

REGULAMIN RAMOWY MISTRZOSTWA POLSKI W WYŚCIGACH RÓWNOLEGŁYCH



Mistrzostwa Polski w Wyścigach Równoległych

1.0.0. Postanowienia ogólne:

1.1.0. Mistrzostwa Polski w Wyścigach Równoległych (PPWR) są własnością Polskiego Związku Motorowego (PZM) i organizatora cyklu Stowarzyszenie Warsaw Speed Team oraz Stowarzyszenie ProRace.

1.2.0. Nadzór nad przebiegiem wyścigów równoległych sprawuje Główna Komisja Sportu Samochodowego PZM (zwana dalej GKSS) wraz z organizatorem cyklu, która zastrzega sobie prawo do interpretacji niniejszego regulaminu. Jest jedyną władzą upoważnioną do rozpatrywania i rozstrzygania wszelkich rozbieżności oraz wątpliwości, które mogą powstać przy stosowaniu niniejszego regulaminu i/lub innych przepisów, w oparciu, o które rozgrywany jest Puchar Polski, oraz do podejmowania decyzji. Ponadto GKSS: a) ustala na dany sezon sportowy charakter wyścigów oraz tytuły i nagrody regulaminowe, o które ubiegać się mogą kierowcy, b) ustala kalendarz wyścigów ogólnopolskich, c) zatwierdza regulamin uzupełniający zawodów, ich wyniki oraz przyznawane tytuły, d) ocenia organizatorów zawodów wg odrębnych przepisów.

1.3.0. MPWR jest imprezą mistrzowską o charakterze otwartym, W MPWR mogą brać udział kierowcy zarówno z licencją sportów samochodowych

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

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

1.4.0 Mistrzostwa Polski Wyścigów Równoległych rozgrywane są w oparciu o następujące przepisy: – Międzynarodowy Kodeks Sportowy FIA (MKS), – NHRA w zakresie sportu wyścigowego oraz wyścigów równoległych, – regulamin ramowy PPWR wraz załącznikami i komunikatami GKSS PZM, – regulamin uzupełniający zawodów zatwierdzony przez GKSS, – regulamin ochrony środowiska PZM.

2. Organizator

2.1. Organizatorem MPWR może być tylko klub lub stowarzyszenie zrzeszone w PZM.

2.2. Organizator rund MPWR jest odpowiedzialny za ich przeprowadzenie zgodnie z przepisami niniejszego regulaminu.

2.3. Organizator zastrzega sobie prawo do odwołania imprezy najpóźniej 14-dni przed imprezą oraz bezpośrednio przed imprezą (1 dzień) tylko w przypadku wystąpienia nieprzewidzianych zdarzeń. W takich przypadkach wpłaty dokonane przez zawodników zostaną automatycznie przeniesione na kolejną rundę.

2.4. Organizator zastrzega sobie prawo do zmiany w harmonogramie przebiegu imprezy.

3. Trasa

3.1. 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.

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

3.3. Wyposażenie trasy wyścigu musi być zgodne z planem zabezpieczenia trasy i wytycznymi komisji torów i tras PZM.

3.4. Do odbioru trasy przez Władze Zawodów niezbędne jest przedstawienie planu zabezpieczenia trasy, protokołu z inspekcji toru sporządzony przez członka komisji torów i tras PZM.

4.0. Władze i kierownictwo zawodów

4.1. Na czele władz MPWR 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.

4.2. 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.

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

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

5.0. Regulamin Uzupełniający i inne dokumenty oficjalne MPWR

5.1. Organizator MPWR zobowiązany jest do opracowania Regulaminu Uzupełniającego zawodów, zgodnie z art. 65 MKS.

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

5.3. 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.

5.4. 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.

6.0. Kierowcy – Zgłoszenia

6.1. Do udziału w MPWR będą dopuszczeni kierowcy, którzy wypełnią zgłoszenie do zawodów, dokonają wpłaty wpisowego w wysokości ustalonej przez organizatora Ważną licencję sportu samochodowego.

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

6.3. Kierowca ma obowiązek umieszczenia na pojeździe numerów startowych.

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

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

7.0. Podział na klasy

7.1. Samochody wyczynowe profesjonalnie przygotowane do wyścigów równoległych

7.2. Podział na klasy:

FWD NA / T – pojazdy z napędem na oś przednią z doładowaniem

RWD NA /T pojazdy z napędem na oś tylną

AWD NA / T – pojazdy z napędem na obie osie z doładowaniem

8.0. Motocykle

8.1. Podział na klasy:

STOCK BIKE – do 700cm³

BIKE – 701 cm³ do 1000 cm³

SUPER BIKE ponad 1000 cm³

8.1.2. Kierowca motocykla z klasy niższej może zapisać się do klasy wyższej. Nie może startować jednym motocyklem w jednej klasie., może startować w wielu klasach o ile ma wystarczająca ilość motocykli przygotowanej do danej klasy.

8.1.3. Klasa – Klasę stanowią minimum 4 motocykle. 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 o 50 procent.

8.1.4. Motocykle, 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.

8.1.5. W przypadku dodania lub zmniejszenia klas stosowny wniosek składa do GKSS organizator cyklu MPWR

8.2. Warunki techniczne klas motocyklowych

8.2.1. Silnik

Dozwolony tylko jeden silnik zamontowany w miejscu fabrycznym, który został zaprojektowany i wykonany jako silnik motocyklowy. Maksymalna pojemność skokowa 2100ccm.

8.2.2. Układ Chłodzenia

Dozwolony układ chłodzenia wodą, powietrzem lub olejem.

8.2.3. Układ Wydechowy

Układ musi być szczelny, posiadać funkcjonujące tłumiki i spełniać wymagania przepisów ruchu drogowego. Układ powinien się kończyć w tylnej części motocykla (nie dotyczy układów fabrycznych) oraz być poprawnie i solidnie zamontowany.

8.2.4. Paliwo

Benzyna oraz benzyna wyścigowa dozwolone. Etanol, E85 oraz alkohol dozwolone.

8.2.5. System Paliwowy

Każdy motocykl musi być wyposażony w manetkę gazu obsługiwaną ręką. Po puszczeniu manetki, sprężyna powrotna musi powodować zamknięcie przepustnicy. Użycie elektrycznych pomp paliwa dozwolone pod warunkiem podłączenia zasilania do wyłącznika silnika. Każdy system zasilania (wtrysk oraz gaźnik) jest dozwolony.

8.2.6. Zbiornik wyrównawczy układu chłodzenia

Zbiornik jest wymagany w każdym pojeździe. Jego minimalna pojemność wynosi 500ml. Zbiornik musi być solidnie zamocowany i nie może posiadać wycieków.

8.2.7. Podtlenek azotu

*Dozwolony pod warunkiem wykorzystania butli zgodnej z normą DOT1800 i poprawnego montażu. Wszystkie złączki powinny pochodzić od jednego producenta. Pomiędzy butlą a zaworami muszą być poprowadzone przewody w stalowym oplocie. Dozwolone wykorzystanie systemu do obniżania temperatury chłodnicy powietrza. **Zabronione** zastosowanie systemu w połączeniu z innym systemem doładowania silnika. Komercyjnie dostępne systemy podgrzewania butli dozwolone.*

8.2.8. Doładowanie

Montaż turbosprężarek oraz kompresorów jest dozwolony.

8.2.9. Oil catch tank

*W przypadku modyfikacji seryjnego systemu jest wymagany. Pojemność zbiornika minimum 500ml. Założenie samego filtra na otwór odpowietrzenia **ZABRONIONE**.*

8.2.10. Przewody ciśnieniowe

Przewody paliwowe, sprzęgła oraz hamulcowe muszą być poprawnie zamontowane i szczelne. Nie jest dozwolone użycie plastikowych opasek zaciskowych do mocowania przewodów. Przewody, które nie są seryjne, muszą być wykonane z stali, gumy lub teflonu w oplocie. Przewody paliwowe nie mogą się znajdować w pobliżu łańcucha/wał.

8.2.11. Przeniesienie napędu

8.2.11.a. skrzynia biegów

Fabryczna lub akcesoryjna skrzynia biegów o seryjnych lub zmienionych przełożeniach. Skrzynie automatyczne są zabronione, chyba, że są zamontowane fabrycznie.

8.2.11.b. sprzęgło

Fabryczne, modyfikowane oraz akcesoryjne sprzęgła dozwolone. Elektryczne i powietrzne systemy zmiany biegów dozwolone. System automatycznej zmiany przełożenia po osiągnięciu zadanych obrotów zabroniony.

8.2.11.c. łańcuch

Dozwolone stosowanie fabrycznych oraz zamienników łańcucha. Każdy łańcuch musi być osłonięty tak, aby nie doprowadzić do zranienia kierowcy. Fabryczne lub akcesoryjne osłony muszą mieć min. 3mm (aluminium) lub 1,5mm (stal).

Całkowita długość osłony musi zakrywać cały łańcuch widziany od góry.

8.2.12. Hamulce

Co najmniej jeden sprawny hamulec jest wymagany. Fabryczne wspomaganie systemu jest dozwolone. Dla prędkości końcowych ponad 281km/h (175mph) co najmniej 2 tarcze o średnicy 230mm lub jedna o średnicy 295mm zamontowane z przodu. W mu przypadku hydraulicznego systemu hamulcowego, poziom płynu musi być możliwy do sprawdzenia podczas badania technicznego.

8.2.13. Układ kierowniczy

Fabryczny lub akcesoryjny przedni widelec dozwolony, pod warunkiem braku modyfikacji główki ramy. Widelec musi być w pełni funkcjonalny oraz szczelny.

8.2.14. Amortyzatory

Każdy typ amortyzatorów dozwolony. Odełzanie fabrycznych części zabronione.

8.2.15. Rama

Fabryczna, niemodyfikowana rama lub wykonana od podstaw rama z dopuszczeniem do użytku na drogach publicznych dozwolona.

8.2.16. Wahacz

Każdy typ wahacza dozwolony. Przedłużanie wahaczy jest dozwolone, pod warunkiem przedstawienia dokumentów certyfikacji spawacza odpowiedzialnego za przeróbkę.. Co najmniej jeden w pełni funkcjonujący amortyzator wymagany. Maksymalny rozstaw kół to 1780mm.

8.2.17. Balast

Dozwolony pod warunkiem solidnego montażu. Balast ruchomy zabroniony. Balast nie może być mocowany do przedniej części motocykla.

8.2.17. Zbiornik paliwa

W przypadku zastosowania mniejszego zbiornika paliwa, należy pozostawić atrapę zbiornika w miejscu styku kierowcy i fabrycznego zbiornika. Atrapa nie może posiadać ostrych krawędzi i musi być wykonana i zamocowana bezpiecznie dla kierowcy.

8.2.18. Wysokość

Każdy motocykl musi posiadać minimalny prześwit minimum 50mm gdy kierowca siedzi na motocyklu.

8.3. Koła i Opony

8.3.1. Opony

1. Opony wyczynowe są dozwolone. Opony będą sprawdzane w kwestii ogólnego stanu, nie mogą posiadać pęknięć ani innych uszkodzeń. Każde uszkodzenie opony lub usunięcie z nich oznaczeń producenta będzie skutkowało nie dopuszczeniem motocykla do zawodów.

8.3.2. Felgi

Felgi szprychowe dozwolone pod warunkiem ich fabrycznego montażu.

8.3.3. Błotniki

Błotniki są wymagane. Zamienniki fabrycznych elementów są dozwolone. Tylne błotnik może być zmodyfikowany celem dopasowania go do rozmiaru opony. Zamienniki błotników powinny mieć zaokrąglone krawędzie.

8.4. Układ elektryczny

8.4.1. Akumulator

Akumulator powinien być zgodny z elementem seryjnym. W przypadku montażu akcesoryjnego, należy użyć akumulatora suchego lub żelowego. Akumulatory zewnętrzne są dozwolone.

8.4.2. Układ zapłonowy

Dozwolone użycie każdego typu systemu.

8.4.3. Światła

Światła przednie i tylne muszą nie są wymagane. W przypadku pozostawienia szklanych kloszy należy je zabezpieczyć taśmą („na krzyż”)

8.4.4. Alternator

Wymagany.

8.4.5. Wyłącznik prądu

Wymagany dla motocykli z czasem przejazdu ¼ mili ET poniżej 10 sekund.

8.5. Akcesoria

8.5.1. Komputery

Dozwolone jest użycie komputerów przenośnych do adaptacji systemu sterowania silnika przed lub po przejeździe. Podczas przejazdu dozwolony jest zapis danych w pamięci sterownika lub urządzenia zewnętrznego („data logger”).

8.6. Ubiór

8.6.1. Kierowca jest zobligowany do bycia ubranym w certyfikowany do użytku motocyklowego kombinezon, jednoczęściowy lub dwuczęściowy z możliwością spięcia zamkiem. Wykonane ze skóry lub innego odpowiedniego materiału rękawice oraz buty są wymagane. Buty oraz rękawice muszą mieć wysokość co najmniej 200mm, tak aby zapewniały pełne zabezpieczenie i zakrycie całego ciała zawodnika.

8.6.2. Kask integralny wymagany. Kask musi posiadać znak certyfikacji motorsportowej lub jeden z poniższych:

ONS/ OMK (Tylko Miency)

ECE 22/04 lub 22/05 series (Cała Europa)

SIS 88.24.11 (Szwecja)

NF S 72.3059 (Francja)

DS 2124.1 (Dania)

SFS 3653 (Finlandia)

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

Snell Foundation SA 95, SA 90, SA 2000

SFI 31.2 (kask integralny)

Wizjer może być przyciemniany i musi być wolny od zarysowań.

Uwaga

Z przyciemnianym wizjerem nie jest zalecana jazda po zmierzchu. Kask nie może nosić śladu wypadków oraz musi być czysty.

9.0.0. Warunki techniczne i bezpieczeństwa klas samochodowych PROFI MP

9.1. Przepisy ogólne w klasach PROFI MP:

9.2. Klatka bezpieczeństwa

Wymagana

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 WST (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.

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

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

zakładka *Related Documents*

9.4. KOMBINEZON

Wymagany. (dopuszczony z obecną lub wygasłą homologacją FIA SFI. W przypadku wygasłej homologacji kombinezon nie może posiadać uszkodzeń)

Od 2019 roku wszyscy kierowcy grupy startujący w MPWR muszą posiadać kombinezony z ważną homologacją.

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

9.6. 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.

9.7. Nadwozie i wyposażenie samochodu

9.8. 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.

9.9. 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.

9.9.1 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 opłotem, 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.

9.9.2. 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.

9.9.3. 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

9.9.4. DOŁADOWANIE

Dozwolone. Użycie kompresorów dowolne 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.

9.9.5. 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.

9.9.6. *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.*

9.9.7. 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.

9.9.8. 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.

9.9.9. *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.

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

9.9.11. 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.

9.9.12. 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**.

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

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

9.9.15 Dopuszczalny jest całkowity brak jakichkolwiek świateł

Zaleca się użycie jednego światła stop

Od sezonu 2019 wymagane jedno światło .

9.9.16. 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. Wymagane jest użycie foteli homologowanych przez FIA lub SFI.

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.

9.9.17. Pasy bezpieczeństwa

Wszystkie pojazdy muszą być wyposażone w co najmniej 4-ro punktowe pasy bezpieczeństwa, poprawnie zamontowane.. 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

9.9.18.Siatki

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

9.9.19. 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

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

9.9.21. 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 .

9.9.22. 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.

9.9.23. 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. 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.

9.9.24. 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.

9.9.25. *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*

10.0. Zawieszenie, hamulce i opony samochodu

10.1. *Nie muszą być zachowane seryjne punkty mocowania zawieszenia.*

10.1.1. *Nieseryjne amortyzatory, sprężyny, wahacze oraz rozpórki są dopuszczalne.*

10.2. 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.

10.2.1. Traction bar

Dozwolone.

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

10.3. Podwozie

10.3.1. Balast

Dozwolony, pod warunkiem solidnego mocowania

10.3.2. 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

10.3.3. *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.

10.3.4. *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.

10.4. *system Hamulcowy*

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

10.5. *Silnik i skrzynia biegów samochodu*

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

10.5.2. *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

10.5.3 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.

10.5.4. Mogą być przeprowadzane dowolne modyfikacje skrzyni biegów

10.5.5. 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.

10.5.6. 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.

10.5.7. 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

10.5.8. Dyferencjał różnicowy

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

Od sezonu 2019: Zabronione spawanie układów różnicowych.

10.5.9. 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 przedziały pasażerskiego.

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

10.5.10. 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.

10.5.11. 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.

10.6. Układ wydechowy samochodu

10.6.1. 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.

10.6.2. 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.

10.6.3.auta wyposażone we wtrysk jakiegokolwiek alkoholu, czy to E85 czy methanol w dół, wymagany jest montaż recurkulacyjnych BOV

10.6.4. Wszystkie auta startujące jadą z wyłączoną klimatyzacją

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

11.1. Inne przepisy

11.2. Każdy kierowca 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 wygasła!!**)

- 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.

11.3. 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

11.4. 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.

11.5. Przedział pasażerski

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

11.6. 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.

11.7. 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.

11.8. 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.

11.9. 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.

12.0 PRZEBIEG ZAWODÓW

12.1. Do udziału w MPWR dopuszczonych będzie maksymalnie 120 samochodów oraz maksymalnie 50 motocykli wg kolejności zgłoszeń i dokonanych wpłat. O ile organizator nie postanowi inaczej.

12.2. Do udziału w MPWR będą dopuszczeni kierowcy, którzy :

- wypełnią zgłoszenie,**
- dokonają wpłaty wpisowego,**
- posiadają licencję sportową**
- pojazd, którym startują przejdzie pozytywnie badanie techniczne zgodności auta z regulaminem MPWR Polski.**

12.3. Badanie przeprowadzone będzie bezpośrednio przed każdym MPWR w miejscu rozgrywania MPWR przez uprawnione osoby, oddelegowane przez Organizatora pod kierownictwem Sędziego technicznego i jednego członka komisji.

12.4 Organizator może przyznać na każdą z MPWR „Dziki karty”, które umożliwią wpisanie na listę startową w dniu MPWR kierowców, którzy nie wypełnili wcześniej formularza zgłoszeniowego.

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

12.6. Na parkingu dla zawodników przeprowadzane będą Badania Kontrolne (BK) oraz przydzielane numery startowe. Zawodnik ma obowiązek umieszczenia na tylnej szybie lub innym miejscu wskazanym przez organizatora pojazdu kartki z numerem startowym (dostarczone przez organizatora).

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

12.8. 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.

12.8.1. Podczas pokonywania tego dystansu nie obowiązują żadne ograniczenia prędkości.

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

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

12.11. Kierowca może prowadzić tylko jeden pojazd zgłoszony w danej klasie.

12.12. Każdy pojazd może startować tylko w jednej klasie.

12.13. W przypadku gdy pojazd prowadzi 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 pojazdu)

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

12.15. Zawody przeprowadzone są według następującego porządku:

- eliminacje,
- ćwierćfinały,
- półfinały.
- finały

12.15.1. Ilość przejazdów w eliminacjach określa (i informuje o tym zawodników) organizator

12.1.15. Pary ćwierćfinałowe tworzą zawodnicy wg kryteriów

–.1-8; 4-5; 2-7; 3-6.

12.1.16 W fazie finałowej obowiązuje czas ET+RT

12.1.17. W razie braku pary zawodnik ma przejazd wolny (bez konkurenta)

12.1.18. *Pomimo przejazdu wolnego (bez konkurenta) czas zawodnika ma znaczenie na wybór toru w kolejnym biegu*

12.19. *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).*

12.20. *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 przejazd będzie powtórzony.*

12.21. *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 (decyzja sędziego znajdującego 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.*

12.22. *W finałach 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 dwóch pojazdów z pary, które uniemożliwiają dojechanie na pole startowe, o miejscu decyduje lepszy czas ET uzyskany w eliminacjach.*

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

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

12.25. *Dopuszczone jest tzw BURNOUT rozgrzewanie opon na polach startowych z maksymalnie dwukrotnym przejechaniem linii startowej.*

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

12.27. *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.*

12.28. *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.*

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

13. Badania lekarskie

13.1. *Obowiązkiem zawodnika/kierowcy jest poddanie się badaniom lekarskim, jeżeli takie zarządzenie zostało wydane przez organizatora w regulaminie zawodów lub komunikacie. Dotyczy to także badań na zawartość alkoholu, środków odurzających i testów antidopingowych.*

13.2. *Dopuszczalny poziom alkoholu wynosi 0,00 g/litr.*

13.3. *Odmowa zawodnika/kierowcy poddania się badaniu na okoliczność zawartości alkoholu, środków odurzających i dopingowych w organizmie lub nie stawienie się na nie, jest równoznaczne z pozytywnym wynikiem próby.*

13.4. *Jeżeli badanie, o którym mowa w art. 13.1. dało wynik pozytywny lub spełniony został art.13.3., wyklucza się zawodnika z zawodów i nakłada karę finansową w wysokości 500 PLN.*

13.5. *Badanie przeprowadza się legalizowanym miernikiem.*

14. Inne postanowienia

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

14.2. *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.*

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

14.4. *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 przerywania zawodów.*

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

14.6. Reklama

14.7. Sponsoring Reklama

14.7.1 Podczas wszystkich Rund PPWR organizator decyduje o formie reklamy pojawiającej się na Każdej Rundzie

14.7.2. 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.

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

15. Kary

15.1. W przypadku naruszania zasad niniejszego Regulaminu, niebezpiecznego zachowania, łamania zasad obowiązujących na imprezie, działania wbrew poleceniom organizatora będą nakładane przez Organizatora następujące kary regulaminowe: – Upomnienie – Kara finansowa- osoba, która przejechała między pasami startowymi karana jest opłatą w wysokości 100 PLN -jeżeli działanie to spowodowało uszkodzenie kabla aparatury do pomiaru czasu organizator nakłada karę 1000 PLN. – Niedopuszczenie do startu – Wykluczenie z imprezy – Usunięcie z terenu imprezy, w tym za niesportowe lub niebezpieczne zachowanie oraz za zakłócanie przebiegu imprezy – Wykluczenie z imprezy wraz z odebraniem punktów i zdobytych nagród.

15.2. Oprócz w/w kar można stosować kary przewidziane i zgodne z MKS.

15.3. Nieuiszczenie kary w ciągu 15 minut od jej nałożenia powoduje niedopuszczenie do dalszej części PPWR i skierowanie sprawy do GKSS.

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

16. Protesty i odwołania

16.1. Wszystkie protesty i odwołania muszą być składane zgodnie z postanowieniami MKS, art. 13, 14 i 15.

16.2. Protest powinien być skierowany do Organizatora i złożony na piśmie wraz z kaucją 300 PLN w każdym momencie trwania imprezy lub najpóźniej w ciągu 30 minut od momentu ogłoszenia wyników. Protest powinien zawierać dokładny opis wraz z punktem regulaminu, którego dotyczy oraz podpis zawodnika wraz z telefonem kontaktowym.

16.3. Protesty mające miejsce na zawodach muszą być adresowane do przewodniczącego ZSS i powinny być złożone do dyrektora zawodów lub jego asystenta. W przypadku nieobecności dyrektora zawodów lub jego asystenta protesty muszą być złożone do przewodniczącego ZSS. Fakt otrzymania protestu powinien być potwierdzony na piśmie z podaniem czasu wpłynięcia.

16.4. Władze zawodów (ZSS) rozpatrują protesty po wysłuchaniu zainteresowanych. Od decyzji ZSS zawodnikowi przysługuje prawo odwołania do GKSS. Zapowiedź odwołania musi być zgłoszona do ZSS w formie pisemnej z jednoczesną wpłatą kaucji w ciągu 1 godziny od wydania decyzji. Termin wniesienia odwołania upływa po 96 godzinach od chwili złożenia zapowiedzi do ZSS. Wyniki zawodów w części dotyczącej odwołania zostają ogłoszone jako prowizoryczne, bez wręczenia nagród, które zostają zatrzymane aż do ostatecznego ogłoszenia. Zapowiedź odwołania do GKSS od złożonego/przyjętego protestu wynosi 2.500,- PLN.

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

17. Punktacja cyklu PPWR

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

Miejsce 1 2 3 4 5 6 7 8 Punkty 20 15 11 8 6 4 2 1

17.2. Na zawodach puchary otrzymują kierowcy, którzy zajmą trzy pierwsze miejsca w klasie.

17.3. 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.

17.4. 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.

17.5. 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.

18 .Klasyfikacja roczna MPWR

18.1. Rozgrywki toczyć się będą o:

- puchar Polski w klasach.

18.2. Zawodnik/kierowca jest klasyfikowany w sezonie, jeżeli został sklasyfikowany w minimum 1 rundzie MPWR

18.3. Do klasyfikacji indywidualnej MPWR będą uwzględniane punkty ze wszystkich rozegranych w sezonie rund.

18.4. Zwycięzca klasyfikacji rocznej MPWR w klasie startowej zostanie kierowca, który uzyska

największą ilość punktów.

18.5. 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

impresach, a następnie trzecich. W przypadku dalszej równości tytuł zdobędzie kierowca, który

uzyskał lepszy czas ET+RT w całym cyklu MPWR

19 .Przepisy końcowe

19.1. Poprzez fakt uczestnictwa w MPWR lub przez wykupienie biletu wstępu uczestnicy

potwierdzają znajomość i podporządkowanie się Regulaminowi, rezygnując z dochodzenia

jakichkolwiek roszczeń od organizatora na drodze sądowej.

19.2. Wpłata wpisowego dla kierowców musi nastąpić przelewem nie później niż na 3 dni

przed każdym PPWR, czyli do każdego czwartku poprzedzającego niedzielne MPWR

(ostatecznym dokumentem jest wydruk kontrolny z konta Organizatora wykonany w sobotę

poprzedzającą niedzielne MPWR).

19.3. Kierowcy zgadzają się na publikację swoich danych osobowych w wynikach PPWR oraz

na przetwarzanie tych danych na potrzeby Organizatora.

19.4. 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 i zatwierdzone przez GKSS.

19.5. 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.

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

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

19.8. 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.

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

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

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

19.12. Kierowcy startują w MPWR 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.

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

19.14. Prawo interpretacji i zmian niniejszego regulaminu zastrzega sobie organizator i GKSS. Do kwestii nie ujętych w niniejszym regulaminie mają zastosowanie odpowiednie przepisy MKS wraz z jego załącznikami

