotyczące zakresu i wysokości sum gwarancyjnych ubezpieczenia OC i NNW. Ubezpieczenie OC organizatora na 2010 rok to – suma gwarancyjna 250 000 PLN ubezpieczenie NNW osób organizatora – suma ubezpieczenia na wypadek trwałego uszczerbku na zdrowiu 10 000 PLN.

**9.4.** Przez fakt podpisania zgłoszenia zawodnik zrzeka się wszelkich praw do odszkodowań w związku z wypadkami, które mogą się zdarzyć podczas wyścigu i treningu GSMP. Zrzeczenie to dotyczy FIA, PZM, organizatora, osób oficjalnych oraz innych zawodników.

**9.5.** Szkody spowodowane przez zidentyfikowanych uczestników wyścigu pokrywane są z ich polis ubezpieczeniowych.

## **10. PRZEBIEG ZAWODÓW, SYGNALIZACJA**

**10.1.** Każda z rund GSMP musi przebiegać zgodnie z „Harmonogramem czasowym zawodów” opublikowanym w „Regulaminie Uzupełniającym”. Każde odstępstwo w tym zakresie będzie rozpatrywane przez GKSS na podstawie dokonanej oceny przez delegowanego Obserwatora GKSS.

### **10.2 ODBIÓR ADMINISTRACYJNY**

**10.2.1.** Czas i miejsce Odbioru Administracyjnego organizator określi w Regulaminie Uzupełniającym zawodów. Celem odbioru administracyjnego jest weryfikacja przez biuro zawodów dokumentów uprawniających zawodników/kierowców, zgłoszonych do udziału w zawodach.

**10.2.2.** Zawodnicy/kierowcy muszą zgłosić się osobiście do odbioru administracyjnego i przedstawić następujące dokumenty: wypełnioną kartę Odbioru Administracyjnego (obowiązujący formularz karty OA/BK podany jest jako załącznik nr 7 do niniejszego regulaminu), książkę zdrowia, jednocześnie podczas odbioru zostaną zweryfikowane obowiązujące dokumenty wymienione w punkcie 8.1.1 niniejszego regulaminu, jako warunek udziału w zawodach.

**10.2.3** Od sezonu 2010 obowiązującym dokumentem w zakresie aktualnych badań lekarskich jest międzynarodowa karta zdrowia „International Medical Form” (żółta książeczka). Do dnia 31.12.2010 dopuszcza się stosowanie dotychczasowych dokumentów potwierdzających aktualne badania lekarskie.

Tylko zawodnicy/kierowcy spełniający wymagania odbioru administracyjnego mogą dokonać badania kontrolnego BK-1samochodu sportowego.

### **10.3. BADANIE KONTROLNE I LEKARSKIE**

**10.3.1.** Czas i miejsce Badania Kontrolnego organizator określi w Regulaminie Uzupełniającym zawodów. Badanie kontrolne jest prowadzone przez Zespół Sędziów Technicznych.

**10.3.2.** Zawodnik/kierowca nie musi brać udziału w badaniu kontrolnym swojego samochodu. Każde spóźnienie na BK względem czasu wyznaczonego przez organizatora podlega karze, jednak nie może ono wykroczać poza regulaminowy czas pracy BK (nie dotyczy udokumentowanych przypadków zadziałania tzw. „siły wyższej”).

**10.3.3.** Podczas badania kontrolnego zawodnik lub osoba przez niego upoważniona tj. kierowca, mechanik, posiadająca pisemne upoważnienie ma obowiązek przedstawienia: Karty OA/BK, Książkę Samochodu sportowego, aktualną polisę OC samochodu sportowego oraz wymagane wyposażenie bezpieczeństwa. Należy również przedstawić oryginalną kartę homologacyjną FIA (uzyskaną w Biurze Sportu PZM) pojazdu w celu jego identyfikacji. W przeciwnym razie Delegat Techniczny może odmówić dokonania badania kontrolnego.

**10.3.4.** Jeżeli podczas badania kontrolnego okaże się, że samochód nie odpowiada grupie i/lub klasie, w której został zgłoszony, może on zostać na wniosek Delegata Technicznego decyzją ZSS przeniesiony do właściwej grupy i/ lub klasy.

**10.3.5.** Po zakończeniu odbioru administracyjnego i badań kontrolnych organizator opublikuje na tablicy ogłoszeń, zaakceptowaną przez ZSS listę startową zawodników upoważnionych do udziału w treningu, z podziałem na grupy i klasy.

**10.3.6.** Obowiązkiem kierowcy jest poddanie się badaniom lekarskim, jeżeli takie zarządzenie zostało wydane przez organizatorów w regulaminie zawodów lub komunikacie. Dotyczy to także badań na zawartość alkoholu, środków odurzających i testów antydopingowych. Odmowa poddania się badaniom spowoduje nie dopuszczenie do zawodów oraz nałożenie kary dodatkowe według uznania GKSS.

**10.3.7.** Możliwe jest niedopuszczenie kierowcy do zawodów z uwagi na aktualny stan zdrowia w oparciu o opinię Lekarza Zawodów. Obecność środków odurzających lub alkoholu we krwi zawodnika, musi być jednoznacznie stwierdzona i udokumentowana. Decyzję o niedopuszczeniu zawodnika podejmuje ZSS.

**10.3.8.** Każdy samochód może być kontrolowany przez sędziów technicznych w trakcie zawodów. Na wniosek ZSS, spontanicznie albo na skutek protestu, samochód może być zatrzymany i poddany szczegółowym badaniom wymagającym demontażu pojazdu.

**10.3.9.** Zawodnik/kierowca, w którego samochodzie stwierdzono odstępstwa regulaminowe, będzie ukarany decyzją ZSS, do wykluczenia z klasyfikacji danej rundy GSMP włącznie.

#### **10.4. START**

**10.4.1.** Przed rozpoczęciem zawodów organizator może zarządzić obowiązkową odprawę dla wszystkich zawodników. Termin i miejsce odprawy muszą być podane w Regulaminie Uzupełniającym lub w Komunikacie zawodów.

**10.4.2.** Uczestnicy muszą stawić się w strefie startu, na co najmniej 5 minut przed startem. Każdy kierowca, który nie zgłosi się w swoim terminie startu może zostać ukarany decyzją ZSS.

**10.4.3.** Dopuszczeni do zawodów będą zawodnicy umieszczeni na liście startowej, zaakceptowanej przez ZSS. Lista startowa musi być ułożona z uwzględnieniem klasyfikacji zawodników w klasach począwszy od najniższego do najwyższego miejsca, przy czym na pierwszą rundę według klasyfikacji na koniec poprzedniego sezonu a na każdą następną według klasyfikacji po ostatniej rundzie.

**10.4.4.** Start do wszystkich podjazdów odbywać się będzie z tzw. Startu zatrzymanego. Dla samochodów kategorii I start odbywać się będzie według poniższej kolejności klas z uwzględnieniem pojemności skokowej silnika:

- HS -750, OPEN -750,
- N -1150, A -1150,
- HS -1300,
- N -1400, A -1400, OPEN -1400,
- HS -1600, N -1600, A -1600, OPEN -1600,
- HS -2000, N -2000, A -2000, OPEN -2000,
- HS +2000, N +2000, A +2000, OPEN +2000.

W przypadku występowania zawodników w samochodach przypisanych do kategorii II należy podzielić je na klasy według pojemności skokowej i ich start odbywać się będzie po klasie OPEN +2000.

ZSS na wniosek Dyrektora wyścigu może zmienić porządek startowy w zależności od okoliczności.

**10.4.5.** Żaden z samochodów nie może startować poza swoją klasą pojemnościową bez zgody Dyrektora Wyścigu. Natomiast podczas zawodów rozgrywanych na mokrej nawierzchni zmiana kolejności startu wynikająca z listy startowej, jest niemożliwa. Dyrektor zawodów może wprowadzić obowiązek startu na oponach deszczowych.

**10.4.6.** Każdy samochód włączający aparaturę do pomiaru czasu będzie uważany za pojazd, który wystartował, bez możliwości powtórzenia startu. Każda odmowa lub celowe spóźnienie startu spowoduje wykluczenie z podjazdu.

**10.4.7.** Na starcie muszą być wymalowane dwie linie w odległości 1 m - pierwsza linia startu, na której należy ustawić pojazd, najbardziej wystającą częścią jego karoserii. Druga linia, jest linią ustawienia fotokomórki.

**10.4.8.** Każdy samochód, począwszy od 5 pola powinien oczekiwać na start z uruchomionym silnikiem, w gotowości do startu. Samochód stojący na pierwszym polu startowym nie może korzystać z jakiegokolwiek pomocy zewnętrznej, pod rygorem wykluczenia z danego podjazdu. Start następuje w stałych cyklach czasowych, wg sygnalizacji świetlnej lub flagowej.

#### **10.4.9. Sygnalizacja świetlna - światła startu - zalecenia.**

##### **Znaczenie:**

- światło czerwone - pozostań nieruchomo, bądź gotów do startu;
- światło zielone - start,
- światło żółte migające - pozostań nieruchomo, zgaś silnik,
- światło czerwone wraz z żółtym migającym - start wstrzymany.

Czas pomiędzy zapaleniem się światła czerwonego a zielonego wynosi 5 sek. Światło zielone pali się 15 sekund - w tym czasie zawodnik musi wystartować.

##### **Rozmieszczenie:**

- wszystkie światła używane do sygnalizacji startu powinny być umieszczone tak, aby były dobrze widoczne dla kierowców znajdujących się w swych samochodach na polach startowych i linii startu.

Światła czerwone muszą być zamontowane bezpośrednio nad światłami zielonymi, natomiast żółte nad czerwonymi, lub obok zielonych.

#### **Sterowanie:**

- światła muszą posiadać możliwie największe wymiary i zapewniać ich widoczność w każdych warunkach atmosferycznych, Punkty świetlne muszą być podwójne w celu wykluczenia awarii spowodowanej przepaleniem się żarówki, za wyjątkiem diodowych punktów świetlnych, których lampy mogą być pojedyncze.

Sterowanie musi umożliwiać zrealizowanie następujących sekwencji pracy sygnalizacji:

- wszystkie światła sygnalizacyjne wyłączone;
- światło czerwone wyłączone, światło zielone włączone (tylko jedna czynność przełącznikiem);
- włączone tylko żółte światło migające;
- światło czerwone i żółte migające włączone razem (dwa przełączniki).

**10.4.10.** Sygnalizacja flagowa startu: W przypadku awarii sygnalizacji świetlnej dopuszcza się start sygnalizowany flagą. Osobą upoważnioną do stosowania tej sygnalizacji jest Dyrektor Zawodów lub osoba przez niego upoważniona, a za sygnał startu uważa się moment podniesienia, trzymanej nieruchomo flagi.

### **10.5. META I POMIAR CZASU**

**10.5.1.** Meta jest lotna. Zabrania się zatrzymywania samochodu bezpośrednio za linią mety. Linia mety niezależnie od flagi (tablicy) musi być zaznaczona białą linią namalowaną na jezdni.

**10.5.2.** Podjazd treningowy lub wyścigowy kończy się z chwilą przekroczenia linii mety. Po jej przekroczeniu pojazd musi zdecydowanie zmniejszyć szybkość.

Pomiar czasu będzie dokonywany za pomocą urządzeń pomiarowych (np. fotokomórka) z dokładnością pomiaru minimum do 1/100 sekundy oraz rejestracją wyników pomiarów.

### **10.6. TRENING, WYŚCIG**

**10.6.1.** Każdy organizator GSMP ma obowiązek określenia w „Regulaminie Uzupełniającym” zawodów ilości podjazdów treningowych i wyścigowych w rundzie.

**10.6.2.** Do udziału w podjazdach treningowych dopuszczeni będą tylko zawodnicy i samochody znajdujące się na oficjalnej liście startowej do podjazdów treningowych. Surowo zakazane jest odbywanie treningu poza terminem przewidzianym w harmonogramie zawodów, pod groźbą nie dopuszczenia do zawodów włącznie, na podstawie decyzji ZSS.

**10.6.3.** Oficjalny trening i podjazdy wyścigowe odbędą się zgodnie ze szczegółowym harmonogramem ustalonym przez organizatora. Przy rundach podwójnych, w drugiej rundzie dopuszcza się tylko jeden podjazd treningowy. Jest on obowiązkowy dla zawodników startujących wyłącznie w tej rundzie. Organizator zawodów może wprowadzić do harmonogramu każdej rundy, dodatkowy, nieobowiązkowy podjazd treningowy, bez pomiaru czasu.

**10.6.4.** Wyniki podjazdów treningowych muszą być opublikowane, mają one charakter oficjalny. Do udziału w podjazdach wyścigowych dopuszczeni będą tylko zawodnicy i samochody, znajdujący się na liście startowej do podjazdów wyścigowych.

**10.6.5.** W wyjątkowych wypadkach zawodnik, który nie ukończył żadnego podjazdu treningowego może zostać dopuszczony do podjazdów wyścigowych, pod warunkiem, że w ostatnich trzech latach brał on udział w wyścigu na tej samej trasie. Podstawą wydania zgody przez ZSS jest złożenie przez zawodnika pisemnego wniosku do Dyrektora Wyścigu.

**10.6.6.** W przypadku wystąpienia na trasie utrudnień niezawinionych przez kierowcę –pokazanie flag: pojedynczej żółtej, podwójnej żółtej lub żółtej z czerwonymi pasami, daje zawodnikowi prawo do powtórzenia podjazdu pod warunkiem, że zatrzyma się on w bliskim sąsiedztwie PO, który sygnalizował przeszkodę na trasie, a następnie zostanie sprowadzony na start przez samochód **Safety Car**, przysłany na polecenie Dyrektora Wyścigu. Jeżeli zawodnik nie zatrzyma się po sygnale żółtą flagą (flagami) i dojedzie do mety, wówczas traci prawo do powtórzenia podjazdu i zalicza mu się faktycznie uzyskany rezultat.

**10.6.7.** Bezwzględnie zakazana jest jazda w poprzek lub w kierunku przeciwnym do kierunku wyścigu, jeśli nie zarządziło tak kierownictwo wyścigu (nie dotyczy powrotu na trasę). Przekraczanie linii krawędziowych podczas podjazdów treningowych i wyścigowych, będzie traktowane jako nie sportowe zachowanie i zagrożone jest karą wg uznania ZSS.

**10.6.8.** Jeśli kierowca zmuszony jest do zatrzymania się z powodu awarii mechanicznej lub innych problemów, musi natychmiast zaparkować swój pojazd po za trasą, wysiąść z niego i postępować zgodnie z poleceniami sędziów wyścigu.

**10.6.9** W przypadku kolizji, która spowodowała niedokończenie danego podjazdu, kierowca może uczestniczyć w dalszej części zawodów wyłącznie po:

- zbadaniu go przez Lekarza zawodów i udzieleniu zgody na dalszy start,

- sprawdzeniu stanu samochodu.

Decyzję o dopuszczeniu samochodu do dalszego udziału w zawodach podejmuje ZST. Obowiązek zgłoszenia się do badań lekarskich oraz przedstawienia samochodu do kontroli spoczywa na zawodniku.

**10.6.10.** Jakakolwiek pomoc zewnętrzna podczas podjazdu treningowego lub wyścigowego powoduje wykluczenie z danego podjazdu.

**10.6.11.** Pojazdy uszkodzone podczas treningów i wyścigów mogą być odholowane tylko na polecenie Dyrektora Wyścigu.

**10.6.12.** Na wynik zawodów składa się suma czasów, wszystkich podjazdów wyścigowych danej rundy (ilość musi być określona w Regulaminie Uzupełniającym). W przypadku remisu o lepszym miejscu w klasyfikacji decydują następujące kryteria: najlepszy wynik jednego z podjazdów wyścigu, w przypadku takich samych rezultatów przyznaje się ex-equo.

## **10.7. SYGNALIZACJA NA TRASIE**

**10.7.1.** Podczas treningu i wyścigu będzie używana następująca sygnalizacja flagami:

**Flaga czerwona** - wstrzymanie wyścigu: nakazuje kierowcom natychmiastowe zatrzymanie się.

**Flaga żółta** - sygnalizuje niebezpieczeństwo jakiegokolwiek natury.

Przyczyna sygnalizacji może być przejściowa lub trwała. Kierowca widząc żółtą flagę musi być przygotowany na konieczność zatrzymania się:

- pojedyncza flaga ruchoma (wymachiwana): - zwolnić, nie wyprzedzać, być gotowym do zmiany kierunku lub przejazdu innym torem jazdy niż zwykle, jest przeszkoda na poboczu lub trasie wyścigu,
- dwie flagi ruchome (wymachiwane): - zwolnić, nie wyprzedzać, zatrzymać się w najbliższym miejscu na poboczu trasy, oczekiwać poleceń organizatora, trasa jest całkowicie lub częściowo zablokowana.

Sygnalizacja żółtą flagą lub dwoma flagami dokonuje tylko PO bezpośrednio przed miejscem przeszkody i natychmiast powiadamia o tym fakcie Dyrektora wyścigu. Sygnał ten może być powtórzony przez wcześniejszy PO tylko w przypadku, gdy dystans od PO sygnalizującego do przeszkody na trasie jest tak krótki, że nie możliwe jest skuteczne wyhamowanie samochodu.

**Flaga żółta z czerwonymi pasami** - uwaga możliwość poślizgu - informuje kierowcę o zmniejszeniu przyczepności drogi (plama oleju, kałuża wody), na odcinku używania flagi,

**Flaga jasnyniebieska** - sygnalizuje wyprzedzanie. Informuje kierowcę, że jadący za nim samochód porusza się wyraźnie szybciej i ma zamiar go wyprzedzić. Flaga jest używana każdorazowo, jeżeli dystans między samochodami wyraźnie się zmniejsza a sędzia Punktu Obserwacyjnego uzna, że doganiający samochód potrzebuje miejsca do wyprzedzania.

**Flaga mety** – biało - czarna szachownica.

**Flaga startu** – flaga narodowa lub klubowa.

## **11. PARK MASZYN**

**11.1.** Organizator podczas zawodów ma obowiązek w rejonie przed oznakowanymi polami startowymi wyznaczenia miejsca Parku Maszyn niezbędnego do serwisowania samochodów uczestniczących w zawodach. Jego nadzorowania oraz zabezpieczenia pod względem medycznym (oznaczony punkt medyczny pierwszej pomocy), stanowisko p.poż, sanitariaty WC. Każda inna lokalizacja wymagać będzie dodatkowej akceptacji GKSS. Organizator w Regulaminie Uzupełniającym określi szczegóły, co do miejsca lokalizacji i obowiązujących zasad funkcjonowania Parku Maszyn.

**11.2.** W trakcie zawodów, na terenie Parku Maszyn obowiązuje bezwzględne ograniczenie prędkości do 10 km/godz. Ponadto każdy stwierdzony lub potwierdzony przypadek naruszenia przez zawodnika/kierowcę jego zespół, obowiązujących określonych w Regulaminie Uzupełniającym zasad funkcjonowania Parku Maszyn, zostanie potraktowany jako wykroczenie i nałożona zostanie kara wg uznania ZSS.

**11.3.** Każdy zawodnik/kierowca chcąc skorzystać ze wspólnego lub sąsiadującego stanowiska serwisowego w Parku Maszyn zobowiązany jest fakt taki zgłosić do organizatora na druku „wniosku wspólnego/sąsiadującego stanowiska serwisowego” stanowiącego załącznik nr 9. Organizator ma obowiązek w Regulaminie Uzupełniającym określić termin i czas składania w/w druków.

**11.4.** W przypadku zorganizowanego Parku Maszyn polegającego na wyznaczeniu, przydzieleniu zawodnikom/kierowcom stanowisk serwisowych organizator będzie kierował się zasadą obowiązkowego przyznania niemniejszej powierzchni serwisowej, jak:

- dla zawodników/kierowców występujących jako osoby fizyczne – 45 m<sup>2</sup> ;
- dla zawodników występujących jako osoby prawne – 65 m<sup>2</sup> .

**11.5.** W przypadku możliwości wykupienia dodatkowej powierzchni serwisowej w Parku Maszyn organizator ma obowiązek określić to w Regulaminie Uzupełniającym przyjmując zasadę:

- dla zawodników/kierowców występujących jako osoby fizyczne – 10 PLN/1 m<sup>2</sup> ;
- dla zawodników występujących jako osoby prawne – 15 PLN/1 m<sup>2</sup>

**11.6.** Każdy zawodnik/kierowca chcąc skorzystać z dodatkowej powierzchni serwisowej w Parku Maszyn ma obowiązek zgłosić fakt taki do organizatora poprzez wypełnienie druku „wniosku o dodatkową powierzchnię serwisową” stanowiącego załącznik nr 10. Organizator ma obowiązek w Regulaminie Uzupełniającym określić termin i czas składania w/w wniosków.

## **12. PARK ZAMKNIĘTY**

**12.1.** Park zamknięty jest to obszar, w którym niedozwolone są naprawy, czynności serwisowe, ani jakakolwiek zewnętrzna pomoc.

**12.2.** Zasady parku zamkniętego obowiązują:

- po zakończeniu każdego podjazdu wyścigowego, od momentu przekroczenia linii META, do chwili powrotu na linię START
- po zakończeniu zawodów, od momentu przekroczenia linii META, (także podczas dojazdu do wyznaczonego przez organizatora miejsca parku zamkniętego), do chwili rozwiązania parku decyzją ZSS.

**12.3.** Organizator ma obowiązek określenia w regulaminie uzupełniającym, lokalizacji parku(ów) zamkniętego(-ych).

Niezwłocznie po zaparkowaniu samochodu, kierowca musi wyłączyć silnik i opuścić teren parku zamkniętego.

Wszelkie ewentualne czynności w parku zamkniętym mogą być dokonywane po uzyskaniu zgody Kierownika Badania Kontrolnego i pod nadzorem Kontrolera Technicznego.

## **13. PROTESTY I ODWOŁANIA**

**13.1.** Składanie protestów i przestrzeganie terminu ich przyjmowania powinno odbywać się zgodnie z przepisami MKS FIA.

**13.2.** Prawo do składania protestów przysługuje wyłącznie zawodnikowi.

**13.3.** Wszystkie protesty muszą być sporządzone w formie pisemnej i wręczone osobiście Dyrektorowi wyścigu lub na ręce członka ZSS, wraz z kaucją w wysokości dwukrotnego właściwego wpisowego.

**13.4.** Jeżeli protest wymaga demontażu i ponownego montażu różnych części samochodu, wnoszący protest musi złożyć dodatkową kaucję w wysokości:

- a) trzykrotnego właściwego wpisowego - jeżeli protest dotyczy ściśle określonego zespołu samochodu (silnik, układ hamulcowy, napędowy, kierowniczy, instalacja elektryczna, nadwozie, itd.);
- b) pięciokrotnego właściwego wpisowego - jeżeli protest dotyczy całego samochodu.

W przypadku, gdy koszty związane z rozpatrzeniem protestu są wyższe od złożonej kaucji, różnica ta musi być uiszczona przez składającego protest.

**13.5.** Jeżeli protest zostanie uznany, kaucja zostanie zwrócona zawodnikowi, który go złożył. Jeżeli protest nie zostanie uznany wszystkie koszty obciążają składającego protest.

**13.6.** Protesty dotyczące przebiegu zawodów i ich klasyfikacji muszą być wniesione w ciągu 30 min. od ogłoszenia wyników końcowych prowizorycznych.

**13.7.** Protesty dotyczące decyzji Sędziów Technicznych muszą być wniesione natychmiast po tej decyzji.

**13.8.** Protesty zbiorowe oraz protesty dotyczące pomiaru czasu lub decyzji Sędziów Faktu, nie będą przyjmowane.

**13.9.** Od nałożonych kar i innych decyzji ZSS, zawodnikowi przysługuje prawo do pisemnego odwołania się do GKSS PZM w terminie dwóch dni od powiadomienia o decyzji ZSS.

**13.10.** Każde odwołanie do GKSS PZM musi być poprzedzone pisemną zapowiedzią odwołania wniesioną do ZSS, w ciągu 60 min. od ogłoszenia decyzji.

**13.11.** Kaucja za krajowe odwołania ustalona jest w wysokości 2500 PLN i musi być wpłacona bezpośrednio u organizatora w momencie składania zapowiedzi odwołania.

## **14. CEREMONIA ZAKOŃCZENIA ZAWODÓW – PUCHARY, NAGRODY**

**14.1.** Każdy organizator zawodów ma obowiązek zorganizowania ceremonie zakończenia zawodów w celu wręczenia dla zwycięzców w obowiązujących klasyfikacjach, regulaminowych pucharów i ewentualnych innych przewidzianych nagród, po każdej rundzie GSMP (lub zorganizowanie wspólnego zakończenia dla obu rund, przy organizacji podwójnych rund GSMP) nie później niż 1,5 godziny po ostatnim podjeździe wyścigowym rundy. Dobór miejsca ceremonii oraz oprawa winna być godna zawodów rangi Mistrzostw Polski.

**14.2.** Miejsce i czas ceremonii zakończenia zawodów organizator poda w harmonogramie zawodów w Regulaminie Uzupełniającym Wyścigu.

**14.3.** W każdej rundzie GSMP wręczone będą następujące puchary:

- a) za zajęcie I, II, III miejsca w klasyfikacji generalnej zawodów
- b) w klasyfikacji generalnej w grupach i klasach:
  - przy sklasyfikowanych 3 zawodnikach za I miejsce;
  - przy sklasyfikowanych 4 - 5 zawodników za I i II miejsce;
  - przy sklasyfikowanych 6 i więcej zawodnikach za I, II i III miejsce.
- c) w klasyfikacji zespołów sponsorskich za I, II, III miejsce

**14.4.** Nagrody rzeczowe zależne są od możliwości organizatora. Lista tych nagród z ich przeznaczeniem musi być opublikowana na tablicy ogłoszeń przed startem do podjazdów wyścigowych.

**14.5.** Obowiązkiem każdego uczestnika zawodów jest udział w ceremonii wręczenia nagród, a w szczególności zawodników/kierowców nagradzanych, których obowiązuje strój sportowy. Każdy stwierdzony nieusprawiedliwiony przypadek nieobecności podczas ceremonii wręczenia nagród nagradzanego zawodnika/kierowcy, skutkować będzie na wniosek Dyrektora wyścigu nałożeniem kary finansowej w wysokości 500 PLN decyzją ZSS. Wymieniona kara jest karą porządkową nie mającą wpływu na osiągnięty wynik sportowy. Wymieniona kwota powinna być wpłacona na konto organizatora zawodów przez zawodnika/kierowcę, na którego nałożono karę w przeciągu 7 dni od dnia zakończenia zawodów. Nie dopełnienie tego obowiązku każdorazowo rozpatrywane będzie indywidualnie przez GKSS PZM, co wiązać się będzie z możliwością nałożenia kary dodatkowej, do zawieszenia licencji zawodnika/kierowcy łącznie.

**14.6.** Nagrody nieodebrane podczas ceremonii wręczenia po zakończeniu wyścigu przechodzą na własność organizatora.

**14.7.** Jeżeli organizator przewiduje nagrody pieniężne, muszą być one odbierane osobiście podczas ceremonii wręczenia nagród, w przeciwnym razie przechodzą na własność organizatora.

## **15. WARUNKI KLASYFIKACJI – PUNKTACJA PODCZAS ZAWODÓW**

**15.1.** Do klasyfikacji sezonu 2010 roku liczone będą wszystkie odbyte rundy - minus dwie, w tym te, w których zawodnik nie startuje.

**15.2.** Do klasyfikacji w sezonie liczy się kierowca który był sklasyfikowany w co najmniej w dwóch rundach. Zwycięzcą klasyfikacji indywidualnej jest kierowca, który uzyskał największą ilość punktów. W przypadku jednakowej ilości punktów w klasyfikacji końcowej o lepszym miejscu decydują następujące kryteria:

- a) większa ilość lepszych miejsc w rundach;
- b) w przypadku dalszej równości pozostaje ex-equo.

**15.3.** W każdej z rund GSMP punkty przyznaje się:

- w klasyfikacji generalnej i generalnej w grupach, w kolejności za miejsca od 1 - 10; 20, 15, 12, 10, 8, 6, 4, 3, 2, 1, miejsce 11 i następne niezależnie od ilości startujących otrzymują 1 pkt.
- w klasyfikacji w klasach za zajęte miejsca od 1 - 6 wg zasady:
  - 6 – ciu i więcej startujących (dopuszczonych do treningów) - punkty 10, 6, 4, 3, 2, 1.
  - 5 – ciu startujących - punkty 6, 4, 3, 2, 1.
  - 4 – ech startujących - punkty 4, 3, 2, 1.
  - 3 – ech startujących - punkty 3, 2, 1.
  - 2 – ch startujących - punkty 2, 1.
  - 1 – en startujący - punkt 1.

## **16. KLASYFIKACJE GSMP**

**16.1.** W GSMP prowadzone będą następujące klasyfikacje roczne:

- klasyfikacja generalna samochodów turystycznych (kategoria I)
- klasyfikacja generalna samochodów wyścigowych (kategoria II)
- klasyfikacja generalna dla każdej z grup;
- klasyfikacja indywidualna w poszczególnych klasach;
- klasyfikacja zespołów.

**16.2.** Na zakończenie sezonu zostaną przyznane tytuły Mistrza Polski według poniższych zasad:

- a) w klasyfikacji generalnej samochodów turystycznych (kategoria I) - Mistrz Polski, V-ce Mistrz Polski, II V-ce Mistrz Polski;
- b) w klasyfikacji generalnej samochodów wyścigowych (kategoria II) - Mistrz Polski, V-ce Mistrz Polski, II V-ce Mistrz Polski;

c) w klasyfikacji generalnej w grupach N, A, OPEN, E, C, HS i klasach pojemnościowych (z wyłączeniem klas N+2000, A+2000, E1+2000, HS+2000) w zależności od ilości sklasyfikowanych zawodników:

- od 6 do 8 zawodników - Mistrz Polski;
- od 9 do 11 zawodników - Mistrz i Vice Mistrz Polski;
- powyżej 12 zawodników - Mistrz, I i II Vice Mistrz Polski.

**16.3.** Tytuły Mistrzowskie zostaną przyznane zawodnikom którzy wzięli udział w minimum połowie odbytych rund GSMP plus jedna tj. :

- przy 18 min 10 rund
- przy 16 min. 9 rund
- przy 15 min. 9 rund
- przy 14 min. 8 rund
- przy 13 min. 8 rund
- przy 12 min. 7 rund
- przy 11 min. 7 rund
- przy 10 min. 6 rund

i zostali sklasyfikowani w danej grupie lub klasie, w co najmniej 50% odbytych rund.

**16.4.** Tytuły Mistrzowskie zostaną przyznane za I, II, III miejsce w klasyfikacji zespołów.

Klasyfikacja zespołów w GSMP prowadzona jest we wszystkich rundach. Zespół stanowi od 2 do 6 zawodników. Do wyniku liczą się punkty zdobyte w klasach, przez maksymalnie trzech najlepszych zawodników zespołu. Klasyfikacja roczna zespołów prowadzona będzie na podstawie punktów zdobytych we wszystkich rundach, wg zasady dotyczącej punktacji w klasach, podanej w punkcie 14.3 (w zależności od ilości sklasyfikowanych zespołów).

Warunkiem uzyskania licencji zespołu sponsorskiego jest zgłoszenie i wpłata do ZG PZM kwoty 700 PLN (za jeden zespół na okres jednego sezonu).

Upoważnia ona do:

- umieszczania nazwy zespołu obok macierzystego klubu kierowcy (klub / zespół) w oficjalnych wydawnictwach wyścigu;
- zgłaszania zespołu do klasyfikacji zespołów.

## **17. INNE POSTANOWIENIA**

**17.1.** Dla wszystkich uczestników zawodów wprowadza się obowiązek stosowania nieprzepuszczalnych płacht w miejscach serwisowania samochodów. W przypadku niedostosowania się do powyższego, może być nałożona kara pieniężna 500 PLN.

**17.2.** Po każdej rundzie zawodnik lub upoważniony pisemnie przedstawiciel, zobowiązany jest do odbioru wszystkich zdeponowanych dokumentów u organizatora podczas zawodów. Zwrot dokumentów w innym terminie nastąpi po otrzymaniu przez organizatora potwierdzonego przelewu w wysokości 100 złotych na jego rzecz.

**17.3.** Prawo do interpretacji niniejszego regulaminu zastrzega sobie Główna Komisja Sportu Samochodowego. Do kwestii nieujętych w niniejszym regulaminie mają zastosowanie odpowiednie przepisy Międzynarodowego Kodeksu Sportowego wraz z jego załącznikami.

Zatwierdzono na posiedzeniu GKSS w dniu 16 grudnia 2009 r.