

REGULAMIN RAMOWY PUCHARU POLSKI W WYŚCIGACH RÓWNOLEGŁYCH



Puchar Polski w Wyścigach Równoległych

1.0.0. Postanowienia ogólne:

1.1.0. Regulamin Pucharu Polski w Wyścigach Równoległych (zwany dalej Regulaminem PPWR) jest dokumentem określającym zasady rozgrywania i uczestnictwa w wyścigach na dystansie 1/4 mili.

1.2.0. Nadzór nad przebiegiem PPWR pełni Organizator wraz z przedstawicielami GKSS

1.3.0. PPWR jest imprezą mistrzowską o charakterze otwartym, W PPWR mogą brać udział kierowcy zarówno z licencją sportów samochodowych jak również bez tej licencji.

1.3.1. PPWR jest imprezą w której mogą startować zawodnicy z poza granic Polski

1.3.2. Zawody PPWR muszą spełniać warunki niniejszego regulaminu i być zatwierdzonymi przez Główną Komisję Sportów Samochodowych PZM (zwaną dalej GKSS).

1.3.3. Regulamin niniejszy oparty jest o przepisy Międzynarodowego Kodeksu Sportowego FIA oraz NHRA w zakresie sportu wyścigowego oraz wyścigów równoległych.

1.4.0 Organizator

1.4.1. Organizatorem PPWR może być tylko klub lub stowarzyszenie zrzeszone w PZM

1.4.2. Organizator PPWR jest odpowiedzialny za ich przeprowadzenie zgodnie z przepisami niniejszego regulaminu.

1.4.3. Organizatorem serii PPWR w sezonie 2018 jest Stowarzyszenie Warsaw Speed Team oraz Stowarzyszenie ProRace

1.4.4. Organizator zastrzega sobie prawo do odwołania imprezy najpóźniej 14-dni przed imprezą,

1.4.5. bezpośrednio przed imprezą (1 dzień) tylko w przypadku wystąpienia nieprzewidzianych zdarzeń. W takich przypadkach wpłaty dokonane przez zawodników zostaną automatycznie przeniesione na kolejną rundę.

1.4.6. Organizator zastrzega sobie prawo do :

– zmiany w harmonogramie przebiegu imprezy

1.4.7. Organizator w sezonie 2018 planuje przeprowadzić 4 Rundy

1.5.0. Trasa

1.5.1. Wyścigi zostaną rozegrane na dystansie 1/4 mili tj. 402,336 m. Dopuszcza się rozgrywanie wyścigów na dystansie 1/8 mili tj. 201.168 m.

1.5.2. Wyścigi mogą odbywać się wyłącznie na obiektach zamkniętych z wyznaczonymi strefami dla kibiców.

1.5.3. Wyposażenie trasy wyścigu :

- Podczas zawodów na obiekcie musi znajdować się straż pożarna oraz wóz ratownictwa technicznego.

- Na obiekcie powinny znajdować się dwie karetki

1.5.4. Odbiór trasy nastąpi w dniu zawodów bezpośrednio przed nimi.

Odbiór trasy następuje poprzez ZSS i obserwatora GKSS

1.5.5. Do odbioru trasy przez Władze Zawodów niezbędne jest przedstawienie aktualnej Licencji Krajowej wraz z załącznikami, protokołu odbioru trasy sporządzonego przez delegowanego delegata GKSS PZM i planu zabezpieczenia imprezy.

2.0.0. Władze i kierownictwo zawodów

2.1.0. Na czele władz PPWR stoi :

- Zespół Sędziów Sportowych (ZSS), w skład którego wchodzi przewodniczący i dwóch członków.

- Skład ZSS powoływany jest przez GKSS w współpracy z organizatorem cyklu. Do kompetencji ZSS w szczególności należy:

a) odbiór trasy przed zawodami, sprawdzenie zgodności z licencją i planem zabezpieczenia,

b) zatwierdzenie listy startowej

c) zatwierdzenie wyników biegów eliminacyjnych i finałowych,

d) rozpatrywanie protestów i odwołań od decyzji Kierownictwa Wyścigu

e) nakładanie kar na kierowców, do wykluczenia włącznie

f) podejmowanie innych decyzji mających wpływ na wyniki zawodów.

2.2.0. Kierownictwo zawodów stanowią:

a) dyrektor zawodów

b) vice-dyrektor ds. sportowych odpowiedzialny również za kontakty z zawodnikami

c) kierownik trasy i jej zabezpieczenia

d) kierownik Badania Kontrolnego

e) kierownik chronometrażu i komisji obliczeń

Wszystkie osoby wymienione w pkt. 4.2 z wyjątkiem "c" i „e” powinny posiadać licencje Sędziego Sportu Samochodowego PZM.

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

2.4.0. Osoby wymienione w punkcie 2.2 są powoływane przez organizatora i powinny mieć doświadczenie w dragracingu.

3.0.0. Regulamin Uzupełniający i inne dokumenty oficjalne PPWR

3.1.0. Organizator PPWR zobowiązany jest do opracowania Regulaminu Uzupełniającego zawodów, zgodnie z art. 65 MKS.

3.2.0. Regulamin Uzupełniający musi być zatwierdzony przez GKSS min. na jeden miesiąc przed zawodami i niezwłocznie opublikowany, a ponadto posiadać wzięcie nadaną przez GKSS jeśli taka będzie wymagana.

3.3.0. Dokumentami oficjalnymi zawodów są również:

- a) Licencja Krajowa i Plan Zabezpieczenia zawodów
- b) Zezwolenie na organizację zawodów (jeżeli jest wymagane) i polisy ubezpieczenia wyścigu (OC i NNW)
- c) Lista zgłoszeń
- d) Lista startowa
- e) Wyniki wyścigów eliminacyjnych.
- f) Wyniki wyścigów finałowych.
- g) Protokoły z posiedzeń ZSS.

3.4.0. Organizator ma prawo do:

- korekty regulaminu uzupełniającego zawodów, dodatkowych zarządzeń lub instrukcji w zakresie porządkowym w formie komunikatów organizatora w okresie przed zawodami, jako nieodłącznej części regulaminu
- odwołania zawodów w przypadku niewystarczającej liczby uczestników (należy podać minimalną ilość startujących)
- przerwania zawodów z powodu siły wyższej lub nieprzewidzianych zdarzeń, bez zwrotu wpisowego i wypłaty jakichkolwiek odszkodowań.

4.0.0. Kierowcy – Zgłoszenia

4.1.0. Do udziału w PPWR będą dopuszczeni kierowcy, którzy wypełnią zgłoszenie do zawodów, dokonają wpłaty wpisowego w wysokości ustalonej przez organizatora oraz posiadają prawo jazdy odpowiedniej kategorii lub Ważną licencję sportu samochodowego.

Kierowca musi mieć ukończone 16 lat. Kierowcy którzy nie ukończyli 18 roku życia muszą posiadać pisemną zgodę opiekuna.

4.2.0. *Poprzez fakt uczestnictwa w zawodach kierowca potwierdza znajomość i podporządkowanie się regulaminowi, rezygnując z dochodzenia jakichkolwiek roszczeń od organizatora na drodze sądowej.*

4.3.0. *Kierowca ma obowiązek umieszczenia na pojeździe numerów startowych.*

4.4.0. *Wysokość wpisowego i ostateczny termin zgłoszeń zostaną podane przez organizatora w Regulaminie Uzupełniającym zawodów.*

4.5.0. *Zwrot wpisowego może nastąpić jedynie w przypadku odwołania PPWR lub w przypadku nie przyjęcia zgłoszenia*

5.0.0. Podział na grupy i klasy oraz podklasy

5.0.0.a Grupa – *zbiór klas i podklas podzielonych ze względu na napędy , rodzaj doładowania lub pojemność*

5.0.0.b Klasa – *zbiór pojazdów startujących w danej grupie startowej.(Klasę stanowią co najmniej 4 auta)*

5.0.0.c. Podklasa – *niepełna klasa dołączana do klasy wyższej. (Klasę wyższą stanowi klasa wg podziału na napęd, doładowanie, pojemność np. Jeśli klasy podzielone są ze względu na napęd to wyższą klasą jest klasa o tym samym rodzaju napędu bez względu na rodzaj doładowania czy pojemność.) Zawodnicy podklas nie otrzymują Pucharów w swojej klasie (która się nie zebrała) Zbierają jedynie punkty do klasyfikacji generalnej. Otrzymują puchary w klasie w której startują lecz nie zbierają punktów do klasyfikacji generalnej w klasie wyższej. Organizator może dodać po pierwszej rundzie kolejną podklasę nie ujętą w Regulaminie Ramowym jeśli któraś z klas by się nie zebrała. W takim przypadku organizator wyda stosowny komunikat i ujmie to w Regulaminie Uzupełniającym do następnych zawodów.*

W przypadku niezbranej klasy organizator może zmniejszyć ilość zdobytych punktów za Rundę o 50 %

5.1.0. *Podział na grupy i klasy wynika z niniejszego regulaminu.*

5.1.1 *Samochody wyczynowe profesjonalnie przygotowane do wyścigów równoległych - grupa startowa profi (drag)*

5.1.2. *Podział grupy Profi na klasy:*

FWD (NA) – pojazdy z napędem na oś przednią bez doładowania

Podklasa : FWD NA; RWD NA – pojazdy z napędem na przednią lub tylną oś do 1550cm³ w przypadku FWD i 1600 cm³ w przypadku RWD

FWD T – pojazdy z napędem na oś przednią z doładowaniem

RWD/AWD (NA) pojazdy z napędem na oś tylną i na obie osie bez doładowania

RWD T – pojazdy z napędem na oś tylną z doładowaniem

AWD T – pojazdy z napędem na obie osie z doładowaniem

DEMO

Samochody o konstrukcji rurowej, samochody niespełniające warunków klasy profi. (UWAGA Auto którego posiada skorupę przedziału kabinowego a jedynie przednia rama mocująca silnik oraz zawieszenie wykonana jest z konstrukcji rurowej (lub z tyłu) nie jest konstrukcją rurową) Także konstrukcje typu gokart, buggy, SAM.

Klasa DEMO jest klasą pokazową . Kierowcy klas DEMO nie zbierają punktów do klasyfikacji generalnej sezonu i nie otrzymują pucharów podczas rund. Organizator może jednak wyróżnić uczestników klasy DEMO

GRUPA STREET

5.1.3 Samochody fabryczne, o ograniczonych modyfikacjach , bez możliwości ingerencji w fabryczne wnętrze i karoserię dopuszczone do ruchu drogowego do czasu 11.0 sekundy grupa startowa street.

5.1.4. Podział grupy STREET na klasy :

STREET FWD – pojazdy z napędem na oś przednią z doładowaniem lub bez doładowania do 11.0 sekundy

Podklasa :

JUNIOR STREET pojazdy bez doładowania z napędem na przednią oś do 1550cm³(FWD NA) i samochody napędzane na tylną oś do 1600cm³ (RWD NA)

STREET RWD – pojazdy z napędem na oś tylną z doładowaniem lub bez doładowania do 11.0 sekundy

STREET AWD - pojazdy z napędem na dwie osie z doładowaniem lub bez doładowania do 11.0 sekundy

DIESEL FWD – pojazdy z napędem na przednią oś silnik o zapłonie samoczynnym

*(Doładowanie – Turbo, Nitro, Kompresor, wtrysk metanolu lub dowolna kombinacja tych systemów)
(NA – silnik wolnossący)*

DIESEL RWD/AWD– pojazdy z napędem na tylną lub obie osie, silnik o zapłonie samoczynnym

(Doładowanie – Turbo, Nitro, Kompresor, wtrysk metanolu lub dowolna kombinacja tych systemów)
(NA – silnik wolnossący)

5.1.5. Samochody fabryczne o rozszerzonych modyfikacjach bez możliwości ingerencji w karoserię i jej wnętrze dopuszczone do ruchu poniżej 11.0 sekundy grupa startowa **pro-street**

5.1.6 Podział grupy startowej pro - street na klasy:

AWD RWD FWD – Razem , bez podziału na napędy oraz doładowanie.

5.1.7. Motocykle o ograniczonych modyfikacjach dopuszczonych do ruchu drogowego grupa startowa **MOTO STREET**

5.1.8. Podział grupy startowej **MOTO STREET** na klasy:

STREER JUNIOR do 700cm³

STREET–701cm³ do750cm³

STREET PLUS – 751 cm³ do 1000 cm³

STREET SUPER ponad 1000 cm³

5.1.8. Motocykle o rozszerzonych modyfikacjach, dopuszczone i nie dopuszczone do ruchu drogowego , grupa startowa **MOTO DRAG**.

MOTO DRAG Motocykle bez doładowania (NA)

MOTO DRAG PLUS Motocykle z doładowaniem (TA)

5.1.9 Kierowca motocykla z klasy niższej może zapisać się do klasy wyższej. Nie może startować jednym motocyklem w klasach swojej grupy startowej. Może startować jednym motocyklem w klasie street i drag, może startować w wielu klasach o ile ma wystarczająca ilość motocykli przygotowanej do danej klasy.

5.2.0. Klasa – Klasę stanowią minimum 4 motocykle/ samochody. W przypadku mniejszej ilości organizator ma prawo do włączenia motocykli z klasy niższej do wyższej za wyjątkiem klas najwyższych. W tym przypadku organizator decyduje o przyznaniu punktów lub zmniejszeniu ilości punktów jak również w przypadku nie zebrania się klasy najwyższej o 50 procent.

5.2.1. Auta, które zostaną przeniesione do klasy wyższej będą klasyfikowane za rundę w swojej klasie wg zdobytych czasów ET oraz punktowane w swojej klasie do klasyfikacji końcowej.

5.2.3. W przypadku dodania lub zmniejszenia klas stosowny wniosek składa do GKSS organizator cyklu PPWR

6.0. Warunki techniczne oraz bezpieczeństwa klas samochodowych street wraz z dopuszczonymi modyfikacjami:

6.1.0. Obowiązkowe wyposażenie i inne:

6.1.1. Kompletne wnętrze wraz z tylną półką, jeżeli auto posiada ją fabrycznie

6.1.2. Seryjne nadwozie, płyta podłogowa i szyby

6.1.3. Działające wszystkie światła

6.1.4. Minimalna średnica felgi to 13 cali, wyjątek stanowią auta seryjnie wyposażone w mniejsze rozmiary felg. Samochód musi posiadać sprawne hamulce na wszystkich kołach oraz sprawny układ kierowniczy.

6.1.5. Seryjny zbiornik paliwa i/lub atestowana butla LPG

6.1.6. Paliwo dostępne na stacji benzynowej w Unii Europejskiej, zgodne z normami Unii Europejskiej

6.1.7. Sygnał dźwiękowy

6.1.8. Ważny dowód rejestracyjny, przegląd techniczny i OC

6.1.9. Zachowany seryjny rodzaj napędu.

W przypadku auta AWD ze zdemontowanym przednim lub tylnym napędem (dotyczy tylko półosi napędowych) za pozwoleniem głównego sędziego auto może być przydzielone do klasy ze względu na napęd przed lub trakcie eliminacji nie później niż jeden przejazd przed końcem eliminacji.

6.1.10. Zakaz startu jednym samochodem w różnych klasach danej grupy

dla tego samego Kierowcy .

6.1.10.a. Kierowca może startować w każdej klasie jednej grupy o ile posiada pojazdy przeznaczone do odpowiednich klas

6.1.10.b. Kierowca może startować jednym autem w klasie STREET i PROF1 – w podobnej lub wyższej swojej wyjściowej klasy. Musi spełniać warunki techniczne klasy do której się zgłosił (klasa Profi). Może modyfikować wnętrze i zmieniać opony, jednak za każdym razem startując w klasie STREET auto musi spełniać wymogi tej klasy. Musi zmieścić się w czasie pomiędzy startami poszczególnych grup.

6.1.10.c. Punkt 6.1.10.b. dotyczy tylko kierowców samochodów klas STREET.

6.1.11. Seryjne punkty mocowania zawieszenia

6.1.12. Działające wycieraczki z przodu

6.1.13. Jeżeli modyfikacja nie jest opisana w niniejszym regulaminie , znaczy że jest zabroniona

6.1.14. Samochód może posiadać instalację ppoż. nie należy wozić ze sobą gaśnic, chyba że są przytwierdzone wg załącznika " J "

6.1.15. Działające pasy bezpieczeństwa

6.1.15.a. Dopuszczone są pasy szelkowe z obecną lub wygasłą homologacją montowane w otworach seryjnych lub wg załącznika J

6.1.16. Każdy kierowca w klasie Street ma obowiązek jazdy w kasku, odzieży zakrywającej nogi do stóp oraz ręce do dłoni . Nie może być to odzież ortalionowa lub z podobnych tworzyw sztucznych(preferowany kombinezon). Obowiązuje zakaz startu z pasażerem (poza jazdami pokazowymi za zgodą organizatora).

6.1.17. Kompletny system audio jeśli auto było wyposażone seryjnie w takowy.

6.1.18. Silnik montowany seryjnie lub dowolny z zachowaniem seryjnych podłużnic (zakaz cięcia grodzi)

6.1.19. Zakaz usunięcia szyberdachu jeżeli auto było w niego fabrycznie wyposażone

6.1.20. Kierowca samochodu może zgłosić na zawody tylko jedno auto w danej klasie. Może być kierowcą tylko auta zgłoszonego przez siebie.

6.1.21. Zakaz używania dragslicków, opon bez wzmocnień bocznych, z adnotacją " only for competition, not for highway use"

6.1.22. Opony dopuszczone do ruchu wg jednej z homologacji D.O.T ;E ; ECE;C, bieżnikowane w sposób prostopadły skośny lub mieszany tylko w dobrym stanie oraz nie mniej niż 1.6 mm bieżnika.

6.1.23. Wszystkie auta startujące jadą z wyłączoną klimatyzacją

6.1.24. Wszyscy zawodnicy jadą z odryglowanymi drzwiami. Jeśli jest taka możliwość. W nowszych autach zalecane ustawienie w komputerze pokładowym, przed pierwszym startem

6.2.0. Dozwolone modyfikacje:

6.2.1. Elektronika oraz mechanika silnika

6.2.2. Możliwość dodania doładowania

6.2.3. Wymiana lub modyfikacja układów chłodzenia, olejowego, wydechowego, dolotowego

6.2.4. Opony typu semislick poprzecznie lub skośnie nacinane, mogą wystawać poza obrys samochodu nie więcej jak 2 cm pod warunkiem że nie będą powodowały obcierania o błotnik, podczas jazdy, skręcania i startu. Sędzia ma prawo wycofania auta z pól startowych jeśli uzna że auto nie spełnia powyższych warunków.

6.2.5. Modyfikacja skrzyni biegów lub jej wymiana na dowolny rodzaj bez możliwości cięcia płyty podłogowej, grodzi oraz podłużnic

6.2.6. Układ paliwowy, zbiornik paliwa tylko w miejscu seryjnym. Możliwa zmiana pompy lub dodanie pompy paliwowej. Dodatkowa pompa/y nie mogą znajdować się w przestrzeni pasażerskiej

6.2.7. Zawieszenie

6.2.8. Elementy poprawiające bezpieczeństwo kierowcy (pasy sportowe, pałąk, wzmocnione hamulce).

6.2.9. Sportowa kierownica

6.2.10. Wymiana lub modyfikacja zderzaków przy zachowaniu warunków bezpieczeństwa, możliwość poszerzenia nadkoli. Dozwolony montaż spojlerów, zgodnie z przepisami ruchu drogowego

6.2.11. Wymiana lub modyfikacja sprzęgła

6.2.12. Nieseryjne mechanizmy różnicowe o zwiększonym tarciu wewnętrznym

6.2.13. Sportowe fotele przednie. Do sportowych foteli należy używać pasów szelkowych za wyjątkiem tzw. półkubelków jeżeli pasy fabryczne ściśle przylegają do ciała

6.2.14. Sportowe pasy bezpieczeństwa, szelkowe z obecną lub wygasłą homologacją, lub homologacją E montowane w otworach seryjnych lub wg załącznika J

6.2.15. Dozwolona wymiana maski i kłapy tylnej, nie dotyczy kłapy wyposażonej w szybę

6.3. Warunki techniczne oraz bezpieczeństwa w klasie PRO-STREET.

6.3.a. Warunki techniczne klasy street

6.3.b. Dopuszczenia techniczne klasy street

6.3.c. Dodatkowo dopuszcza się używania opon typu slick z DOT i wzmocnioną ścianką boczną opony

6.3.1. Kierowca który osiągnie czas ET <11,5 s. musi mieć zainstalowany (nie później jak od następnej imprezy w cyklu PPWR, w której osiągnął ten czas) stalowy pałąk z zastrzałem zamontowanym za kierowcą, lub do przodu jeżeli konstrukcja auta uniemożliwia montaż za fotelem kierowcy, przytwierdzony do płyty podłogowej w minimum czterech punktach (minimum dwa punkty po lewej i prawej stronie wewnątrz pojazdu w miejscu połączenia boków samochodu z płytą podłogową) i chroniący przed wgnieceniem się dachu, oraz założony kask

6.3.2. Kierowca który osiągnie czas poniżej ET < 10.5 s musi się zastosować do przepisów bezpieczeństwa grupy profi we wszystkich aspektach o których mówi regulamin w tej sprawie.

7.0.0. Warunki techniczne i bezpieczeństwa klas samochodowych PROFI

7.1.1. Przepisy ogólne w klasach PROFI:

7.1.2. Klatka bezpieczeństwa

Dla pojazdów FWD wymagana przy czasach ¼ mili ET poniżej 11.5 sekundy, dla pojazdów RWD i AWD wymagana przy czasach ¼ mili ET poniżej 10.5 sekundy. Klatka musi być wspawana przez certyfikowanego spawacza, spawy muszą być równe i wolne od wad. Szlifowanie spawów **ZABRONIONE**. Rysunki, specyfikacje materiałów oraz wymiary są dostępne u sędziów technicznych ProRace (dane kontaktowe na końcu regulaminu

Od sezonu 2019: Pojazdy z czasem przejazdu ¼ mili poniżej ET 8.50 lub z prędkością końcową większą niż 289km/h muszą posiadać certyfikat SFI lub FIA dla Dragracing'u.

7.1.3. Klatka bezpieczeństwa ma być wykonana z: Chromomolibdenu, Stali niskowęglowej wg specyfikacji:

<https://www.fia.com/regulation/category/101>

zakładka *Related Documents*

7.1.4. Wymagania te muszą być spełnione licząc od imprezy następującej po imprezie, w której samochód osiągnął czas ET mniejszy od podanego w punkcie 7.1.4.a

KOMBINEZON

Wymagany gdy, akumulator znajduje się w przestrzeni kierowcy, oraz dla aut FWD poniżej 11,5 sek dla pozostałych poniżej 10 sek. (dopuszczony z obecną lub wygasłą homologacją FIA SFI. W przypadku wygasłej homologacji kombinezon nie może posiadać uszkodzeń)

Od 2019 roku zaleca się aby wszyscy kierowcy grupy profi posiadali kombinezony.

7.1.5. *Wszelkie wymienione lub dodane części karoserii lub wyposażenia nie mogą posiadać ostrych lub wystających elementów.*

7.1.6. *Samochody z czasem ET poniżej 9.0 sekundy muszą posiadać system gaśniczy, który można uruchomić z fotela kierowcy i z zewnątrz, oraz klatkę bezpieczeństwa. Wymagania te muszą być spełnione licząc od imprezy następującej po imprezie, w której samochód osiągnął czas ET mniejszy od 9,0 sekundy.*

7.2. Nadwozie i wyposażenie samochodu w klasach PROFI:

7.2.1. Silnik

Wszystkie typy silników spalinowych są dopuszczone. Wszystkie typy systemów zasilania paliwem są dopuszczone. Zmiany silników (zwane dalej „swapami”) są dopuszczone, pod warunkiem solidnego mocowania oraz odpowiedniego montażu.

7.2.2. System smarowania silnika

Systemy suchej miski olejowej są dozwolone, pod warunkiem instalacji wszystkich linii olejowych poza przedziałem pasażerskim. Przewody umieszczone w pobliżu koła zamachowego muszą być chronione poprzez zastosowanie stalowej rury o minimalnej długości 400mm i minimalnej grubości ścianki 3.2mm. Nie jest dozwolone prowadzenie linii olejowych w tunelu środkowym obok wału napędowego.

7.2.3. Przewody paliwowe,

olejowe i hamulcowe Wszystkie przewody paliwowe, olejowe oraz hamulcowe muszą być szczelne i bezpiecznie zamocowane. Nie oryginalne przewody ciśnieniowe muszą być wykonane z teflonu zabezpieczonego stalowym oplotem, lub ze stali, lub gumowych w oplocie. Przewody paliwowe nie mogą być poprowadzone wewnątrz tunelu środkowego w przypadku aut RWD z silnikiem z przodu.

Od sezonu 2019: Nie jest dopuszczalne mocowanie przewodów za pomocą plastikowych opasek zaciskowych.

7.2.4. Układ kierowniczy

Musi być bezpiecznie zamontowany i nie może posiadać luzów. Komercyjne układy szybkiego ściągania kierownicy są dozwolone, pod warunkiem poprawnego montażu i braku wyczuwalnych luzów.

7.2.5. Układ chłodzenia

Układ musi być szczelny, wyposażony w zbiornik wyrównawczy. W przypadku układu wyposażonego w zbiornik przelewowy, jego pojemność musi wynosić minimum 500ml i musi być poprawnie zainstalowany

7.2.6. DOŁADOWANIE

Dozwolone. Użycie kompresorów dozwolone jedynie przy zasilaniu silnika benzyną lub alkoholem. W przypadku montażu kompresora śrubowego (6-71) i zasilania silnika alkoholem, wymagany system zabezpieczenia kompresora zgodny z SFI spec 14.1. Wymienniki powietrza doładowującego mogą być chłodzone powietrzem, lodem, CO2 lub wodą, pod warunkiem zachowania pełnej szczelności i nie pozostawiania cieczy na powierzchni toru. Rozszerzeniem tego przepisu jest NHRA General Regulations 1:13, 1:14 oraz 4:2.

7.2.7. Nadwozie

Modyfikacje nadwozia są dopuszczalne pod warunkiem montażu ściany grodziowej w oryginalnym miejscu. (może być wyprofilowana) Słupki A, B oraz C nie mogą być przesuwane. Drzwi muszą się otwierać z obu stron. Nie jest dopuszczane stosowanie magnezu. Przedział pasażerski musi być szczelny oraz oddzielony szczególnie od silnika, skrzyni biegów oraz wydechu. Stosowanie drzwi wykonanych z materiałów lekkich (włókno szklane i węglowe itp.) dopuszczalne pod warunkiem zamontowania klatki bezpieczeństwa.

7.2.8. Budowa płyty podłogowej i działanie seryjnego nadwozia może podlegać zmianom. Usunięte elementy płyty podłogowej mogą być zastąpione tytanem (minimum 1 mm) blachą metalową (np. aluminiową), płytą z włókna węglowego lub kevlaru (minimum 1,5 mm) oraz przymocowane trwale do pojazdu. Wymagana klatka bezpieczeństwa lub rollbar. Rama może podlegać modyfikacjom pod warunkiem zamontowania klatki bezpieczeństwa. Jeżeli wymianie podlega podłoga pod fotelem kierowcy, to fotel musi być bezpiecznie przytwierdzony do sztywnej konstrukcji pojazdu lub klatki bezpieczeństwa.

7.2.9. Ściana grodziowa

Każdy samochód musi być wyposażony w ścianę grodziową o grubości minimum 0.6mm (stal) lub 0.8mm (aluminium). Przedział silnikowy musi być kompletnie oddzielony od przedziału pasażerskiego. Nie są dopuszczalne żadne niezabezpieczone otwory w ścianie grodziowej, zabronione jest też jej wykonanie z magnezu.

Od sezonu 2019: Ściana grodziowa musi być szczelnie przyspawana, użycie śrub do jej mocowania jest zabronione.

7.2.10. Błotniki

Wymagane. Wymiana seryjnych elementów na wykonane z kompozytów lub aluminium jest dozwolona. Dozwolone jest poszerzenie błotników celem zabezpieczenia kół. Zamontowane błotniki muszą mieć zabezpieczone krawędzie. Wymagane są fartuchy wewnętrzne.

7.2.11. Wymiana lub dodanie nieseryjnych elementów jest dozwolone na wykonane z włókna szklanego, włókna węglowego, kevlaru lub poliwęglanu. Powyższe elementy powinny mieć grubość minimum 2mm. Elementy te muszą być szczelnie i trwale przytwierdzone do pojazdu przy pomocy metalowych zapinek lub skręcone. Możliwa jest wymiana lub odchudzenie drzwi przednich od strony kierowcy pod warunkiem zainstalowania klatki bezpieczeństwa lub rollbaru z zastrzałem w świetle drzwi. Drzwi kierowcy muszą się otwierać oraz zamykać (z obydwu stron). Wymiana lub odchudzenie drzwi od strony pasażera wymaga również zastosowania klatki lub rollbaru.

7.2.12. Jednocześnie przednia lub tylna część karoserii (maska lub bagażnik połączone z błotnikami i zderzakiem) są dozwolone.

7.2.13. Można całkowicie usunąć przednią lub tylną część karoserii podczas przejazdu, jeżeli nie spowoduje to niebezpieczeństwa dla kierowcy lub osób trzecich. I jest następstwem usterki pojazdu.

7.2.14 Okna

Wszystkie okna muszą być w dobrym stanie. Szyba czołowa nie może mieć zarysowań ani pęknięć. Szkło może być wymienione na lexan, poliwęglan przy zachowaniu minimalnej grubości 4mm. Przy wymianie szyby czołowej, wzmocnienie na jej środku jest wymagane. Szyby boczne nie muszą się otwierać, muszą być zamknięte podczas wyścigu. Wykonanie szyb z plexi jest **ZABRONIONE**.

7.2.15. Szyby inne niż zamontowane seryjnie muszą być trwale i szczelnie przymocowane do samochodu.

7.2.16. Dokonywanie modyfikacji podłużnic, płyty podłogowej, nadwozia jest dozwolone pod warunkiem zamontowania metalowej klatki bezpieczeństwa. Nadwozie oraz płyta podłogowa muszą być trwale połączone.

7.2.17 Dopuszczalny jest całkowity brak jakichkolwiek świateł.

Od sezonu 2019 wymagane jedno światło .

7.2.18. Fotel kierowcy jest wymagany.

Fotele muszą być trwale przymocowane do podłogi lub szyn za pomocą minimum 4 śrub/nakrętek wraz z podkładkami. Mocowanie na zatrzaski jest zabronione. Fotele muszą być wyposażone w tapicerkę. Zalecane jest użycie foteli homologowanych przez FIA lub SFI. W pojazdach z czasem przejazdu ¼ mili poniżej ET 10.0 sekund fotele z homologacją są wymagane.

Od sezonu 2019: Przy montażu roll bar lub klatki bezpieczeństwa wymagane fotele kubełkowe z homologacją (wykonane z kompozytów lub aluminium), przy czasie przejazdu ¼ mili ET powyżej 11.5 sekundy dopuszczone fotele z wygasłą homologacją.

Nie jest wymagana deska rozdzielcza. Możliwe jest dodanie elementów ułatwiających montaż wskaźników, zegarów lub przełączników w sposób niezagrażający bezpieczeństwu kierowcy. Elementy wnętrza pojazdu muszą być pozbawione ostrych krawędzi zagrażających bezpieczeństwu kierowcy.

7.2.19. Pasy bezpieczeństwa

Wszystkie pojazdy muszą być wyposażone w co najmniej 4-ro punktowe pasy bezpieczeństwa, poprawnie zamontowane. W przypadku użycia seryjnego fotela, dozwolone jest pozostawienie seryjnych pasów bezpieczeństwa. Zabronione jest mocowanie pasów w tym samym punkcie, co mocowanie fotela.

Od sezonu 2019: Pasy co najmniej 5-cio punktowe, zgodne z wymogami SFI 16.1 (3' szerokości). W pojazdach z czasem ¼ mili ET poniżej 10.0 sekund (dla FWD 11.5 sekundy) wymagane pasy z aktualną homologacją, nie starsze niż 3 lata od daty produkcji

7.2.20. Siatki

Zalecane. Muszą być w dobrym stanie i poprawnie zamontowane do klatki bezpieczeństwa. Zatraski są zabronione jako elementy mocujące. Zalecane siatki zgodne z normą SFI spec 27.1.

7.2.21. *Dozwolone jest używanie urządzeń umożliwiających pomiar czasu lub telewizyjną rejestrację przejazdu podczas trwania imprezy. Wyniki tych pomiarów lub rejestracji nie mogą stanowić podstawy do zgłaszania protestów*

7.2.22. *W samochodzie nie mogą znajdować się żadne luźne przedmioty, które mogłyby spowodować zagrożenie dla kierowcy.*

7.2.23. System paliwowy

System paliwowy musi być szczelny. Zbiornik paliwa musi się znajdować poza przedziałem pasażerskim, wyjątek stanowi seryjne rozwiązanie (jedynie w przypadku pozostawienia całkowicie seryjnego systemu. W przypadku dokonania zmian w systemie paliwowym, zbiornik należy zamontować poza przedziałem pasażerskim). W sezonie 2018 dozwolone jest przeprowadzenie linii układu paliwowego we wnętrzu pojazdu pod warunkiem użycia przewodów w stalowym oplocie.

Zmiany od sezonu 2019:

- System paliwowy musi się w całości znajdować poza przedziałem pasażerskim

- Zabezpieczenie przewodów paliwowych w pobliżu koła zamachowego

.Zakaz łączenia przewodów paliwowych w przedziale kierowcy(można przed ognioodporną ścianką i za grodzią w przedziale silnika)

Odpowietrzenie oraz wlew nie mogą znajdować się w jednej przestrzeni z Kierowca .

7.2.24. Butla podtlenku azotu *Dozwolony, pod warunkiem zastosowania butli spełniającej standard DOT1800 oraz poprawnego montażu.*

Wszystkie złącza oraz przewody powinny być tego samego producenta, wyjście zaworu bezpieczeństwa powinno być wyprowadzone poza przedział pasażerski.

Dostępne w komercyjnej sprzedaży układy podgrzewania butli są dozwolone, pod warunkiem wykorzystania termostatu.

Zmiany od sezonu 2019:

- Miejsce montażu butli powinno być oznaczone odpowiednią naklejką o rozmiarach 3 cale x 3 cale

musi być na stałe przytwierdzona do podłoża podczas trwania imprezy.`

7.2.25. Nie jest wymagany mechanizm opuszczający i podnoszący szyby

7.2.26. Spadochrony *Wymagany w przypadku wszystkich pojazdów z prędkością końcową ponad 250km/h. Spadochron musi być czysty i wolny od uszkodzeń, oraz wyprodukowany zgodnie z normami NHRA. Podczas badania technicznego, spadochron musi być okazany zespołowi sędziów w stanie rozłożonym. Brudne oraz uszkodzone spadochrony są niedopuszczalne. Zawlecзка zabezpieczająca musi być oznaczona czerwoną zawieszka. Punkty mocowania spadochronu muszą się swobodnie obracać, zakazane jest mocowanie do nieobrotowej części.*

Od sezonu 2019: Spadochron wymagany od prędkości końcowej 226km/h.

7.2.27. Tylne wózki

Tylne wózki

Użycie tylnych wózków jest dozwolone. Kółka muszą być wykonane z materiałów typu plastik lub guma. Zabronione jest użycie kółek stalowych. Podczas postoju w polach startowych, kółka muszą się obracać swobodnie. Wózek musi być zamontowany solidnie. Nie jest dozwolona zmiana ustawień wózka podczas wyścigu.

7.2.28. Dozwolony jest start pojazdem, którego karoseria jest wykonana w całości z konstrukcji rurowej, a na nią może być nałożona makieta z karbonu, kevlaru, włókna szklanego lub podobnego laminatu (grubość min. 3 mm), Specyfikacja konstrukcji SFI 25

7.3.0. Zawieszenie, hamulce i opony samochodu w klasach PROFI:

7.3.1. Nie muszą być zachowane seryjne punkty mocowania zawieszenia.

7.3.2. Nieseryjne amortyzatory, sprężyny, wahacze oraz rozpórki są dopuszczalne.

Zawieszenie

Każdy pojazd musi być wyposażony w poprawnie zamontowane i funkcjonujące amortyzatory na każdym kole. Każde koło powinno posiadać dodatkowo co najmniej jedną, poprawnie funkcjonującą sprężynę. Nie jest dozwolone odelżanie części seryjnych.

7.3.3 Traction bar

Dozwolone.

Od sezonu 2019: Minimalna średnica rur to $\frac{3}{4}$ '.

7.3.4 Tylne wózki

Użycie tylnych wózków jest dozwolone. Kółka muszą być wykonane z materiałów typu plastik lub guma. Zabronione jest użycie kółek stalowych. Podczas postoju w polach startowych, kółka muszą się obracać swobodnie. Wózek musi być zamontowany solidnie. Nie jest dozwolona zmiana ustawień wózka podczas wyścigu.

7.3.5 Podwozie

7.3.6 Balast

Dozwolony, pod warunkiem solidnego mocowania

7.3.7 Wysokość minimalna

Wszystkie pojazdy muszą posiadać minimalną wysokość przodu pojazdu na poziomie 50mm na długości 300mm od przedniej osi w kierunku przodu pojazdu. Reszta pojazdu może być umieszczona poniżej 50mm od podłoża

7.3.8 Spadochron

Wymagany w przypadku wszystkich pojazdów z prędkością końcową ponad 250km/h. Spadochron musi być czysty i wolny od uszkodzeń, oraz wyprodukowany zgodnie z normami NHRA. Podczas badania technicznego, spadochron musi być okazany zespołowi sędziów w stanie rozłożonym. Brudne oraz uszkodzone spadochrony są niedopuszczalne. Zawleczka zabezpieczająca musi być oznaczona czerwoną zawieszką. Punkty mocowania spadochronu muszą się swobodnie obracać, zakazane jest mocowanie do nieobrotowej części.

Od sezonu 2019: Spadochron wymagany od prędkości końcowej 226km/h.

7.3.9. Wysokość bieżnika opony musi wynosić minimum 1,6 mm z wyjątkiem pkt 7.3.4.

7.3.10. Opony bez bieżnikowe (slick) mogą być używane w każdej klasie startowej

Zabronione jest używanie opon samodzielnej produkcji, motocyklowych oraz wyprodukowanych do przyczep. Podczas zawodów, użycie opon typu slick jest dozwolone. Rozmiary opon są dowolne.

Opony nie mogą wystawać poza obrys nadwozia ponad 50mm.

7.3.11 Koła

Koła mogą wystawać maksymalnie 50mm poza obrys pojazdu. Wszelkie nakładki zasłaniające śruby/nakrętki muszą być zdemontowane podczas badania technicznego i wyścigu. Zabronione jest użycie kół motocyklowych, koła szprychowe są dozwolone pod warunkiem fabrycznego montażu.

Minimalna średnica felgi to 13". Jeśli pojazd był fabrycznie wyposażony w mniejsze felgi, i nadal posiada fabryczny silnik, są one dozwolone. Wszystkie śruby/nakrętki muszą być obecne i poprawnie zamontowane.

7.3.12. system Hamulcowy

Minimum 4 hydrauliczne hamulce są wymagane (po jednym na każde koło). Użycie układu wspomagania hamulców jest dozwolone.

7.4.0. Silnik i skrzynia biegów samochodu w klasach PROFI:

7.4.1. Wymiany silnika, zmiany sterowania elektroniką i inne podnoszące moc silnika są dozwolone

7.4.2. W przypadku, gdy w samochodzie znajdują się elementy któregośkolwiek z doładowań, to nie będą one liczone jako zastosowane, jeśli instalacja jako całość nie funkcjonuje. Kompresor lub turbosprężarka nie mogą mieć połączenia z układem dolotowym, systemy wtrysku podtlenku azotu muszą być pozbawione butli – zbiornika gazu. Organizator zastrzega sobie prawo do plombowania elementów nieczynnego doładowania. Kierowca jest zobowiązany zgłosić posiadanie tego typu nieczynnego doładowania przed wykonaniem pierwszego przejazdu na imprezie

7.4.3. Mogą być przeprowadzane dowolne modyfikacje skrzyni biegów

7.4.4. OIL CATCH TANK

Wymagany w przypadku modyfikacji seryjnego systemu wentylacji skrzyni korbowej. Osobny filtr założony na wyjście z pokrywy zaworowej jest zabroniony. Pojemność zbiornika powinna wynosić co najmniej 500ml, zbiornik powinien być trwale zamocowany i być odporny na działanie olejów oraz oparów paliwa.

7.4.5. OSŁONA KOŁA ZAMACHOWEGO

Wszystkie pojazdy FWD z czasem przejazdu ¼ mili ET poniżej 11.5 sekundy, oraz pozostałe pojazdy z czasem przejazdu ¼ mili ET poniżej 11.0 sekund, muszą być wyposażone w osłonę koła zamachowego o grubości minimum 6mm, wykonanej ze stali. Osłona spełniająca wymagania SFI spec 6.1, 6.2 lub 6.3 jest wystarczająca. Osłona musi być

zamontowana do podwozia/skrzyni biegów/silnika za pomocą śrub co najmniej M10, klasy co najmniej 8.8. Element może być wykonany z kilku części, jednakże musi chronić koło zamachowe na całym jego promieniu. Osłona może być zamocowana maksymalnie 2cm od obudowy skrzyni biegów.

Od sezonu 2019: Wymóg osłony koła zamachowego dla pojazdów FWD od czasu ET 12.0 sekund, dla pozostałych od ET 11.5 sekundy.

Każdy pojazd wyposażony w skrzynię manualną musi posiadać sprzęgło sterowane nogą. System ręcznego operowania sprzęgłem musi być oficjalnie dopuszczony na terenie EU i posiadać oznakowanie E. Jest on dopuszczony jedynie dla kierowców z dysfunkcją ruchową.

7.4.6. Skrzynia automatyczna

Każdy pojazd wyposażony w nieoryginalną skrzynię biegów, musi posiadać system uniemożliwiający włączenie biegu wstecznego bez zabezpieczenia. Dodatkowo, pojazd nie może da się uruchomić, gdy skrzynia biegów znajduje się w pozycji D lub R. Wszystkie pojazdy wyposażone w automatyczną skrzynię biegów i z czasem przejazdu ¼ mili ET poniżej 9.50 sekundy lub osiągające prędkość końcową ponad 226km/h muszą być wyposażone w osłonę koła zamachowego.

Od sezonu 2019: Osłona wymagana od czasu ET 10.5 sekundy. Poniżej ET 10 sekund wymagane koło zamachowe spełniające standardy SFI spec 4.1

7.4.7. Dyferencjał różnicowy

Blokada układu różnicowego typu torsen, cierna, drag spool oraz fabryczne blokady dozwolone.

Od sezonu 2019: Zabronione spawanie układów różnicowych.

7.4.8. Przeniesienie napędu

Napęd AWD jest dozwolony. Wszystkie pojazdy RWD z czasem ET poniżej 12 sekund na dystansie ¼ mili na oponach typu slick oraz pojazdy AWD z czasem poniżej 11.5 sekundy na dystansie ¼ mili na oponach DOT lub E muszą posiadać pierścień zabezpieczający wał napędowy. Układ napędowy musi być szczelnie odgradzony od przedziału pasażerskiego.

Od sezonu 2019: Pierścień zabezpieczający dla pojazdów RWD wymagany od czasu 13 sekund na dystansie ¼ mili.

7.4.9. Zmiana umiejscowienia akumulatora i jego wielkości jest dozwolona.

Akumulator przeniesiony do kabiny nie może się znajdować bliżej niż 50 cm od fotela

kierowcy, musi być trwale przytwierdzony do podłogi w tylnej części pojazdu i uziemiony oraz musi znajdować się w kwasoodpornej skrzynce.

7.4.10. Silnik wraz z osprzętem musi być oddzielony od kierowcy niepalną przegrodą o grubości minimum 2 mm lub przegrodą seryjną. Komputery sterujące pracą silnika muszą być zamocowane na sztywno a wiązki sterujące upięte.

7.5.0. Układ wydechowy samochodu w klasach PROFI:

7.5.1. Wyczynowe układy wydechowe są dozwolone. Układ wydechowy musi być zakończony z tyłu lub z boku pojazdu. Dopuszczalne jest wyprowadzenie układu wydechowego przez maskę pojazdu. Układ wydechowy nie może być zakończony elementem elastycznym, jak również nie może być skierowany w dół, wyjątkiem jest układ seryjny. Dodatkowo układ wydechowy musi być szczelny oraz musi się znajdować poza przedziałem pasażerskim.

7.5.2 Screamer Pipe

Zalecane jest połączenie zaworów Waste gate z układem wydechowym. Jeśli nie jest to możliwe, zakończenie screamer pipe powinno się znajdować w komorze silnika, jednocześnie kierowca musi stosować kombinezon wyścigowy który spełnia wymagania co najmniej SFI spec 3.2A/1.

7.5.3. Auta wyposażone we wtrysk jakiegokolwiek alkoholu, czy to E85 czy methanol w dół, wymagany jest montaż recirkulacyjnych BOV

7.5.4. Wszystkie auta startujące jadą z wyłączoną klimatyzacją

7.5.5. Wszyscy zawodnicy jadą z odryglowanymi drzwiami. Jeśli jest taka możliwość. W nowszych autach zalecane ustawienie w komputerze pokładowym przed pierwszym startem

7.6.0. Inne przepisy w klasach PROFI:

7.6.1. Każdy kierowca w klasie Profi ma obowiązek jazdy w kasku. Obowiązuje zakaz startu z pasażerem (poza jazdami pokazowymi za zgodą organizatora).

Wymagany. Zalecany zgodny z wybraną homologacją motorsportową, do wyboru:

ONS/OMK (tylko Niemcy)

ECE series 22/04 or 22/05 (europa)

SIS 88.24.11(Szwecja)

NF S 72.3059 (Francja)

DS 2124.1 (Holandia)

SFS 3653 (Finlandia)

B.S.I.BS 6658-85 type A/FR (Wielka Brytania)

Snell foundation (**Snell 2000 wygasta!!**)

- SA 2005

- SA 2010

SFI 31.1 (otwarty)

SFI 31.2(zamknięty/integralny)

Lub zgodny z E.

Wizjer nie może być przyciemniony lub lustrzany, nie może być uszkodzony. Kask musi być w dobrym stanie, bez rys i odprysków na powierzchni. Dopuszczalna jest naklejka przeciwsłoneczna – do uzgodnienia z sędzią technicznym. Dla pojazdów z czasem przejazdu ¼ mili ET poniżej 10.0 sekund zakazane są kaski otwarte.

Od sezonu 2019: Dla samochodów z czasem przejazdu ¼ mili ET poniżej 11.0 sekund kask z aktualną homologacją sportową wymagany.

7.6.1.a. Kołnierz

Kołnierz zabezpieczający dla kierowcy jest zalecany. Przy czasach przejazdu ¼ mili ET poniżej 9.0 sekund jest wymagany.

Od sezonu 2019: Silnie zalecany system Hans lub pokrewne dla pojazdów z czasem przejazdu ¼ mili ET poniżej 10.0 sekund

7.6.1.b. ZABEZPIECZENIE

Miejsca potencjalnie kontaktowe, gdzie kask zawodnika może uderzyć o klatkę bezpieczeństwa, muszą być zabezpieczone przed szkodliwymi skutkami za pomocą niepalnej, homologowanej przez FIA pianki o grubości minimum 6.5mm.

7.6.2.Pasy bezpieczeństwa

Wszystkie pojazdy muszą być wyposażone w co najmniej 4-ro punktowe pasy bezpieczeństwa, poprawnie zamontowane. W przypadku użycia seryjnego fotela, dozwolone jest pozostawienie seryjnych pasów bezpieczeństwa. Zabronione jest mocowanie pasów w tym samym punkcie, co mocowanie fotela.

Od sezonu 2019: Pasy co najmniej 5-cio punktowe, zgodne z wymogami SFI 16.1 (3' szerokości). W pojazdach z czasem ¼ mili ET poniżej 10.0 sekund (dla FWD 11.5 sekundy)wymagane pasy z aktualną homologacją, nie starsze niż 3 lata od daty produkcji.

7.6.3.Przedział pasażerski

Wymiana tapicerki drzwiowej jest dozwolona, pod warunkiem montażu płyty zastępującej wszystkie otwory oraz ostre krawędzie.

7.6.4. Można używać, benzyny, benzyny wyścigowej, LPG, CNG, ON metanolu, etanolu lub izopropanol. Użycie tych substancji musi być zgłoszone organizatorowi na piśmie przed rozpoczęciem imprezy.

Zmiany od sezonu 2019:

- w przypadku korzystania z E85 oraz metanolu, izopropylenu, etanolu, należy odpowiednio oznaczyć pojazd widoczną naklejką o rozmiarach 3 cale x 3 cale.

Nie zgłoszenie w/w substancji może spowodować wykluczenie kierowcy z imprezy i nałożenie innych kar regulaminowych. Bez zgłoszenia można używać benzyny, oleju napędowego lub opałowego, LPG, CNG, prądu lub wodoru.

7.6.3. Spoilery

Spoilery poprawnie zamocowanie do nadwozia są dozwolone. Zabronione jest używanie aktywnych spoilerów kontrolowanych przez kierowcę lub systemy elektroniczne, poza zamontowanymi seryjnie Wloty powietrza Dozwolony jest montaż wlotów powietrza, pod warunkiem, że nie będą wyższe niż 280mm ponad linię maski i nie będą zasłaniały pola widzenia kierowcy.

7.6.4. Wyłącznik prądu

Wymagany w przypadku przeniesienia akumulatora z seryjnego miejsca. Zalecany w pozostałych przypadkach. Wyłącznik musi posiadać możliwość wyłączenia z zewnątrz pojazdu i być umieszczony na tyle pojazdu. Powinien być zamontowany na przewodzie „+” i wyłączać wszystkie funkcje elektryczne pojazdu.

7.6.5. Światła

Światła przednie nie są wymagane. Co najmniej jedno sprawne światło stopu jest zalecane.

Od sezonu 2019: Wymagane co najmniej jedno sprawne światło stop.

7.6.6. Ubrania

Ani kierowca, ani członkowie zespołu przebywający w strefie startu nie mogą być ubrani w krótkie spodenki, t-shirty, sandały etc. Gołe nogi lub brak koszulki są niedopuszczalne w strefie burn out i startu. Kierowca i członkowie zespołów muszą być ubrani w odpowiednie spodnie (jeans lub pochodne), koszulę z długimi rękawami lub kombinezon i odpowiednie, wiązane lub zapinane buty. Zalecana jest ochrona słuchu i zabezpieczenie dłoni rękawicami.

8.0.0. Warunki techniczne oraz bezpieczeństwa klasy DEMO:

8.1.0. Warunki obowiązujące klasę profi dotyczące bezpieczeństwa kierowcy(ubiór, fotel, pasy)

8.2.0. Dozwolony jest start pojazdem, którego karoseria jest wykonana w całości z konstrukcji rurowej, a na nią może być nałożona makieta z karbonu, kevlaru, włókna szklanego lub podobnego laminatu (grubość min. 3 mm lub grubsza, jeżeli nie zachowuje sztywności konstrukcji makiety nałożonej na szkielet.)

8.2.1. Zawodnicy startujący pojazdami jak gokart, buggy, lub SAM nie mogą posiadać wystających elementów zagrażających życiu lub zdrowiu kierowcy oraz osób znajdujących się na polach startowych. Muszą posiadać dokumenty potwierdzające, że pojazd jest bezpieczny.

8.2.2. Pomimo , że klasa DEMO jest klasą dla aut nie mieszczących się w regulaminie technicznym PPWR , pojazd musi spełniać warunki bezpieczeństwa. Wyposażenie takie jak pasy, fotel bezwzględnie muszą być zamocowane wg załącznika J lub przepisów SFI.

9.0.0. WARUNKI TECHNICZNE ORAZ BEZPIECZEŃSTWA KLAS MOTOCYKLOWYCH STREET JUNIOR; STREET ; STREET PLUS; STREET SUPER;DRAG

Wymagania klasy motocyklowych klas STREET

Wymagane lampy, lusterka, układ wydechowy (może być sportowy), seryjny rozstaw osi i wysokość zawieszenia, owiewki lub owiewki sportowe, seryjny zbiornik paliwa na swoim miejscu. Zrywka w klasie street jest zalecana a w sezonie 2019 wymagana

9.1.0. Każdy kierowca musi posiadać zapięty kask integralny, kombinezon, rękawice i buty motocyklowe (niedopuszczalny jest start bez elementów chroniących ciało).

9.2.0. Zabroniony jest start z pasażerem.

9.3.0. Motocykl musi posiadać ramę, hamulce oraz seryjny sposób przeniesienia napędu. Dopuszczalny jest całkowity brak jakichkolwiek świateł (TYLKO KLASA DRAG). Osłona łańcucha wykonana ze metalu lub kevlaru. Wymagana jest zamontowana zrywka.

9.4.0. Wymiana opon na opony typu slick jest dozwolona we wszystkich klasach.

9.5.0. Nie można stosować dodatkowych tylnych kółek z wyjątkiem klas Moto DRAG

9.6.0. Wymagane są sprawne hamulce na obu kołach: hamulec przedni – dwie tarcze (za wyjątkiem motocykli seryjnie posiadających jedną tarczę), hamulec tylny – minimum jedna tarcza lub bęben.

9.7.0. Przedłużenie wahacza, oraz dodanie doładowania jest dopuszczalne tylko w klasie MOTO DRAG

10.0.0. PRZEBIEG ZAWODÓW

10.1.0. Do udziału w PPWR dopuszczonych będzie do 120 samochodów oraz 50 motocykli wg kolejności zgłoszeń i dokonanych wpłat.

O ile organizator nie postanowi inaczej.

10.1.2. Do udziału w PPWR będą dopuszczeni kierowcy, którzy wypełnią zgłoszenie, dokonają wpłaty wpisowego, posiadają ważne prawo jazdy odpowiedniej kategorii lub licencję sportową i pojazd, którym startują przejdzie pozytywnie badanie techniczne zgodności auta z regulaminem PPWR Polski. Badanie przeprowadzone będzie bezpośrednio przed każdym PPWR w miejscu rozgrywania PPWR przez uprawnione osoby, oddelegowane przez Organizatora pod kierownictwem Sędziego technicznego i jednego członka komisji. Organizator może przyznać na każdą z PPWR „Dziki karty”, które umożliwią wpisanie na listę startową w dniu PPWR kierowców, którzy nie wypełnili wcześniej formularza zgłoszeniowego.

10.1.3. Pojazd (samochód lub motocykl), którego konstrukcja wskazuje, że może zagrażać bezpieczeństwu uczestników lub kierowcy może być niedopuszczony do startu w każdym momencie trwania PPWR.

10.4.0. Na parkingu dla zawodników przeprowadzane będą Badania Kontrolne (BK) oraz przydzielane numery startowe. Zawodnik ma obowiązek umieszczenia ich w miejscu wskazanym przez organizatora

10.1.5. Zawodnicy parkują pojazdy tylko na specjalnie do tego celu wydzielonym parkingu.

10.1.6. Celem kierowcy jest pokonanie w jak najkrótszym czasie odległości 1/4 mili tj. 402,336m. wyznaczonej pomiędzy linią „Start” i linią „Meta” przez minimum jeden z pary startujących pojazdów.

10.1.7. Podczas pokonywania tego dystansu nie obowiązują żadne ograniczenia prędkości

10.1.8. Kierowca musi posiadać zapięty kask i pasy bezpieczeństwa wjeżdżając na pola startowe. Kierowca który się nie zastosuje do niniejszego wymogu zostanie cofnięty ze startu

10.1.9. Wszystkie szyby podczas jazdy muszą być zasunięte a anteny CB zdemontowane.

10.1.10. Kierowca może prowadzić tylko jeden pojazd w danej klasie.

10.1.11. Każdy pojazd może startować tylko w jednej klasie danej grupy,

10.1.11.a. Każdy pojazd musi prowadzić kierowca , który zgłosił się z danym pojazdem.

10.1.11.b. W przypadku gdy pojazd prowadził inny kierowca, następuje Dyskwalifikacja kierowcy , który prowadził pojazd oraz kierowcy który powinien prowadzić pojazd. (zapis ten nie dotyczy przypadku w którym jest to przejazd w trakcie zawodów mierzony ale nie klasyfikowany w celu sprawdzenia lub dostrojenia)

10.1.12. Sygnał do startu dla obydwu pojazdów dają zmieniające się automatycznie światła. Start kierowców następuje w momencie zapalenia się światła zielonego.

10.1.13. Zawody przeprowadzone są następująco: eliminacje, półfinały i finały. Ilość przejazdów w eliminacjach określa (i informuje o tym zawodników) organizator bezpośrednio przed zawodami – minimalna ilość przejazdów kwalifikacyjnych, to 3 (z uwzględnieniem punkt 2.3)

10.1.14. Do półfinałów kwalifikuje się 4 najszybszych kierowców w danej klasie – decyduje czas ET (czas przejazdu).

Organizator może przeprowadzić finały rozszerzonym systemem pucharowym. W takim przypadku kwalifikuje się 8 najszybszych kierowców danej klasy. O rozszerzeniu finałów organizator poinformuje w regulaminie uzupełniającym.

Rozszerzone finały odbędzie się jedynie przy minimalnej ilości 8 zawodników w klasie.

10.1.14a. Samochody klas STREET do 11.0 s jeśli przekroczą limit mogą zostać przeniesione do klasy PROSTREET na wniosek kierowcy lub sędziego. Mogą pozostać też w klasie STREET pod warunkiem, że co najmniej jeden z czasów będzie mieścił się w limicie. W takim przypadku jeżeli kierowca awansuje do półfinałów i finałów nie może przekroczyć limitu pod karą dyskwalifikacji.

10.1.15. Pary półfinałowe tworzą zawodnicy wg kryteriów – pierwsza para zawodnicy, którzy uzyskali 2 i 3 czas w eliminacjach , druga para to zawodnicy którzy uzyskali 1 i 4 czas w eliminacjach. W półfinałach jest tylko jeden przejazd i o zwycięstwie i awansie do finału decyduje czas ET+RT. Zwycięzcy półfinałów kwalifikują się do finału. A przegrani do małego finału . W finałowym wyścigu (jeden wyścig) wygrywa zawodnik, który uzyska lepszy czas ET+RT. Trzecie miejsce zdobywa zawodnik z najlepszym czasem RT+ET analogicznie do finału.

10.1.15.a Rozszerzony finał 1/8 – pary :

1-8; 4-5; 2-7; 3-6.

10.1.16. Kierowcy na starcie są ustawiani automatycznie przez system pomiarowy lub w razie awarii systemu świateł PRESTAGE przez obsługę zawodów. Zawodnik startuje po zapaleniu się zielonego światła. Start zanim zapali się zielone światło jest traktowany jako „falstart” i ten przejazd nie jest zaliczony („falstart” nie upoważnia do powtórzenia biegu).

10.1.17. W półfinale i finale każdy „falstart” powoduje przegraną kierowcy w tym biegu za wyjątkiem sytuacji, gdy w którymkolwiek z tych przejazdów falstartu dokonają obaj kierowcy. W takim przypadku wygrywa kierowca, którego falstart był najbliższy -0.

10.1.18. Wyniki uzyskane przez kierowców są mierzone za pomocą specjalnych urządzeń pomiarowych i na bieżąco wyświetlane na tablicy wyników. W razie awarii jednego z torów impreza może być przeprowadzona na drugim sprawnym torze. W razie całkowitej awarii sprzętu pomiarowego (dotyczy tylko półfinałów i finałów) organizator może podjąć decyzję o innym sposobie określenia zwycięzcy w danym przejeździe.

a. Ewidentna wygrana – auto wjeżdża na linię mety jako pierwsze (określa sędzia znajdujący się na mecie na podstawie monitoringu)

b. W razie nie możliwości stwierdzenia które auto przecięło jako pierwsze linię mety wyścig danej pary zawodników zostanie powtórzony w momencie naprawienia sprzętu pomiarowego.

c. W momencie całkowitej niesprawności sprzętu pomiarowego podczas finałów i półfinałów, klasyfikacją końcową są wyniki osiągnięte w eliminacjach.

10.1.19. W serii finałowej kierowca ma 2 minuty na stawienie się na linii startu od momentu wywołania, po tym czasie ogłasza się jego przegraną a zwycięzcą (bez konieczności wykonania przejazdu) zostaje kierowca gotowy do startu. W przypadku awarii, które uniemożliwiają dojechanie na pole startowe, o miejscu decyduje bieg w którym zawodnik się nie pojawił.

10.1.20. Półfinały i finały odbędą się przy minimum 4 pojazdach w klasie, o ile organizator nie podejmie innej decyzji.

10.1.21. Rozgrzewanie opon jest możliwe na rolkach na parkingu oraz w miejscu wyznaczonym przez Organizatora

10.1.21.a. Dopuszczone jest tzw. BURNOUT rozgrzewanie opon na polach startowych z maksymalnie dwukrotnym przejechaniem lini startowej.

10.1.22. Schładzanie intercoolera (chłodnicy powietrza) jest zabronione na polu startowym.

10.1.23. *Zabrania się wykonywania jakichkolwiek modyfikacji pojazdów w trakcie trwania zawodów (dopuszczone są wyłącznie naprawy uszkodzonych elementów pojazdu). Wyjątek stanowi poprawa elektroniki silnika i procedur startowych.*

10.1.24. *Zabronione jest przekraczanie linii pomiędzy torami (ze względu na kabel pomiarowy oraz bezpieczeństwo startujących). Zakazana jest jazda w poprzek toru lub w kierunku przeciwnym do kierunku jazdy.*

10.1.25. *Powrót odbywa się wyłącznie torem wyznaczonym przez Organizatora z prędkością maksymalną 60 km/h.*

10.1.26. *Zawodnicy nie mogą być pod wpływem alkoholu lub innych środków odurzających. Dopuszczalna zawartość alkoholu w wydychanym powietrzu wynosi 0,0mg/L. Organizator zastrzega sobie prawo sprawdzenia trzeźwości kierowcy (alko tester lub tester śliny pod kątem narkotyków), wykluczenia zawodnika i nałożenia na niego kary finansowej w wysokości 500 zł w przypadku stwierdzenia nietrzeźwości. Odmowa poddania się badaniu skutkuje niedopuszczeniem do startu w zawodach RWMP.*

10.1.27. *Zawodnik ma obowiązek stawienia się na odprawie zawodników, która odbywa się w dniu zawodów pod karą ograniczenia liczby przejazdów eliminacyjnych*

10.1.28. *Bezpośrednio przed startem (w strefie startowej) może przebywać wyłącznie zawodnik i dwóch mechaników (preferowany kombinezon), Czyszczenie opon i schładzanie intercoolerów odbywa się w strefie poza polami startowymi.*

10.1.29. *Jeżeli Organizator stwierdzi w startującym samochodzie jakiegokolwiek przecieki płynów eksploatacyjnych (paliwo, olej, płyn hamulcowy itp.) to samochód ten nie będzie dopuszczony do startu.*

10.1.30. *Jeżeli w czasie trwania zawodów pojawią się opady deszczu, to zawody będą natychmiast przerwane.*

Organizator określi czas trwania przerwy w rozgrywaniu zawodów i powiadomi o tym zawodników. Jeżeli z uwagi na mokry tor zawody nie będą mogły być kontynuowane, to do klasyfikacji będą zaliczane czasy (i miejsca) uzyskane do momentu przerwania zawodów.

10.1.31. *Kierowca ma obowiązek osobistego zgłoszenia się po odbiór nagród – nieodebranie nagrody w dniu zawodów jest traktowane jako rezygnacja zawodnika z tej nagrody.*

10.1. Kary

10.2.0. *W przypadku naruszania zasad niniejszego Regulaminu, niebezpieczne zachowanie, łamanie zasad obowiązujących na imprezie, działania wbrew*

poleceniom organizatora będą nakładane przez Organizatora następujące kary regulaminowe:

10.3.0. Upomnienie

10.3.0. Kara finansowa

-osoba, która przejechała między pasami startowymi karana jest opłatą w wysokości 400 zł -jeżeli działanie to spowodowało uszkodzenie kabla aparatury do pomiaru czasu organizator nakłada karę 4000 zł.

- Brak reklam na pojeździe sponsora cyklu 1000 zł

10.4.0. Niedopuszczenie do startu

10.5.0. Wykluczenie z imprezy

10.6.0. Usunięcie z terenu imprezy, w tym za niesportowe lub niebezpieczne zachowanie oraz za zakłócanie przebiegu imprezy

10.7.0. Wykluczenie z imprezy wraz z odebraniem punktów i zdobytych nagród.

10.8.0. Niezapłacenie kary w ciągu 15 minut od jej nałożenia powoduje niedopuszczenie do dalszej części PPWR i będzie egzekwowane na drodze prawnej.

10.9.0. Kary nie zwalniają z obowiązku naprawienia wyrządzonej szkody. Organizator może skorzystać z zapisów zawartych w przepisach prawa cywilnego lub karnego.

11. Protesty i informacje.

11.1.0. Kierowca ma prawo do oprotestowania wyniku osiągniętego przez innego kierowcę w tej samej klasie, jeżeli uważa, że został on osiągnięty niezgodnie z regulaminem.

11.2.0. Protest powinien być skierowany do Organizatora i złożony na piśmie wraz z kaucją 200 zł w każdym momencie trwania imprezy lub najpóźniej w ciągu 15 minut od momentu ogłoszenia wyników. Protest powinien zawierać dokładny opis wraz z punktem regulaminu, którego dotyczy oraz podpis zawodnika wraz z telefonem kontaktowym.

11.3.0. Kaucja podlega zwrotowi jeżeli protest był uzasadniony. Gdy złożony protest jest pozbawiony podstaw, to orzeczony jest przepadek kaucji na rzecz nagród dla zawodników

11.4.0. W innych ewentualnych sporach dotyczących pojazdów lub przerwania zawodów decyduje dyrektor zawodów PPWR. Jego decyzje są ostateczne.

11.5.0. Informacje dla zawodników i widzów są dostępne wyłącznie w biurze zawodów. Tam powinny być kierowane ewentualne pisemne uwagi dotyczące imprezy.

12.0.0. Punktacja cyklu PPWR

12.1.0. Kierowcy, którzy zajęli w klasie miejsca I-VIII otrzymują następującą ilość punktów:

12.2.0. I miejsce: 20 punktów, II miejsce: 15 punktów, III miejsce: 11 punktów, IV miejsce: 8 punktów, V miejsce: 6 punktów, VI miejsce: 4 punkty, VII miejsce: 2 punkty, VIII miejsce: 1 punkt.

12.3.0. Zdobywcy miejsc I-III otrzymują puchary.

12.4.0. Punkty za miejsca I-IV są przydzielane na podstawie wyników z finałów, natomiast punkty za miejsca V-VIII na podstawie czasów ET uzyskanych w eliminacjach.

12.4.0. Jeżeli z przyczyn niezależnych od Organizatora awarii technicznej ulega sprzęt pomiarowy, w wyniku czego półfinały i finały nie mogłyby się odbyć, to o klasyfikacji końcowej decydują czasy ET osiągnięte w eliminacjach.

13.0.0. Klasyfikacja końcowa PPWR

13.1.0. Kierowca jest klasyfikowany w punktacji PPWR, jeżeli ukończył co najmniej jedną rundę

13.2.0. Do klasyfikacji w cyklu RWMP będą brane pod uwagę wszystkie rundy

13.3.0. Kierowca zdobywa punkty, jeżeli wykona przynajmniej jeden prawidłowy przejazd i znajdzie się na miejscu od I do VIII. Falstarty oraz wykluczenia nie są zaliczane jako prawidłowe przejazdy.

13.3.0. Zwycięzca klasyfikacji końcowej RWMP w klasie startowej zostanie kierowca, który uzyska największą ilość punktów.

13.4.0. W przypadku jednakowej ilości punktów w klasyfikacji końcowej o lepszym miejscu będzie decydować w pierwszej kolejności większa ilość pierwszych miejsc. Jeżeli w ten sposób nie uda się wyłonić zwycięzcy, pod uwagę będzie brana ilość drugich miejsc na poszczególnych imprezach, a następnie trzecich. W przypadku dalszej równości tytuł zdobędzie kierowca, który uzyskał lepszy czas ET+RT w całym cyklu PPWR

13.5.0. Zwycięzcy poszczególnych klas całego cyklu PPWR otrzymują puchary podczas Gali Mistrzów PZM

13.5.1. Zwycięzcy muszą stawić się na ceremonii wręczenia nagród podczas Gali Mistrzów PZM

14.0.0.Przepisy końcowe

14.1.1. Poprzez fakt uczestnictwa w PPWR lub przez wykupienie biletu wstępu uczestnicy potwierdzają znajomość i podporządkowanie się Regulaminowi, rezygnując z dochodzenia jakichkolwiek roszczeń od organizatora na drodze sądowej.

14.1.1.A. Sponsoring Reklama

14.1.1.B. Podczas wszystkich Rund PPWR organizator decyduje o formie reklamy pojawiającej się na Każdej Rundzie

14.1.1.C. Reklama Jest płatna za wyjątkiem:

- logotypów sponsorów zawodników lub teamów umieszczona na samochodach kombinezonach, namiotach, matach nieprzepuszczalnych, ubraniach serwisantów oraz hostess. Flagi ,banery, windery mogą być użyte jedynie w obrębie namiotu , miejsca postoju zawodnika w Parku Maszyn

- Wszelkie materiały reklamowe umiejscowione w innych miejscach na terenie zawodów są płatne

- Rozdawanie ulotek poza terenem miejsca w Parku Maszyn w tym przez Hostessy jest płatne.

14.1.1.D. Zawodnik ma obowiązek pod karą wykluczenia z zawodów lub finansową do umieszczenia reklam sponsorów cyklu Puchar Polski w Wyścigach Równoległych.

14.1.2. Wpłata wpisowego dla kierowców musi nastąpić przelewem nie później niż na 3 dni przed każdym PPWR, czyli do każdego czwartku poprzedzającego niedzielne PPWR (ostatecznym dokumentem jest wydruk kontrolny z konta Organizatora wykonany w sobotę poprzedzającą niedzielne PPWR).

14.1.3. Kierowcy zgadzają się na publikację swoich danych osobowych w wynikach PPWR oraz na przetwarzanie tych danych na potrzeby Organizatora.

14.1.4. Organizator może udostępnić wyniki i informacje akredytowanym przedstawicielom mediów, portali, moderatorom fun page .

14.1.5. W przypadku nierzetelnych publikacji niezgodnych z Regulaminem PPWR takich, jak:

- błędne podanie danych dotyczących czasów i klas oraz widocznych tablic rejestracyjnych, organizator ma prawo cofnąć akredytacje, prosić o usunięcie błędnych treści, zażądać sprostowania.

- osobom akredytowanym nie można interpretować regulaminu PPWR wg potrzeb, celem dopasowania do statystyk, zestawień, list, jeżeli te informacje zostaną upublicznione.

14.1.6. Organizator zastrzega sobie prawo do zmian w regulaminie podczas trwania sezonu. Zmiany te mogą jedynie dotyczyć kwestii bezpieczeństwa lub zmian organizacyjnych. Zmiany muszą być podane do wiadomości zawodników nie później niż 14 dni przed planowaną rundą PPWR

14.1.7. Organizator nie odpowiada za rzeczy pozostawione bez nadzoru lub zagubione, które zostaną zniszczone lub zajęte przez osoby trzecie. Organizator nie przyjmuje na siebie odpowiedzialności za szkody i straty spowodowane przez uczestników (widzów, kierowców, obsługi) w stosunku do osób i ich mienia podczas trwania imprezy. Organizator ma prawo żądania naprawienia szkody na mieniu własnym lub wynajmowanym od osoby, która jej dokonała.

14.1.8. Prawo do interpretacji niniejszego Regulaminu zastrzega sobie Organizator

14.1.8. Organizator zastrzega sobie prawo do przeprowadzenia przejazdów pokazowych, które nie będą wliczane do punktacji.

14.1.9. Szczegółowy harmonogram minutowy imprezy zostaje ogłoszony na stronach internetowych Organizatorów na Facebooku nie później, jak na 3 dni przed planowanym terminem PPWR.

14.1.10. Po przekroczeniu bramy wjazdowej uczestnik jest zobowiązany do podporządkowania się przepisom właściwych regulaminów znajdujących się na stronie internetowej Organizatora, poleceniom i instrukcjom wydawanym przez Organizatora, służby porządkowe, ochronę oraz osoby upoważnione przez Organizatora. Kierowca jest zobowiązany do niespożywania alkoholu i innych zakazanych przez prawo środków przed i w trakcie trwania imprezy.

14.1.11. Uczestnik jest zobowiązany do przestrzegania zasad bezpieczeństwa oraz ograniczenia prędkości do 20 km/h na terenie zawodów PPWR (z wyjątkiem startu w imprezie). Organizator zastrzega sobie prawo do usuwania z terenu imprezy osób stwarzających zagrożenie dla bezpieczeństwa uczestników (widzów, obsługi i zawodników).

14.1.12. Widzowie są zobowiązani do pozostawienia samochodów i motocykli na parkingu, poruszaniu się pieszo w miejscach przeznaczonych dla publiczności. Nie wolno im wchodzić ani też wjeżdżać na trasę przeznaczoną dla startujących kierowców.

14.1.13. Kierowcy poruszający się pojazdami poza prostą startową są zobowiązani do zachowania szczególnej ostrożności i ustąpienia pierwszeństwa pieszym.

14.1.14. Kierowcy startują w PPWR na własną odpowiedzialność ze świadomością istnienia ryzyka utraty zdrowia lub życia. Organizator nie odpowiada za szkody

*spowodowane przez kierowców
wobec osób, jak również nie bierze na siebie odpowiedzialności za konsekwencje
wypadków dla samych kierowców lub mienia.*

14.1.15. *Zawodnik ponosi odpowiedzialność finansową oraz dyscyplinarną za
członków swojego Team.*