

**REGULAMIN RAMOWY
GÓRSKICH SAMOCHODOWYCH
MISTRZOSTW POLSKI
NA ROK 2005**

Polski Związek Motorowy
Główna Komisja Sportu Samochodowego

1. USTALENIA OGÓLNE

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

1.2. Nadzór nad przebiegiem GSMP sprawuje Komisja Wyścigów Górskich (zwana dalej KWG) w imieniu Głównej Komisji Sportu Samochodowego PZM (zwananej 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.

1.3. 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 2005. Zaleca się jego stosowanie w innych imprezach o charakterze wyścigów górskich rozgrywanych na terenie Polski.

1.4. Rundy GSMP rozgrywane są na zamkniętej trasie wyścigu, wyłączonej z ruchu drogowego. Podczas podjazdów treningowych i wyścigowych nie obowiązują przepisy „Prawa o ruchu drogowym”.

2. KALENDARZ IMPREZ

2.1. Do GSMP będą zaliczane zawody umieszczone w oficjalnym kalendarzu sportowym PZM na rok 2005, zwane dalej rundami.

2.2. Rundy GSMP mogą być rozgrywane poza granicami Polski.

2.3. W cyklu GSMP 2005 rozegrane zostaną następujące zawody:

- 20 – 22 maja..... Sienna I i II runda
- 17 – 19 czerwca Załuż III i IV runda
- 22 – 24 lipca Sopot V i VI runda
- 05 – 07 sierpnia..... Banovce nad Bebravou VII i VIII runda
(Słowacja)
- 19 – 21 sierpnia..... Rościszów IX i X runda
- 16 – 18 września Szczyrk XI i XII runda
- 30 września – 2 października Korczyzna XIII i XIV runda
- 22 – 23 października Góra św. Anny XV i XVI runda

3. OGÓLNE WARUNKI DOTYCZĄCE TRASY I PRZEBIEGU GSMP

3.1. GSMP to wyścigi samochodowe rozgrywane na trasie, która powinna prowadzić pod górę. Zawodnicy startują pojedynczo, rywalizując 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;

- obrzeża trasy muszą być po obu stronach drogi oznakowane białą lub żółtą linią. Szczegółowy sposób zabezpieczenia trasy, wraz z wykazem stosowanych zabezpieczeń określają warunki Licencji Krajowej wydanej przez PZM.

3.4. Organizator powinien wystąpić do Komisji Bezpieczeństwa Torów PZM o przeprowadzenie homologacji trasy:

- na 60 dni przed zawodami, dla tras posiadających Licencję Krajową z poprzednich lat

- na 90 dni przed zawodami, dla tras nowych.

Każda zmiana trasy lub jej modyfikacja w stosunku do warunków określonych przez Licencję Krajową wymaga ponownej procedury homologacyjnej.

3.5. Do odbioru trasy przez Zespół Sędziów Sportowych (zwany dalej ZSS) w dniu zawodów, niezbędne jest przedstawienie aktualnej homologacji i Planu Zabezpieczenia 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 zalecenia dotyczące bezpiecznego oglądania wyścigu.

3.8. 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 (zał. Nr 1), z podziałem na grupy i klasy według pojemności skokowej silnika:

Kategoria I

Grupa N - FIA, A - FIA (w tym WRC i Kit-Car), H – krajowa (zał. 1);
do 1150 cm³ – w klasie N-1150 obowiązuje ogumienie z bieżnikami producentów krajowych zgodnie z Regulaminem Technicznym WSMP na 2005 rok.

powyżej 1150 do 1600 cm³

powyżej 1600 do 2000 cm³

powyżej 2000 cm³

Klasa VW Golf Castrol Cup – zgodnie z Regulaminem Pucharu VW - WSMP;

Grupa SP - FIA

Kategoria II

Grupa E

do 1300 cm³

powyżej 1300 do 1600 cm³

powyżej 1600 do 2000 cm³

F 3

Grupa CN + C3 do 3000 cm³

Samochody historyczne – zgodnie z Reg. Tech. GSMP na 2005r. (zał. 1).

Grupa HS

do 750 cm³

powyżej 750 do 1500 cm³

powyżej 1500 do 2000 cm³

powyżej 2000 cm³

4.2. Wyposażenie bezpieczeństwa wszystkich pojazdów musi odpowiadać przepisom podanym w aktualnym Załączniku „J” FIA dla rajdów lub wyścigów (nie dotyczy samochodów historycznych). Wszystkie samochody muszą posiadać siatki ochronne na bocznej szybie od strony kierowcy, zgodnie z zał. „J”, lub szyba musi być oklejona folią.

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

4.4. W grupach N i A samochody posiadające silnik z turbodoładowaniem muszą być wyposażone w ogranicznik określony w załączniku „J” FIA.

4.5. Każdy samochód nieposiadający wystarczających środków bezpieczeństwa lub niespełniający obowiązujących przepisów nie zostanie dopuszczony, albo zostanie wykluczony z wyścigu.

4.6. Wystawienie wtórnika Książki Samochodu Sportowego skutkuje dodatkowym szczegółowym badaniem kontrolnym i opłatą 200 PLN na rzecz organizatora zawodów.

4.7. W przypadku startu w zawodach zagranicznych obowiązują aktualne przepisy bezpieczeństwa FIA (kombinezony, bielizna)

5. DOPUSZCZENI ZAWODNICY

5.1. Do udziału w rundach GSMP dopuszczona będzie każda osoba fizyczna lub prawna, która posiada ważną licencję zawodnika i licencję kierowcy rajdową krajową, międzynarodową, WT lub WTJ.

5.2. Kierowcy muszą także posiadać aktualne prawo jazdy (z wyjątkiem zawodników/kierowców z licencją WTJ), książeczkę samochodu sportowego, książeczkę zdrowia z aktualnym wpisem uprawnionego lekarza, oraz licencję kierowcy ważną w bieżącym roku, oraz dowód ubezpieczenia OC (dla pojazdów zarejestrowanych), dokumenty te zostają zdeponowane w biurze zawodów na czas ich trwania (z wyjątkiem prawa jazdy i polisy OC).

5.3. W rundach GSMP które są jednocześnie zawodami międzynarodowymi, zawodników/kierowców obowiązuje posiadanie licencji międzynarodowej oraz innych dokumentów wymaganych przepisami FIA.

5.4. Podczas podjazdów treningowych i wyścigowych, kierowcy zobowiązani są do używania pasów bezpieczeństwa, kasków ochronnych i kompletnego ubioru ognioodpornego:

- kombinezonu - w sezonie 2005 dopuszcza się stosowanie kombinezonów z homologacją FIA standard 1986
- butów, skarpet, rękawic, balaklawy i bielizny - w sezonie 2005 dopuszcza się normę ISO 6940.

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

5.6. Kierowców obowiązuje umieszczenie 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, dopuszcza się pierwszą literę imienia
- 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.

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

Zawodników/kierowców startujących samochodami grup E i C obowiązują przepisy regulaminu WSMP na rok 2005.

6. REGULAMIN UZUPEŁNIAJĄCY WYŚCIGU 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 KWG, 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 wyścigu są również:

- Licencja Krajowa i protokół odbioru trasy.
- Plan zabezpieczenia 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

6.6. Organizator ma prawo do korekty swojego regulaminu uzupełniającego, lub do wydawania dodatkowych zarządzeń, warunków, lub instrukcji w formie nieodłącznej części regulaminu.

Zastrzega sobie również prawo do:

- odwołania wyścigu w przypadku niewystarczającej liczby uczestników (min. 30 zawodników), zgłoszonym przysługuje zwrot wpisowego

- przerwania zawodów z powodu siły wyższej, lub nieprzewidzianych zdarzeń, bez zwrotu wpisowego i wypłaty jakichkolwiek odszkodowań.

6.7. Uczestnicy będą informowani o wszelkich zmianach lub dodatkowych warunkach tak szybko, jak to jest możliwe, za pomocą numerowanych Komunikatów informacyjnych **drukowanych na papierze koloru żółtego**, wywieszanych na oficjalnej tablicy ogłoszeń. Wszystkie komunikaty wchodzące w życie przed zawodami, podlegają zatwierdzeniu przez KWG GKSS.

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 KWG i sędziujący zgodnie z przepisami Międzynarodowego Kodeksu Sportowego. Do kompetencji ZSS w szczególności należy:

- a) odbiór trasy wyścigu przed zawodami,
- 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 ściśle wyznaczonego harmonogramu,
- zwołuje nadzwyczajne posiedzenia ZSS,
- prowadzi odprawy ze służbami organizatora i może żądać zmian personalnych.

7.3. GKSS powołuje Delegata Technicznego na wszystkie rundy GSMP, lub inną imprezę ujętą w oficjalnym kalendarzu sportowym PZM. Za organizację badania kontrolnego odpowiedzialny jest organizator zawodów który wyznacza Kierownika badania kontrolnego spośród sędziów rekomendowanych przez ZT GKSS. Delegat Techniczny jest kierownikiem sędziów technicznych, a w sprawach technicznych i bezpieczeństwa jego zdanie jest wiążące.

Na wniosek KWG, GKSS powołuje na wszystkie rundy GSMP Obserwatora PZM. Obserwator uczestniczy w posiedzeniach ZSS na prawach opiniującego prace organizatora i ZSS.

Nazwiska obu muszą być ujęte w Regulaminie Uzupełniającym zawodów.

7.4. Kierownictwo wyścigu stanowią:

- a) Dyrektor wyścigu,
- b) Vice Dyrektor ds. sportowych,
- c) Vice Dyrektor ds. sędziów,
- d) Vice Dyrektor ds. organizacyjnych,
- e) Kierownik trasy i jej zabezpieczenia,
- f) Odpowiedzialny za kontakty z zawodnikami,
- g) Naczelny Lekarz zawodów,
- h) Kierownik BK,
- i) Kierownik komisji obliczeń,
- j) Sekretarz zawodów.

Wszystkie osoby wymienione w pkt. 7.4 z wyjątkiem „d”, „f”, „g” oraz „i” muszą posiadać licencję sędziego sportowego stosownego stopnia i podlegają zatwierdzeniu przez KWG.

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

7.6. Władze i Kierownictwo wyścigu ściśle współpracują podczas trwania zawodów, a Dyrektor jest szczególnie odpowiedzialny za ich przebieg, zgodny z obowiązującymi przepisami 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 potwierdzone przez macierzysty klub zawodnika. Obowiązujący formularz zgłoszenia podany jest jako załącznik nr 2 do niniejszego regulaminu.

8.1.2. Zgłoszenia będą przyjmowane po opublikowaniu regulaminu uzupełniającego, jednak nie później niż 3 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 przed zakończeniem badania kontrolnego, jeśli nowy pojazd należy do tej samej grupy i tej samej klasy pojemności skokowej, jak wymieniony samochód.

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

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 szczegółowym 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 faksem do Biura Sportu ZG PZM natychmiast po jej zamknięciu i nie później niż 48 godz. przed BK.

8.2. Podstawowe wpisowe w GSMP 2005, wynosi:

400 PLN z reklamą organizatora, za jedną rundę.

700 PLN z reklamą organizatora, za podwójną rundę

Jeżeli dwie rundy GSMP są rozgrywane w ciągu jednego dnia wpisowe wynosi:

350 PLN z reklamą organizatora, za jedną rundę.

600 PLN z reklamą organizatora, za podwójną rundę

Wpisowe dla zawodników startujących samochodem historycznym, niezależnie od formuły zawodów wynosi:

250 PLN z reklamą organizatora, za jedną rundę

400 PLN z reklamą organizatora, za podwójną rundę.

Wpisowe dla zawodników startujących samochodem historycznym Fiat 126p, niezależnie od formuły zawodów wynosi:

200 PLN z reklamą organizatora, za jedną rundę

300 PLN z reklamą organizatora, za podwójną rundę.

Wpisowe zespołu - 100 PLN za jednego kierowcę, za jedną rundę.

Wpisowe wniesione po terminie zgłoszeń wynosi 150% wpisowego podstawowego.

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

8.3. Dozwolone jest umieszczenie na samochodzie reklamy każdego rodzaju po 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.

8.3.1. Organizator decyduje o następujących reklamach:

- **obowiązkowych** (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.

- **nieobowiązkowych**. Każda inna reklama zaproponowana przez organizatora może być wyłącznie nieobowiązkowa. Jej odmowa nie może spowodować wzrostu wpisowego więcej, niż dwukrotnie.

Zawodnicy, którzy zaakceptują nieobowiązkową reklamę organizatora muszą zarezerwować na nią miejsce przewidziane w „Regulaminie Uzupełniającym” lub „Komunikacie zawodów”.

8.3.2. Niedozwolone jest nakładanie dodatkowej opłaty na zawodnika z tytułu reklamy nieobowiązkowej dotyczącej marki samochodowej, opon, paliwa lub środków smarnych, jeżeli zawodnik odmawia tej reklamy.

8.4. Organizatorzy mogą dostarczyć każdemu uczestnikowi zestaw numerów startowych zgodnych z MKS, które powinny być w sposób widoczny umieszczone po obu bokach samochodu przez cały czas trwania wyścigu. Pojazdy bez prawidłowych numerów startowych nie będą dopuszczone do startu w wyścigu.

8.4.1. Stałe (obowiązujące przez cały sezon) numery startowe zostaną nadane podczas I rundy GSMP. Za nadanie numerów startowych zawodnikom startującym po raz pierwszy w danym roku, odpowiedzialny jest organizator kolejnych zawodów.

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 (zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Finansów z dnia 24.03.2000r. w sprawie ogólnych warunków obowiązkowego ubezpieczenia pojazdów mechanicznych, za szkody powstałe w związku z ruchem tych pojazdów). Zaleca się zawodnikom posiadanie ubezpieczenia 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

nie objęte innym ubezpieczeniem. Obie te polisy muszą obejmować cały czas trwania zawodów a nie tylko podjazdy wyścigowe i treningowe, lecz także przejazdy z miejsca parkowania na trasę i z powrotem.

W „Regulaminie Uzupełniającym” zawodów muszą być podane informacje dotyczące zakresu i wysokości sum gwarancyjnych ubezpieczenia OC i NNW.

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.

10. PRZEBIEG ZAWODÓW, SYGNALIZACJA

10.1. Każda z rund GSMP musi przebiegać zgodnie z „Harmonogramem czasowym zawodów” opublikowanym w „Regulaminie Uzupełniającym”

10.2. ODBIÓR ADMINISTRACYJNY

10.2.1. Zawodnicy/kierowcy muszą zgłosić się do kontroli osobiście i przedstawić w jej trakcie następujące dokumenty: prawo jazdy, licencję zawodnika, książeczkę zdrowia, oraz książeczkę samochodu sportowego. Tylko zawodnicy/kierowcy spełniający wymagania otrzymają „Kartę badania kontrolnego”

10.3. BADANIE KONTROLNE I LEKARSKIE

10.3.1. Badanie kontrolne jest prowadzone przez Zespół Kontrolerów Technicznych.

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

10.3.3. Podczas badania kontrolnego zawodnik ma obowiązek przedstawienia wymaganego wyposażenia bezpieczeństwa. Należy również przedstawić świadectwo homologacji sportowej pojazdu i książeczkę samochodu sportowego. W przeciwnym razie, Kierownik BK 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 Kierownika BK przeniesiony do właściwej grupy i/ lub klasy, decyzją ZSS.

10.3.5. Po zakończeniu badań kontrolnych organizator wywiesi na tablicy ogłoszeń, 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 powoduje nie dopuszczenie do wyścigu, oraz kary dodatkowe według uznania ZSS.

10.3.7. Możliwe jest nie dopuszczenie kierowcy do wyścigu 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 wyścigu, a zwłaszcza po jego zakończeniu. Na żądanie ZSS, spontanicznie albo na skutek protestu, samochód może być zatrzymany po zakończeniu zawodów i poddany kompletnym i szczegółowym badaniom wymagającym demontażu pojazdu.

10.3.9. Zawodnik/kierowca, w którego samochodzie stwierdzono odstępstwa regulaminowe, będzie wykluczony z klasyfikacji danej rundy GSMP.

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.

10.4.3. Start odbędzie się przy zatrzymanych samochodach z włączonymi silnikami według kolejności grup HS, VW, N, A, H, E, C, na podstawie listy startowej. ZSS na wniosek Dyrektora wyścigu może swobodnie zmieniać porządek startowy w zależności od okoliczności.

10.4.4. Żaden z samochodów nie może startować poza swoją własną grupą bez wyraźnej 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.

10.4.5. 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.

10.4.6. 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.

10.4.7. 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 obcej, pod rygorem wykluczenia z danego podjazdu. Start następuje w stałych cyklach czasowych w zależności od długości trasy, wg sygnalizacji świetlnej lub flagowej.

10.4.8. 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, przynajmniej takie jak są stosowane w sygnalizacji ulicznej.

Punkty świetlne muszą być podwójne w celu wykluczenia awarii spowodowanej przepaleniem się żarówki.

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).

10.4.9. 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 opuszczenia, 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, wkrótce po dokonaniu tego pojazdu musi drastycznie zmniejszyć szybkość.

10.5.3. Pomiar czasu będzie dokonywany za pomocą fotokomórek z dokładnością minimum do 1/100 sekundy.

10.6. TRENING, WYŚCIG

10.6.1. Każdy organizator GSMP ma obowiązek określenia w „Regulaminie Uzupełniającym” formuły zawodów tj. określenia 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 na trening oficjalny - do nie dopuszczenia do zawodów łącznie, decyzją ZSS na wniosek Dyrektora zawodów.

10.6.3. Oficjalny trening i podjazdy wyścigowe odbędą się zgodnie ze szczegółowym terminarzem ustalonym przez organizatora. Przy rundach podwójnych, w drugiej rundzie dopuszcza się tylko jeden podjazd treningowy **obowiązkowy**. 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 możliwy jest start zawodnika, który nie ukończył żadnego podjazdu treningowego, za zgodą Dyrektora Wyścigu, w porozumieniu z ZSS pod warunkiem, że zawodnik w ostatnich trzech latach brał udział w wyścigu na tej samej trasie.

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 pilotujący, 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. Ścisłe zakazana jest jazda w poprzek lub 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 poza 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. Decyzję o dopuszczeniu samochodu do dalszego udziału w zawodach podejmuje ZST. Obowiązek zgłoszenia się do badań 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 aequo*.

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 jasnoniebieska – 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 ZAMKNIĘTY

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

11.2. 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.

11.3. 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.

11.4. Wszelkie ewentualne czynności w parku zamkniętym mogą być dokonywane po uzyskaniu zgody Kierownika Komisji Technicznej i pod nadzorem Kontrolera Technicznego.

12. PROTESTY I ODWOŁANIA

12.1. Składanie protestów i przestrzeganie terminu ich przyjmowania powinno odbywać się zgodnie z przepisami Międzynarodowego Kodeksu Sportowego FIA.

12.2. Prawo do składania protestów przysługuje wyłącznie zawodnikowi.

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

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

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

b) pięciokrotnego 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.

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

12.4. Protesty dotyczące przebiegu zawodów i ich klasyfikacji muszą być wniesione w ciągu 30 min. od ogłoszenia wyników końcowych przewizorycznych.

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

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

12.7. Od nałożonych kar i innych decyzji ZSS, zawodnikowi przysługuje prawo do pisemnego odwołania się do GKSS PZM w terminie 48 godz. od zakończenia zawodów.

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

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

13. NAGRODY

13.1. W każdej rundzie GSMP wręczane 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

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

13.3. Nagrody nie odebrane podczas ceremonii wręczania po zakończeniu wyścigu przechodzą na własność organizatora.

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

13.5. Udział w ceremonii wręczenia nagród jest obowiązkiem każdego uczestnika zawodów.

14. WARUNKI KLASYFIKACJI – PUNKTACJA PODCZAS ZAWODÓW

14.1. Do klasyfikacji w sezonie liczy się kierowca który był sklasyfikowany w co najmniej jednej rundzie.

14.2. W zależności od ilości odbytych rund GSMP, do klasyfikacji rocznej będą brane punkty wg zasady:

odbytych 8 rund - punkty z 7 najlepszych

odbytych do 10 rund - punkty ze wszystkich minus 2

odbytych do 12 rund - punkty ze wszystkich minus 3

odbytych do 14 rund - punkty ze wszystkich minus 4

odbytych pow. 14 rund - punkty ze wszystkich minus 5

Runda w której zawodnik był wykluczony z klasyfikacji z przyczyn technicznych, nie może być odliczona.

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 aequo.

14.3. 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.

15. KLASYFIKACJE GSMP

15.1. W GSMP prowadzone będą następujące klasyfikacje roczne:

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

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

a) w klasyfikacji generalnej samochodów turystycznych (kategoria I) - Mistrz Polski

w klasyfikacji generalnej samochodów wyścigowych (kategoria II) - Mistrz Polski

w klasyfikacji generalnej samochodów historycznych - Mistrz Polski

b) w klasyfikacji generalnej w grupach N, A, H, E, C, HS i klasach pojemnościowych (z wyłączeniem klas N+2000, A+2000, H+2000, HS+2000, F3) w zależności od ilości sklasyfikowanych zawodników:

- przy 6 zawodnikach - Mistrz Polski;
- przy 9 zawodnikach - Mistrz i Vice Mistrz Polski;
- przy 12 zawodnikach - Mistrz, I i II Vice Mistrz Polski.

15.3. Przyznawanie tytułów i pucharów odbędzie się w grupach i klasach w przypadku jeżeli dana grupa i klasa odbędzie się w połowie rund plus jedna tj.

- 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

Tytuły mistrzowskie zostaną przyznane zawodnikom którzy zostali sklasyfikowani w danej grupie lub klasie, w minimum połowie odbytych rund GSMP.

15.4. Przyznane będą puchary za I, II, III miejsce w klasyfikacji zespołów.

15.5. 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).

15.5.1. Warunkiem uzyskania licencji zespołu jest zgłoszenie i wpłata do ZG PZM kwoty 500 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.

16. INNE POSTANOWIENIA

16.1. 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 do 1000 PLN.

16.2. W trakcie zawodów, na terenie Parku Maszyn obowiązuje bezwzględne ograniczenie prędkości do 10 km / godz.

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

Zatwierdzono na posiedzeniu GKSS dnia 10.01.2005 r.