

DRIFTINGOWY PUCHAR

TORU „KIELCE”

AUTOMOBILKLUB KIELECKI

Sezon 2017

REGULAMIN

40 lat

Toru „KIELCE”

1977 - 2017



REGULAMIN RAMOWY DRIFTINGOWEGO PUCHARU TORU „KIELCE” 2017

Art. 1. PRZEPISY OGÓLNE

1.1. DRIFTINGOWY PUCHAR TORU „KIELCE” (zwany dalej DPTK) jest zawodami otwartymi.

Warunkiem udziału uczestnika w DPTK jest przesłanie zgłoszenia oraz spełnienie wymogów niniejszego Regulaminu Ramowego oraz Regulaminu Uzupełniającego i Regulaminu Technicznego.

1.2. Regulamin DPTK (zwany dalej Regulaminem) jest dokumentem określającym zasady rozgrywek i uczestnictwa w zawodach driftingowych.

1.3. W zawodach driftingowych organizowanych na torach zamkniętych nie obowiązują przepisy „Prawo o Ruchu Drogowym”.

Art. 2. ORGANIZATOR

2.1. Organizatorem DPTK jest Automobilklub Kielecki.

2.2. Organizator zawodów jest odpowiedzialny za przeprowadzenie ich zgodnie z przepisami niniejszego Regulaminu.

Art. 3. KIEROWNICTWO ZAWODÓW

3.1. Kierownictwo zawodów stanowią:

- a) Dyrektor Zawodów
- b) Zespół Sędziów
- c) Sędzia/Dyrektor Techniczny
- d) Kierownik Biura Zawodów

Podstawowy skład Zespołu Sędziów stanowią minimum 2 osoby. Ponadto ZS może powołać Sędziów Pomocniczych.

Organizator może wyznaczyć i podać do wiadomości publicznej inne osoby funkcyjne. Jedna osoba może pełnić więcej niż jedną funkcję z zastrzeżeniem, że nie zakłóci to sprawnego i bezpiecznego przebiegu zawodów.

3.2. Osoby wymienione w punkcie 3.1 są powoływane przez Automobilklub Kielecki .

Art. 4. OFICJALNE DOKUMENTY ZAWODÓW

4.1. Regulamin Uzupełniający Zawodów, Regulamin Techniczny i Komunikaty.

4.2. Lista zgłoszeń, opublikowana na minimum 24 godziny przed zawodami.

4.3. Protokoły badania kontrolnego samochodów.

4.4. Lista startowa, czyli lista kierowców dopuszczonych do udziału w zawodach po badaniu kontrolnym.

4.5. Wyniki przejazdów eliminacyjnych.

4.6. Wyniki przejazdów finałowych.

Art. 5. ZEZWOLENIE, ODPOWIEDZIALNOŚĆ, UBEZPIECZENIA, PRAWA DO WIZERUNKU

5.1. Organizator jest odpowiedzialny za ubezpieczenie zawodów w zakresie OC na cały okres ich trwania. Podobnie w zakresie NW ubezpieczenie muszą posiadać wszystkie osoby funkcyjne.

5.2. Każdy z uczestników zawodów bierze w nich udział na własną odpowiedzialność. Organizator nie będzie ponosił żadnej odpowiedzialności za jakiegokolwiek szkody na zdrowiu, życiu lub mieniu w stosunku do uczestników, kierowców, pomocników i osób trzecich.

Każdy uczestnik będzie wyłącznie odpowiedzialny za swoje ubezpieczenie i musi posiadać ubezpieczenie w zakresie NW (zalecane jest AC z ryzykiem sportowym).

5.3. Podpisując zgłoszenie do zawodów każdy uczestnik zrzeka się wszelkich praw do odszkodowań mogących wyniknąć w związku z wypadkami, które mogą się przytrafić uczestnikom lub ich pomocnikom podczas treningu lub zawodów. Zrzeczenie stosuje się do Automobilklubu Kieleckiego, organizatora, różnych osób urzędowych, funkcyjnych oraz innych uczestników lub ich pomocników i mechaników.

5.4. Organizator zapewnia w ramach wpisowego holowanie pojazdu z wyznaczonej trasy toru KIELCE do parku maszyn toru KIELCE.

5.5. Organizator w celu podniesienia bezpieczeństwa uczestników zapewnia wulkanizację do zmiany opon umiejscowioną w parku maszyn toru KIELCE

5.6. Podpisując zgłoszenie do zawodów każdy uczestnik wyraża zgodę na utrwalenie i eksploatację swojego wizerunku i podobizn oraz zamieszczenie ich we wszystkich materiałach informacyjnych i promocyjnych (w tym wydawnictwach poligraficznych i Internecie), transmisję w mediach, powielanie i rozpowszechnianie w dowolnym momencie i/lub formie według uznania Automobilklubu Kieleckiego.

Art. 6. REGULAMIN UZUPEŁNIAJĄCY ZAWODÓW

6.1. Każdy Regulamin Uzupełniający zawodów musi być zgodny z powyższym Regulaminem.

Dotyczy to również komunikatów wydawanych na zawodach.

6.2. Regulamin Uzupełniający zawodów winien zawierać co najmniej:

- a) klauzulę na czyje zlecenie są one organizowane,
- b) określenie charakteru zawodów i ich nazwę,
- c) miejsce i termin,
- d) harmonogram czasowy i lokalizację poszczególnych czynności zawodów.

Dopuszcza się ogłoszenie jednego Regulaminu Uzupełniającego na cały sezon zawodów.

6.3. Wszystkie zmiany, jak również dodatkowe ustalenia, winny zostać podane do wiadomości uczestników tak szybko, jak tylko jest to możliwe, w formie komunikatów ustnych i/lub pisemnych, które należy traktować jako integralną część Regulaminu Zawodów. Obowiązek utrzymania kontaktu z Biurem Zawodów spada na uczestników, zatem wystarczającym jest wywieszenie komunikatu na oficjalnej tablicy informacyjnej lub w formie ustnego komunikatu podczas oficjalnych odpraw uczestników (briefingu).

Art. 7. PODZIAŁ NA KLASY

Ustala się w sezonie 2017 następujący podział na klasy:

- klasa I „STREET” samochody o mocy seryjnej lub modyfikowanej nie przekraczającej 340 KM
- klasa II „PRO” samochody o mocy seryjnej lub modyfikowanej powyżej 340 KM

Istnieje możliwość startu w klasie „STREET” samochodem z klasy „PRO”

Art. 8. ZGŁOSZENIA

8.1. Do udziału w DPTK będą dopuszczeni uczestnicy, którzy:

- a) posiadają ważne prawo jazdy kategorii B lub otrzymają specjalne zaproszenie organizatora,
- b) dokonają zgłoszenia udziału i wpłaty wpisowego w terminie i w sposób podany przez Organizatora dla danej rundy zawodów,
- c) spełnią postanowienia niniejszego Regulaminu, w tym w szczególności wymagania bezpieczeństwa oraz wymagania techniczne

8.2. Zgłoszenie do zawodów powinno zostać złożone na druku opublikowanym przez Organizatora za pośrednictwem strony internetowej .

- a) Zgłoszenie obejmuje jeden samochód dla jednego kierowcy
- b) Dopuszcza się zgłoszenie samochodu zapasowego. W takim wypadku uczestnik zobowiązany jest do uiszczenia dodatkowej opłaty w wysokości 50% wpisowego na daną rundę.
- c) Dopuszcza się zgłoszenie samochodu rezerwowego dla zespołu. W takim wypadku zespół zobowiązany jest do uiszczenia dodatkowej opłaty za samochód zastępczy w wysokości 100% wpisowego za daną rundę.
- d) Każdy zgłoszony samochód musi zostać bezwzględnie poddany badaniu kontrolnemu.

8.3. W uzasadnionych przypadkach zgłoszenie może zostać odrzucone przez Organizatora, przy czym musi on o tym fakcie skutecznie powiadomić zgłaszającego najpóźniej w dniu zamknięcia listy zgłoszeń. Za skuteczne powiadomienie o przyjęciu lub odrzuceniu zgłoszenia uważa się powiadomienie uczestnika drogą e-mailową najpóźniej w dniu opublikowania listy zgłoszeń na stronach Organizatora.

8.4. Po terminie zamknięcia listy zgłoszeń możliwa jest zmiana samochodu. Jeżeli zmiana ta następuje po badaniu kontrolnym – w grę może wchodzić tylko samochód, który takie badania przeszedł. Zmiana samochodu może nastąpić tylko do momentu wjazdu do strefy startowej. Szczegółowe zasady zmiany samochodu reguluje Art. 13.5b) oraz 13.5c)

8.6. Najpóźniej 24 godz. przed badaniem kontrolnym organizator opublikuje pełną listę przyjętych zgłoszeń.

8.7. Poprzez fakt podpisania zgłoszenia uczestnik potwierdza znajomość i podporządkowanie się Regulaminom, rezygnując z dochodzenia jakichkolwiek roszczeń od organizatora i Automobilklubu Kieleckiego na drodze sądowej lub innej niż ustalona przepisami sportowymi.

8.8. Organizator zastrzega sobie prawo ograniczenia liczby uczestników dla danej rundy. W takim przypadku Organizator poinformuje o ograniczeniach przed daną rundą w osobnym komunikacie, a o przyjęciu do zawodów decydować będzie kolejność zgłoszeń.

8.9. Każdy uczestnik, który chce otrzymać Fakturę VAT z tytułu opłaty wpisowego powinien podać dane do faktury. Po spełnieniu tego warunku, uczestnik otrzyma fakturę VAT w Biurze Zawodów, drogą elektroniczną lub pocztą.

8.10. Zgłoszenie jest zawarciem umowy cywilnoprawnej z organizatorem.

Art. 9. NUMERY STARTOWE - REKLAMA

9.1. Dla klasy PRO obowiązują numery startowe od 1 do 30,

9.2. Dla klasy STREET obowiązują numery startowe od 31 DO 60.

8.3. Numery startowe (same cyfry) muszą zostać umieszczone na obu tylnych, bocznych szybach jak najbliżej słupka "B" oraz na szybie przedniej w jej prawym górnym rogu.

Jeżeli samochód nie jest fabrycznie wyposażony w tylne boczne szyby, numery startowe muszą zostać umieszczone na wysokości przednich bocznych szyb jak najbliżej słupka „B”.

9.4. Organizator ma prawo zobowiązać uczestników do umieszczenia na samochodach reklamy dodatkowej organizatora. Uczestnik każdorazowo przy rejestracji otrzyma wytyczne w zakresie oznaczenia samochodu na daną rundę.

9.5. Samochody biorące udział w oficjalnych treningach, kwalifikacjach, przejazdach parami i przejazdach finałowych parami muszą bezwzględnie pod rygorem dyskwalifikacji lub kary pieniężnej w każdym momencie trwania zawodów :

a) posiadać oficjalne oznaczenia Organizatora dla danej rundy

b) posiadać reklamy dodatkowe Organizatora

c) posiadać naklejkę Badania Kontrolnego i inne wymagane przez Organizatora oznaczenia. Obowiązek zapewnienia kompletności oznaczenia samochodu spoczywa każdorazowo na uczestniku zawodów.

9.6. Samochody biorące udział w zawodach nie mogą posiadać jakichkolwiek innych oznaczeń poza oficjalnymi oznaczeniami opisanymi w niniejszym Regulaminie. W szczególności nie mogą posiadać:

a) numerów startowych, blend oraz reklam obowiązkowych i dodatkowych z lat poprzednich ani innych zawodów polskich czy zagranicznych

9.7. W przypadku rund organizowanych wraz z innymi seriami, dopuszcza się oznaczenia tych serii wraz z oznaczeniami Organizatora. W takim wypadku schemat oznaczenia pojazdu zostanie przedstawiony z chwilą rejestracji uczestnika zawodów

Art. 10. BADANIA KONTROLNE SAMOCHODÓW

10.1. Badania kontrolnego dokonuje Sędzia Techniczny, który weryfikuje spełnienie przez samochód wymogów niniejszego regulaminu w tym w szczególności przepisów dotyczących bezpieczeństwa.

10.2. Badanie kontrolne odbędzie się w miejscu i czasie podanym przez organizatora i jest obowiązkowe dla wszystkich zgłoszonych pojazdów. Ponadto Sędzia Techniczny ma prawo dokonywać oględzin samochodów w każdym miejscu i czasie zawodów. Badanie połączone z rozbiórką „z urzędu” lub wskutek protestu przeprowadza się wyłącznie po zakończeniu zawodów.

10.3. Samochód musi odpowiadać przepisom technicznym i bezpieczeństwa w każdym czasie trwania zawodów tzn. począwszy od BK do rozdania nagród. Niezgodność z przepisami technicznymi powoduje:

a) podczas badania kontrolnego przed zawodami – niedopuszczenie do zawodów

b) po badaniu kontrolnym – wniosek do władz zawodów (ZS) o nałożenie kary za odstępstwa techniczne do wykluczenia wyłącznie.

10.4. Samochód do badania kontrolnego przed zawodami musi być przedstawiony w stanie gotowym do zawodów włącznie z obowiązkowymi elementami ubioru kierowcy.

10.5. W przypadku zarządzanej rozbiórki samochodu, na uczestniku i jego serwisie ciąży obowiązek okazania Sędziemu Technicznemu żądanej części. Nie poddanie samochodu zarządzonemu badaniu – powoduje wykluczenie kierowcy za odstępstwa techniczne i/lub pozbawienie punktów zdobytych w danej rundzie.

10.6. Samochód, który uległ kolizji w trakcie zawodów, może brać udział w dalszej części zawodów wyłącznie po uzyskaniu pozytywnej opinii Sędziego Technicznego. Obowiązek zgłoszenia do kontroli spoczywa na uczestniku.

10.7. Od decyzji Sędziego Technicznego przysługuje uczestnikowi prawo do odwołania do Dyrektora zawodów natychmiast po jej zakomunikowaniu.

10.8. Uczestnik, który ukończył przejazdy eliminacyjne, ma prawo – w ciągu 5min. od zakończenia przejazdu konkurenta złożyć na niego protest, jeżeli uważa, iż samochód konkurenta nie odpowiada przepisom technicznym.

Protest zgłaszany jest Sędziemu Startowemu lub Sędziemu Technicznemu.

Art. 11. PRZEBIEG ZAWODÓW.

11.1. Zawody składają się z trzech etapów rozgrywek:

- a) przejazdów kwalifikacyjnych
- b) przejazdów parami (Top16 lub Top32)
- c) przejazdów finałowych parami (Finał B, Finał A)

11.2. Decyzją Dyrektora Zawodów etap przejazdów parami (Top44 Finał C i B) może zostać pominięty, wtedy przejazdy finałowe parami, następują bezpośrednio po przejazdach kwalifikacyjnych (Top16 lub Top32).

11.3. Etap przejazdów kwalifikacyjnych może zostać podzielony na odrębne Sesje Kwalifikacyjne w podziale na grupy. Szczegółowy harmonogram czasowy Sesji Kwalifikacyjnych podawany jest zawsze przez ZS w czasie briefingu.

11.4. W czasie przejazdów kwalifikacyjnych oraz przejazdów parami uczestnik może znajdować się na torze tylko i wyłącznie w czasie przeznaczonym dla swojej grupy.

11.5. Przedmiotem współzawodnictwa jest pokonanie wyznaczonego zespołu zakrętów w sposób najwyżej oceniony przez Zespół Sędziów . Podczas zawodów pomiar czasu nie jest prowadzony.

11.6. Zespół Sędziów może powołać dodatkowych Sędziów Faktów, wedle własnego uznania.

11.7. Sygnał do startu daje Sędzia Startowy za pomocą sygnalizacji ręcznej, flag i/lub sygnalizatorów świetlnych. Nie stosowanie się do sygnałów wydawanych przez Sędziego Startowego grozi karami z dyskwalifikacją włącznie.

11.8. Sesja Kwalifikacyjna w czasie przejazdów kwalifikacyjnych podzielona jest na minimum 2 serie przejazdów, z których każdy oceniany jest przez ZS.

a) Podczas przejazdów kwalifikacyjnych, uczestnicy podzieleni zostaną na grupy A, B, C itd. według kolejności numerów startowych. Przed Badaniem Kontrolnym uczestnik ma obowiązek naklejenia na przedniej szybie, po prawej stronie tuż pod blendą organizatora litery z oznaczeniem grupy, do której został przydzielony. Po przejazdach kwalifikacyjnych uczestnik ma obowiązek usunięcia tego oznaczenia.

b) Podczas rozgrywania Top 44 przejazdów parami pierwszą grupę tzw. Finał C będą stanowili uczestnicy, którzy w przejazdach kwalifikacyjnych zajęli miejsca od 44 do 29. Drugą grupę tzw. Finał B stanowią będą uczestnicy, którzy w przejazdach kwalifikacyjnych zajęli miejsca od 28 do 15, natomiast uczestnicy, którzy w przejazdach kwalifikacyjnych zajęli miejsca od 14 do 1 automatycznie kwalifikują się do przejazdów finałowych parami (Top16).

c) Podczas rozgrywania Top 32 przejazdów parami, pierwszą grupę będą stanowiły pary od 1-8 a drugą grupę pary od 9-16 zgodnie ze schematem dla rozgrywek Top32 w ust. 11.10.1. poniżej.

11.8.1. Podział na grupy ustalony w Art. 11.8. jest bezwzględnie obowiązujący i nie ma możliwości samowolnej zmiany grupy pod groźbą dyskwalifikacji. W wyjątkowych wypadkach przed przejazdami kwalifikacyjnymi, Dyrektor Zawodów na prośbę zawodnika może zdecydować o przesunięciu go do innej grupy niż wynika z Art. 11.8.

a) Zawodnik, który nie stawi się w strefie startowej w wyznaczonym czasie i nie zgłosi tego faktu Dyrektorowi Zawodów, zostanie przesunięty do tzw. grupy karnej na końcu kwalifikacji.

Grupa karna zostanie dopuszczona do kwalifikacji jako ostatnia w miarę dostępnego czasu. Sesja kwalifikacyjna dla zawodników którzy znaleźli się w grupie karnej zostanie pomniejszona o 1 serię przejazdów. 11.8.2. W przypadku przejazdów kwalifikacyjnych warunkiem zmiany grupy przez zawodnika jest znalezienie zawodnika z innej grupy, który zgodzi się zająć jego miejsce w grupie, do której został przydzielony zgodnie z Art. 11.8.

a) wyjątkiem w którym uczestnik nie musi znaleźć zastępstwa jest awaria samochodu zgłoszona Dyrektorowi Zawodów najpóźniej na 10 minut przed planowanym przejazdem własnej grupy. W takim wypadku uczestnik zostanie przeniesiony do grupy dodatkowej.

b) grupa dodatkowa zostanie dopuszczona do kwalifikacji jako przedostatnia (przed grupą karną) w miarę dostępnego czasu. Sesja kwalifikacyjna dla uczestników którzy znaleźli się w grupie dodatkowej może zostać pomniejszona o 1 serię przejazdów.

11.8.3. Prośba o zamianę grupy wraz ze spełnieniem warunków z Art. 11.8.2. musi zostać zgłoszona Dyrektorowi Zawodów najpóźniej 20 minut przed planowanym startem pierwszej grupy uczestników do danego etapu rozgrywek.

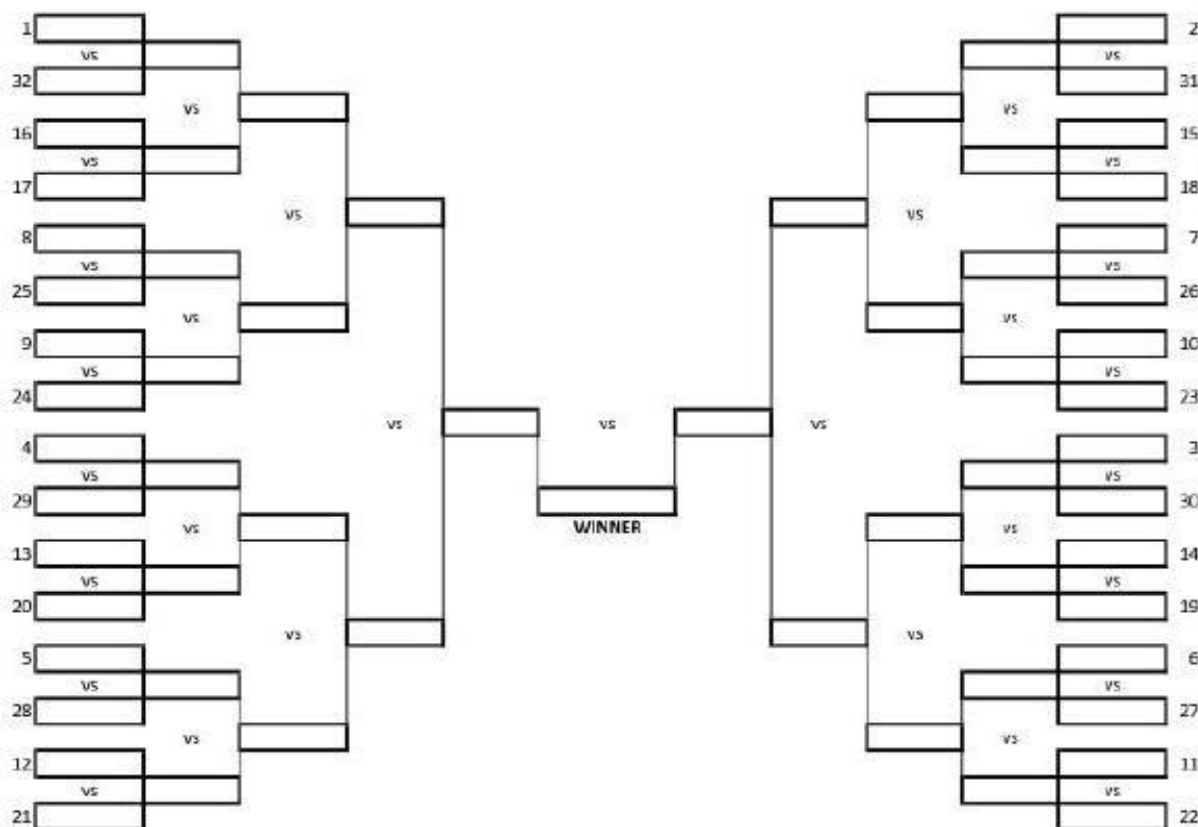
11.9. Seria przejazdów kończy się gdy:

a) Żaden z uczestników nie pojawił się w strefie startowej w ciągu 120 sekund, liczonych od opuszczenia jej przez poprzedniego uczestnika.

b) Zakończył się czas przeznaczony na sesję kwalifikacyjną i ZS pojął decyzję o zakończeniu kwalifikacji.

11.10. Najlepszych 44, 32 lub 16 uczestników z przejazdów kwalifikacyjnych zostaje dopuszczonych do przejazdów parami.

11.10.1. Rozstawienie par zależy od miejsca zajętego w przejazdach kwalifikacyjnych. Dokonuje się go według następującego schematu:



11.11. Podczas rozgrywek w parach na każdym etapie zawodów, każda para zawodników, startujących do pierwszego przejazdu na danym etapie rozgrywek wykonuje dwa przejazdy punktowane. W dwóch (punktowanych) przejazdach każdy kierowca raz „goni”, a raz „ucieka”. ZS może zdecydować o przyznaniu przejazdów rozgrzewkowych na poszczególnych etapach rozgrywek przy czym informacja taka musi zostać przekazana uczestnikom najpóźniej na briefingu poprzedzającym rozgrywki w parach.

11.11.1. O kolejności ustawienia uczestników w parze decyduje miejsce w kwalifikacjach – pierwszy w strefę ocenianą przez ZS wjeżdża uczestnik wyżej rozstawiony. Przejazd treningowy odbywa się w tej samej kolejności co pierwszy przejazd punktowany. ZS ma obowiązek poinformować uczestników, po której stronie strefy startowej będzie ustawiany uczestnik wyżej rozstawiony.

11.11.2. Po starcie do przejazdu parami, podczas jazdy na wyznaczonym odcinku formującym uczestnicy muszą jechać obok siebie w tempie wyznaczanym przez uczestnika, który w danym przejeździe pierwszy wjedzie w strefę ocenianą. Szczegółowe wytyczne dotyczące przejazdu na odcinku formującym oraz wjazdu w strefę ocenianą zostaną każdorazowo przekazane przez ZS podczas briefingu bezpośrednio poprzedzającego rozgrywki w parach.

11.11.3. Podczas przejazdów rozgrzewkowych, pod rygorem wykluczenia z zawodów, uczestnik jadący pierwszy ma obowiązek driftowania. Jeśli obaj uczestnicy są co do tego zgodni mogą zrezygnować z przejazdu rozgrzewkowego, o czym bezwzględnie muszą poinformować Sędziego Startowego.

11.12. Na każdym etapie rozgrywek w parach, uczestnicy z danej pary mają obowiązek stawić się w strefie startowej bez zbędnej zwłoki, jednak nie później niż w ciągu maksymalnie 120 sekund od opuszczenia strefy startowej:

a) przez daną parę jeżeli pary rozgrywane są pojedynczo a para ruszyła do pierwszego przejazdu punktowanego,

b) przez parę poprzedzającą w sytuacji w której pary rozgrywane są podwójnie,

c) przez parę poprzedzającą kiedy para poprzedzająca ruszyła do drugiego przejazdu punktowanego

11.12.1. Gdy któryś z uczestników nie pojawi się w strefie startowej w wyznaczonym czasie jego przeciwnik z pary wypuszczany jest na trasę przejazdu i uznany zostaje zwycięzcą danego biegu. Jeżeli dany uczestnik nie stawi się do obydwu biegów, jego przeciwnik z pary uznany zostaje zwycięzcą pojedynku i przechodzi do dalszego etapu rozgrywek.

11.12.2. W przypadku gdy w wyznaczonym czasie żaden z dwóch uczestników nie pojawi się w strefie startowej, do dalszego etapu rozgrywek przechodzi uczestnik, który zdobył więcej punktów w przejazdach kwalifikacyjnych.

11.12.3. W przypadku incydentu na torze i komunikatu „trasa zamknięta”, odliczanie czasu, który pozostał na wjechanie do strefy startowej zostaje zatrzymane. Po ponownym otwarciu trasy odliczanie rozpoczyna się od nowa.

11.12.4. Naprawy samochodów, regulacje i korekta ciśnienia w oponach w strefie startowej są zabronione pod karą dyskwalifikacji, chyba że z uwagi na charakter obiektu ZS dopuści taką możliwość na danym etapie rozgrywek o czym uczestnicy zostaną poinformowani na briefingu najpóźniej przed rozpoczęciem rozgrywek w parach.

11.13. W sytuacji gdy ZS zarządzi dogrywkę, to tylko przed jej rozegraniem na prośbę uczestnika Sędziego Techniczny może ogłosić dodatkową 5 minutową przerwę przeznaczoną tylko i wyłącznie na zmianę kół lub chłodzenie auta.

11.14. W przypadku gdy samochód ulegnie awarii lub uszkodzeniu i nie może kontynuować rywalizacji bez dalszych czynności serwisowych:

a) w czasie kwalifikacji – uczestnik ma czas na naprawę pojazdu do zakończenia sesji kwalifikacyjnej zgodnie z zasadami opisanymi w ust. 11.8 i 11.9

b) w drugim przejeździe punktowanym w parach – uczestnik ma czas na naprawę pojazdu do czasu wyjazdu na start w dalszym etapie rozgrywek. W sytuacji w której uczestnik nie zdążył naprawić pojazdu postanowienia ust. 11.12. stosuje się odpowiednio.

c) w pierwszym przejeździe punktowanym:

- jeżeli uszkodzenie nastąpiło z winy oponenta przyjmuje się wynik z pierwszego przejazdu punktowanego jako wynik pary - uczestnik ma wówczas czas na naprawę pojazdu do czasu wyjazdu na start w dalszym etapie rozgrywek. W sytuacji, w której uczestnik nie zdążył naprawić pojazdu postanowienia ust. 11.12. stosuje się odpowiednio.

- jeżeli uszkodzenie nie nastąpiło z winy oponenta stosuje się postanowienia ust. 11.12.

11.15. Zwycięzcą zawodów zostaje uczestnik, który zgodnie z zamieszczonym w Art. 11.10.1. schematem etapów rozgrywek zwyciężył w przejeździe finałowym.

a) 2. miejsce zajmuje uczestnik, który przegrał w przejeździe finałowym,

b) 3. miejsce zajmuje uczestnik, który zwyciężył w dodatkowym pojedynku o 3. Miejsce,

c) 4. miejsce zajmuje uczestnik, który przegrał w dodatkowym pojedynku o 3. Miejsce,

d) miejsca od 5 do 8 zostają przyznane uczestnikom, którzy dostali się do Top 8, a nie przeszli do Top 4, na podstawie miejsc zajętych w przejazdach kwalifikacyjnych,

e) miejsca od 9 do 16 zostają przyznane uczestnikom, którzy dostali się do Top 16, a nie przeszli do Top 8, na podstawie miejsc zajętych w przejazdach kwalifikacyjnych,

f) miejsca od 17 do 32 zostają przyznane uczestnikom, startującym w Finale B lub Top 32, którzy nie przeszli do Top 16, na podstawie miejsc zajętych w przejazdach kwalifikacyjnych.

11.16. W każdym momencie zawodów, kierowcy biorący udział mogą parkować pojazdy jedynie w specjalnie do tego celu wyznaczonym Parku Maszyn i poruszać się nimi tylko i wyłącznie po strefach do tego wyznaczonych i/lub odcinkach dojazdowych z zachowaniem szczególnej ostrożności.

11.17. Uczestnicy, którzy zostali sklasyfikowani otrzymują w zależności od miejsca zajętego w kwalifikacjach i miejsca zajętego w przejazdach parami punkty do klasyfikacji rocznej zgodnie z Regulaminem Uzupełniającym na daną rundę.

Art. 12. NAPRAWY

12.1. Dokonywanie napraw samochodów biorących udział w zawodach dopuszczalne jest wyłącznie w Parku Maszyn oraz specjalnie wyznaczonej strefie serwisowej, która znajduje się w obrębie strefy przedstartowej, jeżeli ZS dopuści taką możliwość.

12.2. Oprócz kierowców, osób oficjalnych oraz uprawnionych przedstawicieli mediów w strefie przedstartowej przebywać mogą wyłącznie mechanicy, jeżeli ZS wyznaczył dodatkową specjalną strefę serwisową.

12.3. W czasie przejazdów parami w strefie serwisowej dopuszcza się dokonywania drobnych napraw i regulacji oraz wymiany kół jednak tylko zgodnie z zasadami opisanymi w ust. 11.14.

12.4. Wszelkie narzędzia, części i zapasowe koła muszą być dostarczone do strefy serwisowej przed rozpoczęciem przejazdów.

12.5. Zabroniona jest wymiana kół, drobne naprawy i regulacje w tym regulacja ciśnienia w kołach pomiędzy poszczególnymi przejazdami jednej pary.

12.6. Tankowanie paliwa w każdym momencie trwania zawodów możliwe jest tylko w wyznaczonej do tego strefie.

Art.13. OBOWIĄZKI KIEROWCY W CZASIE ZAWODÓW

13.1. Uczestnik ma obowiązek punktualnego stawienia się i uczestnictwa we wszystkich odprawach uczestników odbywających się w trakcie zawodów, zarówno tych podanych w harmonogramie, jak i ogłoszonych w dodatkowych komunikatach.

a) Wobec uczestników niestawiających się na odprawy zastosowane będą kary zgodne z Art. 14 niniejszego Regulaminu.

13.2. Kierowca podczas jazdy po torze musi mieć założony i zapięty kask oraz zapięte pasy bezpieczeństwa. Musi też być ubrany zgodnie z Regulaminem Technicznym DPTK dla poszczególnych klas.

13.3. Uczestnik ma prawo do wjechania do strefy startowej tylko i wyłącznie w pełnej gotowości do rozpoczęcia przejazdu, tzn. musi mieć założony i zapięty kask oraz zapięte pasy bezpieczeństwa.

13.4. Podczas przejazdów kwalifikacyjnych, przejazdów w parach i przejazdów finałowych w parach w pojeździe nie mogą przebywać pasażerowie.

a) Bezwzględnie zabrania się wożenia pasażerów w czasie treningów przez kierowców nie posiadających na to zgody od Sędziego Technicznego.

b) Zaleca się aby fotel pasażera w samochodach kierowców nie posiadających licencji był wymontowany.

13.5. Każdy pojazd biorący udział w zawodach może być prowadzony tylko przez jednego kierowcę.

a) Samochód, w którym uczestnik stawia się po raz pierwszy w strefie startowej przed każdym etapem rozgrywek (tj. przejazdy kwalifikacyjne, przejazdy parami oraz przejazdy finałowe parami) jest jego samochodem podstawowym na danym etapie rozgrywek.

b) Dopuszcza się użycie samochodu zastępczego (uprzednio zgłoszonego i poddanego Badaniu Kontrolnemu zgodnie z Art. 10 lub wypożyczonego od innego uczestnika zgodnie z pkt. c poniżej) tylko i wyłącznie w następujących przypadkach:

- podczas kwalifikacji, w przypadku awarii technicznej, której uczestnik nie może usunąć do końca trwania kwalifikacji pod warunkiem, że uczestnik będzie kontynuował rywalizację tym samochodem do końca zawodów. W uzasadnionych przypadkach, ZS może zezwolić uczestnikowi który wykonał przejazd kwalifikacyjny samochodem zastępczym, kontynuowanie zawodów samochodem podstawowym po usunięciu awarii.
- w czasie przejazdów parami podstawowy samochód uczestnika uległ kolizji nie z jego winy lub awarii, a kolizja/awaria ta uniemożliwia kontynuowanie zawodów samochodem podstawowym, pod warunkiem że uczestnik będzie kontynuował rywalizację tym samochodem do końca zawodów. Ocena przyczyn kolizji/awarii pozostaje wyłącznie w gestii ZS.
- Każdy uczestnik ma prawo do użycia samochodu zastępczego tylko raz w czasie zawodów.

c) Samochód zastępczy może być samochodem wypożyczonym od innego uczestnika, który nie uczestniczy w danym etapie lub klasie rozgrywek lub został już wyeliminowany we wcześniejszych przejazdach parami.

13.6. Kierowca jest zobowiązany stosować się w trakcie treningu i zawodów do poleceń sędziów, a w szczególności reagować na pokazywane flagi i znaki sygnalizatorów świetlnych pod rygorem kar do wykluczenia włącznie.

13.7. Samochód, z którego w czasie treningu lub zawodów wycieka olej lub inna substancja, musi natychmiast zjechać na pobocze toru. Zabronione jest kontynuowanie jazdy w celu dojechania do Parku Maszyn lub strefy serwisowej.

13.8. Każdy samochód, który w czasie trwania zawodów lub treningów, zatrzymał się na trasie zawodów musi być z niej usunięty przy zachowaniu wszelkich środków ostrożności. Kierowca zobowiązany jest do nie opuszczania samochodu do czasu zatrzymania trasy i podejścia służb Organizatora oraz bezwzględnie podporządkować się poleceniom tych służb (zwłaszcza ma obowiązek przejścia w miejsce bezpieczne).

13.9. Zgodnie z Art. 10.3. samochód musi odpowiadać przepisom technicznym i bezpieczeństwa w każdym czasie trwania zawodów, a w szczególności podczas przejazdów treningowych, kwalifikacyjnych oraz parami bezwzględnie musi posiadać przedni i tylny zderzak oraz maskę.

13.10. Uczestnik ma obowiązek zgłoszenia się po odbiór nagród i tytułów.

Art. 14. KARY

14.1. Kary nakładane przez Dyrektora Zawodów :

14.1.1. Kary klasyfikacyjne

- a) niedopuszczenie do startu
- b) wykluczenie z zawodów

14.1.2. Kary pieniężne i ich wysokość:

- a) Tak zwane „palenie gumy” w miejscu, palenie gumy i drift w Parku Maszyn, drift na trasie podczas zjazdu na przerwę techniczną, niestosowanie się do wymogów bezpieczeństwa i zaleceń Organizatora, ZS i obsługi toru – **1000 PLN** oraz pokrycie kosztów ewentualnych szkód,
- b) przekroczenie szybkości na dojeździe do parkingu lub strefy startowej (dot. treningu i warm up) – **300 PLN**,
- c) próba startu przed wydaniem polecenia przez sędziego startowego – **200 PLN**,
- d) absencja lub spóźnienie na odprawę zawodników - **200 PLN**,
- e) absencja lub spóźnienie na ceremonię wręczenia nagród - **200 PLN**,
- f) obecność innych osób niż członkowie ekipy technicznej w strefie startowej - **200 PLN**,
- g) niesportowe zachowanie uczestnika lub członka jego ekipy – kara nakładana przez ZS

14.1.3. Wykroczenia karane aż do wykluczenia włącznie:

- a) niestawienie się na badanie kontrolne,
- b) jazda samochodem w kierunku przeciwnym do kierunku jazdy obowiązującego na danym torze,
- c) zachowanie uznane przez ZS jako niesportowe, celem uzyskania przewagi podczas przejazdów w parach, w szczególności nadmierne przyspieszanie lub zbyt wolna jazda na odcinku formującym

d) W przypadku pomiaru prędkości, ZS może określić minimalną prędkość uczestnika prowadzącego jako 90% prędkości osiągniętej w przejazdach kwalifikacyjnych. Uczestnik, który podczas przejazdu prowadzącego w parach osiągnie mniej niż 90% prędkości osiągniętej w kwalifikacjach, otrzyma 0 punktów za taki przejazd.

14.1.4. Zastosowanie kar i wykroczeń zawartych w punktach 14.1.2 i 14.1.3 nie wyczerpuje wszystkich możliwości. Kierownictwo zawodów upoważnione jest do nakładania tych kar bez konieczności przestrzegania jakichkolwiek specjalnych procedur. Kara nałożona przez Dyrektora Zawodów może być rozpatrywana przez ZS jeżeli wpłynie złożony zgodnie z przepisami protest. Kierownictwo Zawodów zobowiązane jest niezwłocznie poinformować ZS o ewentualnych nałożonych karach.

14.2. Zespół Sędziów nie jest w żaden sposób związany z decyzją podjętą przez Kierownictwo Zawodów i ma prawo odrzucić nałożoną karę lub utrzymać ją w mocy.

14.3 Od kar nałożonych przez Dyrektora i utrzymanych w mocy przez ZS, zawodnik ma prawo odwołać się do OKSS ZO PZM.

14.4 OKSS ma prawo do utrzymania nałożonych kar i możliwość nałożenia kar dodatkowych.

Art. 15. FLAGI

15.1. Flagi sygnalizacyjne w punktach obserwacyjnych.

a) Flaga czerwona – pokazywana jest przez wymachiwanie, wyłącznie na podstawie decyzji ZS lub Sędziego Technicznego, gdy zachodzi konieczność przerwania treningu lub zawodów. Wszyscy kierowcy znajdujący się na torze muszą natychmiast zwolnić i udać się do miejsca wskazanego przez obsługę toru, muszą być gotowi do zatrzymania się w razie konieczności. Wyprzedzanie jest zabronione.

b) Flaga żółta – jest to sygnał niebezpieczeństwa i powinna być pokazywana kierowcom z następującymi znaczeniami: „bezwarunkowo zaprzestań driftu, zwolnij, nie wyprzedzaj, bądź gotów do zmiany kierunku jazdy lub zatrzymania się. Tor jest całkowicie lub częściowo zablokowany”;

15.2. Flagi stosowane przez sędziów faktów w punktach kontrolnych (tzw. clipping point'ach).

a) Flaga zielona – w czasie kwalifikacji podniesienie tej flagi oznacza, że koło samochodu znalazło się w strefie kontrolnej (zaliczony clipping point). W czasie par podniesienie tej flagi oznacza, że koło samochodu prowadzącego znalazło się w strefie kontrolnej (zaliczony clipping point). Flagi pozostają w powietrzu do czasu zakończenia przejazdu i komendy „opuścić flagi” wydanej przez ZS lub Sędziego Technicznego.

b) Flaga pomarańczowa – podniesienie tej flagi w czasie kwalifikacji i/lub par oznacza wychwycenie przez sędziego faktu rażącego błędu kierowcy (potrącenie pachołka, wyjazd poza trasę, etc.). Flagi pozostają w powietrzu do czasu zakończenia przejazdu i komendy „opuścić flagi” wydanej przez ZS lub Sędziego Technicznego.

15.3. Flagi stosowane w strefie startowej / strefie formowania.

a) Flaga pomarańczowa – w czasie rozgrywek w parach podniesienie tej flagi przez sędziego w strefie formowania powoduje podniesienie wszystkich flag pomarańczowych na torze i oznacza potrącenie pachołka formującego przez uczestnika prowadzącego parę. Uczestnicy zobowiązani są zaprzestać driftu i niezwłocznie udać się ponownie do strefy startowej.

Art. 16. WYNIKI - ZASADY OCENY

16.1. Oceny poszczególnych przejazdów uczestników dokonuje ZS. Ocena ZS jest ostateczna i wiążąca z chwilą ogłoszenia. Od decyzji ZS nie przysługuje uczestnikom odwołanie za wyjątkiem sytuacji opisanej w ust. 10.9.

a) jeżeli samochód konkurenta faktycznie nie odpowiada przepisom technicznym wynik ogłoszony przez ZS zostaje anulowany;

b) jeżeli samochód konkurenta odpowiada przepisom technicznym wynik ogłoszony przez ZS zostaje w mocy;

16.2. Obowiązkiem ZS w czasie odprawy jest szczegółowe przedstawienie kryteriów oceniania przejazdów na danej trasie zawodów.

16.3. Podczas przejazdów kwalifikacyjnych uczestnicy startują pojedynczo. W czasie kolejnych etapów rywalizacji uczestnicy startują parami.

16.4. W czasie przejazdów podstawowymi kryteriami oceny dokonywanej przez ZS są: prędkość, kąt wychylenia, linia przejazdu oraz styl przejazdu.

16.5. Przejazdy kwalifikacyjne oceniane są w systemie 100 pkt. Dopuszcza się zastosowanie elektronicznych urządzeń pomiarowych umożliwiających weryfikację kluczowych parametrów przejazdu. ZS w każdym wypadku zobowiązane jest poinformować uczestników w czasie briefingu nt. szczegółowych zasad oceny.

16.6. Ocena ZS liczona jako średnia z dwóch najlepszych przejazdów podczas Sesji Kwalifikacyjnej decyduje o kolejności zajmowanych miejsc w przejazdach kwalifikacyjnych.

a) W przypadku równej średniej ilości punktów zdobytych przez uczestników, o kolejności decyduje wyższy wynik jednostkowy liczony od góry odpowiednio pierwszy lub kolejny.

b) W przypadku równej ilości punktów zdobytych przez uczestników we wszystkich przejazdach kwalifikacyjnych, o kolejności decyduje wyższy numer startowy.

16.7. Przejazdy w parach oceniane są w systemie 10 pkt za każdy przejazd do podziału pomiędzy dwóch uczestników. Dopuszcza się ocenę przejazdu 0:0 w przypadku gdy obaj uczestnicy popełnią błędy zerowe. W ocenie tych przejazdów oprócz tych samych kryteriów, co w przejazdach kwalifikacyjnych bardzo istotnym elementem jest również odległość w jakiej obydwa samochody znajdują się od siebie i presja jaką uczestnik „goniący” wywiera na uczestniku „uciekającym”.

16.8. Wynik podawany jest do wiadomości uczestników po zakończeniu każdego pojedynku składającego się z dwóch przejazdów.

a) o zwycięstwie w parze decydują wyniki dwóch przejazdów ocenianych. Dopuszczalny jest wynik remisowy,

b) w przypadku remisu w parze ZS wyznacza dogrywkę gdzie powtarzane są dwa przejazdy punktowane, bez przejazdu treningowego. Kolejność ustawienia uczestników w przejazdach dogrywkowych jest taka sama jak w przejazdach podstawowych. Dopuszcza się maksymalnie 2 dogrywki z zastrzeżeniem pkt. f) poniżej.

c) jeżeli do poziomu Top 4 i w parze o 3. miejsce 2 kolejne dogrywki nie wyłonią zwycięzcy, zwycięzcą zostaje uczestnik, który zajął wyższe miejsce w przejazdach kwalifikacyjnych.

d) uczestnik, który w wyniku decyzji ZS zwycięży w danej parze (w przejazdach zasadniczych lub przejazdach dogrywkowych) przechodzi do dalszego etapu rozgrywek.

e) jeżeli w parze finałowej (o pierwsze miejsce) 2 kolejne dogrywki nie wyłonią zwycięzcy, obydwaj uczestnicy z pary finałowej zostają zwycięzcami i mają przyznane punkty za zajęcie pierwszego miejsca w wysokości zgodnie z Regulaminem Uzupełniającym.

f) w wyjątkowych przypadkach, ZS w miarę dostępnego czasu może zarządzić trzecią dogrywkę, w przypadku gdy i ona nie wyłoni zwycięzcy pary finałowej, obydwaj uczestnicy z pary finałowej zostają zwycięzcami i mają przyznane punkty za zajęcie pierwszego miejsca w wysokości zgodnie z Regulaminem Uzupełniającym.

16.9. Podstawowymi błędami za które uczestnik otrzymuje 0 punktów są:

a) obrócenie pojazdu wokół własnej osi (tzw. „spin”) zarówno w strefie ocenianej jak i za linią mety

b) jazda „na wprost” w strefie ocenianej

c) wyjazd poza wyznaczoną trasę dwoma kołami

d) potrącenie w strefie ocenianej elementów wyznaczających trasę (pachołków, clipping pointów, barier) z wyjątkiem „kiss the wall” jeżeli zostanie ono dopuszczone przez ZS w czasie briefingu

e) uderzenie w samochód przeciwnika, które spowoduje zmianę jego toru jazdy

f) odpadające elementy z samochodu, chyba że uszkodzenie nastąpiło na skutek uderzenia przez samochód przeciwnika z jego winy

g) dwukrotne potrącenie w tej samej parze pachołka formującego przez uczestnika prowadzącego,

16.10. W przypadku rund organizowanych wspólnie z innymi seriami, ZS może ogłosić odstępstwo od ww. zasad oceny. W takim wypadku ZS informuje szczegółowo uczestników o zasadach oceny w trakcie oficjalnej odprawy (briefingu).

Art. 17. PROTESTY

17.1. Każdy uczestnik ma prawo do złożenia protestu dotyczącego naruszenia wymagań technicznych przez samochód oponenta w sytuacji opisanej w ust. 10.9.

17.2. Protestów w innych kwestiach nie uwzględnia się.

17.3. Zgłoszenie protestu jest jednoznaczne z obowiązkiem uiszczenia opłaty za złożenie protestu, którą należy wnieść niezwłocznie w Biurze Zawodów, pod rygorem nierozpatrzenia protestu.

17.4. Opłata za protest wynosi:

- a) Trzykrotne wpisowe jeżeli protest dotyczy ściśle określonego elementu samochodu
- b) Pięciokrotne wpisowe jeżeli protest dotyczy całego samochodu
- c) W przypadku uznania słuszności protestu opłata nie jest pobierana i zostaje zwrócona uczestnikowi protestującemu.
- d) W przypadku niesłusznego protestu, po potrąceniu kosztów badania technicznego, opłata zostaje wypłacona kierowcy oprotestowanemu.

Art. 18. POSTANOWIENIA KOŃCOWE

18.1. Dla wszystkich uczestników zawodów wprowadza się obowiązek stosowania nieprzepuszczalnych płacht ochronnych w miejscach serwisowania samochodów w Parku Maszyn. W przypadku niedostosowania się do powyższego, będzie nakładana kara pieniężna w wys. **1000 PLN**.

18.2. Każdy stwierdzony przypadek naruszenia przez uczestnika lub członka jego ekipy zasad bezpieczeństwa w wyniku ruchu pojazdów w Parku Maszyn i/lub na drogach dojazdowych na terenie imprezy, zostanie potraktowany jako wykroczenie i nałożona zostanie kara wg uznania Dyrektora Zawodów.

18.3. Organizator nie odpowiada za rzeczy pozostawione bez nadzoru lub zagubione, które zostaną zniszczone lub zajęte przez osoby trzecie. Organizator, władze i kierownictwo zawodów nie przyjmują na siebie odpowiedzialności za szkody i straty spowodowane przez uczestników i widzów w stosunku do osób trzecich i ich mienia podczas trwania zawodów. Organizator ma prawo żądania naprawienia szkody od osoby, która jej dokonała.

18.4. Prawo do interpretacji niniejszego Regulaminu zastrzega sobie Automobilklub Kielecki.

18.5. Organizator zastrzega sobie prawo do przeprowadzenia przejazdów pokazowych, które nie będą wliczane do klasyfikacji zawodów.

18.6. Po przekroczeniu bramy wjazdowej uczestnik jest zobowiązany do podporządkowania się przepisom właściwych regulaminów, poleceniom i instrukcjom wydawanym przez organizatora, służby porządkowe, ochronę oraz osoby upoważnione przez Automobilklub Kielecki. Kierowca jest zobowiązany do nie spożywania alkoholu i innych zakazanych przez prawo środków na 48 godzin przed i w trakcie trwania zawodów. Organizator zastrzega sobie prawo kontroli trzeźwości kierowców w dowolnym momencie podczas trwania zawodów.

18.7. Wszystkie osoby przebywające na terenie zawodów są zobowiązane do przestrzegania zasad bezpieczeństwa oraz ograniczenia prędkości do 10 km/h na terenie imprezy. Podczas przejazdów po torze oraz na odcinkach dojazdowych oddzielonych od publiczności ograniczenie prędkości wynosi 50 km/h. Ograniczenie prędkości nie dotyczy przejazdów w zawodach lub oficjalnych treningach. Organizator zastrzega sobie prawo do usuwania z terenu imprezy osób stwarzających zagrożenie dla bezpieczeństwa uczestników imprezy.

18.8. Uczestnicy zawodów poruszający się pojazdami poza wyznaczonym torem, na którym odbywają się zawody, są zobowiązani do zachowania szczególnej ostrożności i ustąpienia pierwszeństwa pieszym.

18.9. Uczestnicy startują w zawodach na własną odpowiedzialność z pełną świadomością istnienia ryzyka utraty zdrowia lub życia. Organizator, władze i kierownictwo zawodów nie odpowiadają za szkody spowodowane przez uczestników zawodów wobec osób trzecich, jak również nie biorą na siebie odpowiedzialności za konsekwencje wypadków dla samych uczestników lub ich mienia.

Zatwierdzono wraz z załącznikami
przez OKSS ZO PZM w dniu 17.05.2017 r.

REGULAMIN TECHNICZNY DRIFTINGOWEGO PUCHARU TORU „KIELCE”

KLASA PRO 2017

Art. 1. DOPUSZCZONE SAMOCHODY

1.1. Do udziału w DPTK dopuszcza się:

- a) wyłącznie samochody osobowe posiadające napęd na koła tylne (RWD),
- b) samochody osobowe dopuszczone do ruchu, posiadające ważny dowód rejestracyjny oraz ubezpieczenie OC i NNW . Uczestnik musi przedstawić wyżej wymienione dokumenty podczas Badania Kontrolnego wraz z prawem jazdy,
- c) pojazdy nie zarejestrowane, pod warunkiem zgłoszenia tego faktu podczas Badania Kontrolnego.

1.2. Zabrania się startowania samochodami o konstrukcji rurowej, w których za funkcję nośną odpowiada tylko i wyłącznie konstrukcja rurowa, a nie oryginalne elementy nośne nadwozia.

1.3. Samochody z nadwoziem otwartym muszą w czasie zawodów mieć zamknięty dach (zalecane jest stosowanie tzw. hard top'ów).

Art. 2. ZASADY MODYFIKOWANIA POJAZDÓW

2.1. Dozwolone są wszelkiego rodzaju modyfikacje silnika wraz z jego osprzętem, układu przeniesienia napędu, zawieszenia, układu kierowniczego oraz układu hamulcowego przy zachowaniu działania hamulca nożnego na wszystkie 4 koła.

2.2. Modyfikacje elementów wymienionych w punkcie 2.1. nie mogą ograniczać ich pierwotnych funkcji.

2.3. Samochód musi posiadać układ wydechowy zakończony tłumikiem.

2.4. Nadwozie musi osłaniać wszystkie elementy wirujące, a koła muszą być zakryte, tzn. górna część koła kompletnego położona powyżej jego osi musi być zakryta przez nadwozie przy pomiarze pionowym.

2.5. Można stosować dowolny niepalny materiał na błotniki, poszycie dachu, pokrywy silnika, bagażnika lub drzwi. W przypadku drzwi od strony kierowcy należy zachować oryginalny sposób zamykania i zawiasów. Drzwi tylne boczne mogą zostać zaślepienie na stałe.

a) W przypadku drzwi oryginalnych wymagane jest zachowanie oryginalnych wzmocnień poziomych

b) W przypadku drzwi nieoryginalnych wymagane jest zastosowanie klatki bezpieczeństwa z tzw. „krzyżem” lub wzmocniona co najmniej dwoma poprzeczkami zgodnie z Załącznikiem „J” FIA

2.6. Rozmiar kół nie musi odpowiadać rozmiarowi kół fabrycznych.

a) Zezwala się stosowanie opon bieżnikowanych posiadających dopuszczenie do ruchu.

b) Stosowanie opon typu slick jest zabronione.

2.7. Światła stopu, oraz awaryjne muszą być sprawne.

a) wymagane jest aby każdy pojazd posiadał dodatkowe światła stop w postaci dwóch pasków LED umieszczonych nad szybą przednią i tylną. Światła muszą mieć minimalną długość 80cm każde i działać na skutek wciśnięcia pedału hamulca.

2.8. Samochód musi posiadać sprawne przednie światła

2.9. Samochód nie może posiadać odsłoniętych ostrych krawędzi, które mogą stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa.

2.10. Wszelkiego rodzaju wycieki płynów są niedopuszczalne.

Art. 3. WYMAGANIA BEZPIECZEŃSTWA SAMOCHODU

3.1. Wymagane jest stosowanie minimum sześciopunktowej klatki bezpieczeństwa. Każdy punkt mocowania musi posiadać płytkę mocującą o minimalnej grubości 3 mm. Klatka musi być wspawana do nadwozia. Zabrania się stosowanie klatek skręcanych.

3.1.1. Klatka bezpieczeństwa musi spełniać wymogi Art. 253 zał. "J" art. 8 (regulaminu technicznego FIA).

3.1.2. Elementy klatki bezpieczeństwa, które mogłyby być narażone na bezpośredni kontakt z ciałem oraz kaskiem zawodników muszą być obłożone otuliną zabezpieczającą. Zaleca się stosowanie niepalnej homologowanej otuliny FIA.

3.2. Samochód musi posiadać kubelkowy fotel kierowcy z homologacją FIA, dopuszcza się fotele z utraconą homologacją (do 5 lat):

3.2.1. Sposób montażu fotela:

a) Wsporniki foteli mogą być zamocowane na zakotwiczeniach do mocowania foteli używanych w oryginalnym samochodzie.

b) Wsporniki foteli mogą być zamocowane do dodatkowych poprzeczek, które dospawane są do nadwozia za pomocą płytek końcowych o powierzchni min. 120 cm² i grubości min. 3 mm. Poprzeczki o profilu „U” muszą być wykonane z kątownika z blachy stalowej o grubości min. 2,5 mm i minimalnych wymiarach 35 x 20 mm.

c) Wsporniki foteli mogą być zamocowane bezpośrednio do nadwozia/podwozia w co najmniej 4 punktach na fotel, przy użyciu śrub o średnicy min. 8 mm (min. klasa twardości 8.8) i za pomocą płytek wzmacniających (płytki oporowe). Minimalne pole kontaktu pomiędzy wspornikiem, nadwoziem/podwoziem i płytką oporową wynosi 40 cm² dla każdego punktu zamocowania.

3.2.2. Fotel pasażera może być dowolnego typu lub może być wymontowany.

3.2.3. Jeżeli kierowca zamierza wozić pasażerów, fotel pasażera wraz z mocowaniem musi bezwzględnie spełniać takie same warunki bezpieczeństwa jak fotel kierowcy.

3.3. Samochód musi posiadać min 4-punktowe pasy bezpieczeństwa kierowcy o szerokości min. 3” z homologacją FIA. Dopuszcza się homologację utraconą (do 5 lat)

3.3.1. Kąt pomiędzy oparciem fotela, a odcinkiem pasa bezpieczeństwa znajdującym się pomiędzy oparciem fotela, a tylnym mocowaniem pasa musi wynosić nie mniej niż 45 stopni. Zaleca się montaż tylnej części pasów do klatki bezpieczeństwa. Maksymalny kąt odchylenia względem osi fotela wynosi +/- 20°.

3.3.2. Zabronione jest mocowanie pasów bezpieczeństwa do foteli lub ich wsporników.

3.3.3. Pasy bezpieczeństwa mogą być zamontowane w punktach montażu seryjnych pasów.

3.3.4. Montaż pasów bezpieczeństwa i foteli musi bezwzględnie spełniać wymagania FIA Art. 253 Załącznik „J”

3.3.5. Jeżeli kierowca zamierza wozić pasażerów, pasy bezpieczeństwa dla pasażera wraz z mocowaniem muszą bezwzględnie spełniać takie same warunki bezpieczeństwa jak pasy bezpieczeństwa kierowcy.

3.4. Samochód musi posiadać główny wyłącznik prądu. Główny wyłącznik prądu musi wyłączać wszystkie obwody instalacji elektrycznej (akumulator, alternator, światła, sygnały dźwiękowe, zapłon, odbiorniki elektryczne, itp.), musi również unieruchamiać silnik, z wyłączeniem elektrycznego systemu gaśniczego. Zalecany jest montaż według Art. 253 zał. "J" art. 13 (regulaminu technicznego FIA).

3.4.1. Kierowca siedzący normalnie za kierownicą z zapiętymi pasami bezpieczeństwa, musi mieć możliwość ręcznego uruchomienia wyłącznika prądu i systemu gaśniczego.

3.4.2. Wyłączenie dopływu prądu i uruchomienie systemu gaśniczego muszą być także dostępne z zewnątrz pojazdu i oznakowane odpowiednim symbolem.

3.5. Samochód musi posiadać sprawny gaśnicę 2 kg zamocowaną na stałe. Zaleca się stosowanie systemów gaśniczych.

a) Dla samochodów startujących w klasie PRO **zalecany** jest system gaśniczy zgodny z FIA Art. 253.7.2 Załącznik „J” .

3.6. Samochód musi posiadać pełną przegrodę oddzielającą komorę silnikową od przedziału pasażerskiego. Wszystkie otwory technologiczne muszą być trwale zasłonięte.

a) Dla samochodów nowobudowanych od roku 2016, przegroda musi być zachowana w oryginalnym miejscu. Dopuszcza się modyfikacje przegrody umożliwiające wpasowanie silnika i skrzyni biegów z zastrzeżeniem, że oś koła zamachowego musi znajdować się przed przegrodą, patrząc od strony komory silnika.

3.7. Samochód musi posiadać ucho holownicze z przodu i z tyłu. Musi być ono umiejscowione w sposób widoczny i łatwo dostępny.

3.7.1. Stałe ucho holownicze jest dozwolone i musi być pomalowane na kolor żółty, pomarańczowy lub czerwony. Zaleca się jego montaż zgodnie z Art. 253 zał. „J” art. 10 (regulaminu technicznego FIA).

3.8. Akumulator musi być zamocowany na stałe, i osłonięty.

3.8.1. Dopuszcza się montaż akumulatora wewnątrz kabiny, w takim przypadku wymagane jest aby był szczelnie zasłonięty przez obudowę, która posiada odpowietrzenie poza kabinę pojazdu.

3.9. Dopuszcza się montaż innego zbiornika niż seryjny. W przypadku jeżeli zastosowany jest zbiornik nieseryjny, zaleca się zbiornik z homologacją FIA.

3.9.1 W przypadku montażu innego zbiornika paliwa niż seryjny przewody odpowietrzające zbiornik paliwa muszą posiadać taką samą specyfikację jak przewody paliwowe, muszą być odporne na działanie ciśnienia 70 bar (1000 psi) oraz temperatury minimum 135°C (250°F) oraz muszą być wyposażone w system zawierający zawór odpowietrzający pływakowy. Zalecany jest również zawór odcinający w razie wywrócenia samochodu, uruchamiany grawitacyjnie.

3.10 Samochód musi posiadać trwałą przegrodę ogniową oddzielającą szczelnie systemy paliwowe, olejowe i chłodnicze od kabiny kierowcy zgodnie z Art. 253.3.2. załącznika „J” FIA .

a) Elementami systemu paliwowego dopuszczonymi w kabinie kierowcy są jedynie zbrojone i nie posiadające łączy przewody paliwowe. Przejście przewodu przez ściany grodziowe musi być realizowane specjalnymi króćcami przejściowymi lub w sposób zgodnie z postanowieniami Art.253.3.2 Załącznika „J” FIA.

b) Dopuszcza się umieszczenie w kabinie kierowcy zbrojonych i nie posiadających łączy przewodów chłodniczych, pod warunkiem że zostały dodatkowo zabezpieczone i szczelnie osłonięte przeciwrozbryzgowo.

c) Nie dopuszcza się umieszczania w kabinie kierowcy elementów systemu olejowego.

3.10.1. Samochody wyposażone w instalację wtrysku podtlenku azotu muszą być wyraźnie oznaczone z zewnątrz.

a) Zaleca się montaż butli poza kabina kierowcy

b) W przypadku zamocowania butli wewnątrz kabiny kierowcy, musi ona bezwzględnie posiadać awaryjny zawór nadmiarowy z odprowadzeniem na zewnątrz pojazdu.

3.11. Drzwi i okna.

a) jeśli seryjne drzwi zostały zmienione lub zmodyfikowane, wówczas wymagana jest klatka bezpieczeństwa wzmocniona co najmniej dwoma poprzeczkami zgodnie z Załącznikiem „J” FIA między słupkami bocznymi A i B.

b) podczas zawodów, zarówno okno kierowcy, jak i pasażera muszą pozostać zamknięte.

c) Samochód musi posiadać fabryczne szyby lub szyby z poliwęglanu za wyjątkiem szyby przedniej.

3.12. Części ruchome.

a) zastosowanie niefabrycznej maski i/lub kłapy bagażnika wymaga użycia zapinek bezpieczeństwa,

b) wszelkie krawędzie niefabrycznych elementów, np. spoilerów, muszą być zaokrąglone. Sędzia Techniczny może zażądać zdemontowania zewnętrznych elementów niefabrycznych, jeśli uzna, że mogą stworzyć zagrożenie.

3.13. Szyba przednia obowiązkowo musi być wykonana ze szkła warstwowego klejonego.

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

Art. 4. WYMAGANIA BEZPIECZEŃSTWA KIEROWCY

4.1. Uczestnicy muszą posiadać kaski z homologacją dopuszczenia do ruchu. Zaleca się stosowanie kasków z homologacją FIA. Kierowca musi mieć założony i zapięty kask, dopóki samochód znajduje się na torze.

4.1.1. Jeżeli kierowca zamierza wozić pasażerów, pasażer musi bezwzględnie posiadać kask spełniający takie same warunki bezpieczeństwa jak kask kierowcy.

- 4.2. Uczestnicy muszą posiadać jednoczęściowe kombinezony sportowe z homologacją FIA, dopuszcza się kombinezony z utraconą homologacją FIA. Dopuszcza się kombinezony kartingowe z ważną lub utraconą homologacją FIA.
- 4.3. Wymaga się stosowania butów i rękawic wyścigowych, niepalnych. Zaleca się buty i rękawice z homologacją FIA, aktualną bądź utraconą.
- 4.4. Zaleca się stosowania balaklaw, długiej bielizny oraz skarpet z aktualną bądź utraconą homologacją FIA.
- 4.5. Jeżeli kierowca zamierza wozić pasażerów, pasażer musi posiadać pełny ubiór, w tym w szczególności długie rękawy, długie nogawki i pełne obuwie. Zaleca się stosowanie ubioru analogicznego do ubioru kierowcy.

Art. 5. POSTANOWIENIA OGÓLNE

- 5.1. Samochód, którego konstrukcja pozwala sądzić, że mogłaby zagrażać bezpieczeństwu, może być wykluczony przez Zespół Sędziów i/lub Sędziego Technicznego z zawodów.
- 5.2. Organizator zastrzega sobie prawo do odmówienia korzystania z toru każdemu pojazdowi i/lub kierowcy, który nie spełnia wymogów bezpieczeństwa.

Zał. Nr 2

KLASA STREET 2017

Art. 1. DOPUSZCZONE SAMOCHODY

- 1.1. Do udziału w DPTK dopuszcza się:
- a) wyłącznie samochody osobowe posiadające napęd na koła tylne (RWD),
 - b) samochody osobowe dopuszczone do ruchu, posiadające ważny dowód rejestracyjny oraz ubezpieczenie OC i NNW . Uczestnik zawodów musi przedstawić wyżej wymienione dokumenty podczas Badania Kontrolnego wraz z prawem jazdy,
 - c) pojazdy nie zarejestrowane, pod warunkiem zgłoszenia tego faktu podczas Badania Kontrolnego.
- 1.2. Zabrania się startowania samochodami o konstrukcji rurowej, w których za funkcję nośną odpowiada tylko i wyłącznie konstrukcja rurowa, a nie oryginalne elementy nośne nadwozia.
- 1.3. Samochody z nadwoziem otwartym muszą w czasie zawodów mieć zamknięty dach (zalecane jest stosowanie tzw. hard top'ów).

Art. 2. ZASADY MODYFIKOWANIA POJAZDÓW

- 2.1. Dozwolone są wszelkiego rodzaju modyfikacje silnika wraz z jego osprzętem, układu przeniesienia napędu, zawieszenia, układu kierowniczego oraz układu hamulcowego przy zachowaniu działania hamulca nożnego na wszystkie 4 koła.
- 2.2. Modyfikacje elementów wymienionych w punkcie 2.1. nie mogą ograniczać ich pierwotnych funkcji.
- 2.3. Samochód musi posiadać układ wydechowy zakończony tłumikiem.
- 2.4. Nadwozie musi osłaniać wszystkie elementy wirujące, a koła muszą być zakryte, tzn. górna część koła kompletnego położona powyżej jego osi musi być zakryta przez nadwozie przy pomiarze pionowym.
- 2.5. Można stosować dowolny niepalny materiał na błotniki, poszycie dachu, pokrywy silnika, bagażnika lub drzwi. W przypadku drzwi od strony kierowcy należy zachować oryginalny sposób zamykania i zawiasów. Drzwi tylne boczne mogą zostać zaślepienie na stałe.
- a) W przypadku drzwi oryginalnych wymagane jest zachowanie oryginalnych wzmocnień poziomych
 - b) W przypadku drzwi nieoryginalnych wymagane jest zastosowanie klatki bezpieczeństwa z tzw. „krzyżem” lub wzmocniona co najmniej dwoma poprzeczkami zgodnie z Załącznikiem „J” FIA
- 2.6. Rozmiar kół nie musi odpowiadać rozmiarowi kół fabrycznych.
- a) Zezwala się stosowanie opon bieżnikowanych posiadających dopuszczenie do ruchu.
 - b) Stosowanie opon typu slick jest zabronione.
- 2.7. Światła stopu, oraz awaryjne muszą być sprawne.
- a) zalecane jest aby każdy pojazd posiadał dodatkowo światła stop w postaci dwóch pasków LED umieszczonych nad szybą przednią i tylną. Światła muszą mieć minimalną długość 80cm każde i działać na skutek wciśnięcia pedału hamulca.
- 2.8. Samochód musi posiadać sprawne przednie światła

2.9. Samochód nie może posiadać odsłoniętych ostrych krawędzi, które mogą stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa.

2.10. Wszelkiego rodzaju wycieki płynów są niedopuszczalne.

Art. 3. WYMAGANIA BEZPIECZEŃSTWA SAMOCHODU

3.1. Zalecane jest stosowanie klatki bezpieczeństwa. Każdy punkt mocowania musi posiadać płytkę mocującą o minimalnej grubości 3 mm. Klatka musi być wspawana do nadwozia. Zabrania się stosowanie klatek skręcanych.

3.1.1. Klatka bezpieczeństwa musi spełniać wymogi Art. 253 zał. "J" art. 8 (regulaminu technicznego FIA).

3.1.2. Te miejsca klatki bezpieczeństwa, które mogłyby być narażone na bezpośredni kontakt z ciałem oraz kaskiem zawodników muszą być obłożone otuliną zabezpieczającą. Zaleca się stosowanie niepalnej homologowanej otuliny FIA.

3.2. Samochód powinien posiadać kubelkowy fotel kierowcy z homologacją FIA, dopuszcza się fotele z utraconą homologacją (do 5 lat) lub fotele seryjne:

3.2.1. Sposób montażu fotela:

a) Wsporniki foteli mogą być zamocowane na zakotwiczeniach do mocowania foteli używanych w oryginalnym samochodzie.

b) Wsporniki foteli mogą być zamocowane do dodatkowych poprzeczek, które dospawane są do nadwozia za pomocą płytek końcowych o powierzchni min. 120 cm² i grubości min. 3 mm. Poprzeczki o profilu „U” muszą być wykonane z kątownika z blachy stalowej o grubości min. 2,5 mm i minimalnych wymiarach 35 x 20 mm.

c) Wsporniki foteli mogą być zamocowane bezpośrednio do nadwozia/podwozia w co najmniej 4 punktach na fotel, przy użyciu śrub o średnicy min. 8 mm (min. klasa twardości 8.8) i za pomocą płytek wzmacniających (płytki oporowe). Minimalne pole kontaktu pomiędzy wspornikiem, nadwoziem/podwoziem i płytką oporową wynosi 40 cm² dla każdego punktu zamocowania.

3.2.2. Fotel pasażera może być dowolnego typu lub może być wymontowany. Zaleca się wymontowanie fotela pasażera dla klasy STREET.

3.2.3. Dopuszcza się pozostawienie oryginalnego mocowania dla seryjnego fotela kierowcy.

3.3. Samochód musi posiadać min 3-punktowe pasy bezpieczeństwa kierowcy o szerokości min. 2" z homologacją FIA. Dopuszcza się homologację utraconą (do 5 lat). Nie dotyczy pasów seryjnych.

3.3.1. Zabronione jest mocowanie pasów bezpieczeństwa do foteli lub ich wsporników (dla foteli kubelkowych).

3.3.2. Pasy bezpieczeństwa mogą być zamontowane w punktach montażu seryjnych pasów.

3.3.3. Montaż pasów bezpieczeństwa i foteli musi bezwzględnie spełniać wymagania FIA Art. 253 Załącznik „J”

3.4. Samochód musi posiadać sprawną gaśnicę 2 kg zamocowaną na stałe.

3.5. Samochód musi posiadać pełną przegrodę oddzielającą komorę silnikową od przedziału pasażerskiego. Wszystkie otwory technologiczne muszą być trwale zasłonięte.

3.6. Samochód musi posiadać ucho holownicze z przodu i z tyłu. Musi być ono umiejscowione w sposób widoczny i łatwo dostępny.

3.6.1. Stałe ucho holownicze jest dozwolone i musi być pomalowane na kolor żółty, pomarańczowy lub czerwony. Zaleca się jego montaż zgodnie z Art. 253 zał. „J” art. 10 (regulaminu technicznego FIA).

3.7. Akumulator musi być zamocowany na stałe, i osłonięty.

3.7.1. Dopuszcza się montaż akumulatora wewnątrz kabiny, w takim przypadku wymagane jest aby był szczelnie zasłonięty przez obudowę, która posiada odpowietrzenie poza kabinę pojazdu.

3.8. W przypadku montażu innego zbiornika paliwa niż seryjny przewody odpowietrzające zbiornik paliwa muszą posiadać taką samą specyfikację jak przewody paliwowe, muszą być odporne na działanie ciśnienia 70 bar (1000 psi) oraz temperatury minimum 135°C (250°F) oraz muszą być wyposażone w system zawierający zawór odpowietrzający pływakowy. Zalecany jest również zawór odcinający w razie wywrócenia samochodu, uruchamiany grawitacyjnie.

3.8.1. Dopuszcza się montaż innego zbiornika niż seryjny. W przypadku jeżeli zastosowany jest zbiornik nieseryjny, zaleca się zbiornik z homologacją FIA.

3.9. Samochód musi posiadać trwałą przegrodę ogniową oddzielającą szczelnie systemy paliwowe, olejowe i chłodnicze od kabiny kierowcy zgodnie z Art. 253.3.2. załącznika „J” FIA .

- a) Elementami systemu paliwowego dopuszczonymi w kabinie kierowcy są jedynie zbrojone i nie posiadające łączy przewody paliwowe. Przejście przewodu przez ściany grodziowe musi być realizowane specjalnymi króćcami przejściowymi lub w sposób zgodnie z postanowieniami Art.253.3.2 Załącznika „J” FIA
- b) Dopuszcza się umieszczenie w kabinie kierowcy zbrojonych i nie posiadających łączy przewodów chłodniczych, pod warunkiem że zostały dodatkowo zabezpieczone i szczelnie osłonięte przeciwrozbryzgowo.
- c) Nie dopuszcza się umieszczania w kabinie kierowcy elementów systemu olejowego.

3.9.1. Nie dopuszcza się do zawodów samochodu wyposażonego w instalację wtrysku podtlenu azotu.

3.10. Drzwi i okna.

- a) jeśli seryjne drzwi zostały zmienione lub zmodyfikowane, wówczas wymagana jest klatka bezpieczeństwa wzmocniona co najmniej dwoma poprzeczkami zgodnie z Załącznikiem „J” FIA między słupkami bocznymi A i B.
- b) podczas zawodów, zarówno okno kierowcy, jak i pasażera muszą pozostać zamknięte.
- c) Samochód musi posiadać fabryczne szyby lub szyby z poliwęglanu za wyjątkiem szyby przedniej.

3.11. Części ruchome.

- a) zastosowanie niefabrycznej maski i/lub klapy bagażnika wymaga użycia zapinek bezpieczeństwa,
- b) wszelkie krawędzie niefabrycznych elementów, np. spoilerów, muszą być zaokrąglone. Sędzia Techniczny może zażądać zdemontowania zewnętrznych elementów niefabrycznych, jeśli uzna, że mogą stworzyć zagrożenie.

3.12. Szyba przednia obowiązkowo musi być wykonana ze szkła warstwowego klejonego.

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

Art. 4. WYMAGANIA BEZPIECZEŃSTWA KIEROWCY

4.1. Uczestnicy zawodów muszą posiadać kaski z homologacją dopuszczenia do ruchu. Zaleca się stosowanie kasków z homologacją FIA. Kierowca musi mieć założony i zapięty kask, dopóki samochód znajduje się na torze.

4.2. Uczestnicy zawodów powinni posiadać jednoczęściowe kombinezony sportowe z homologacją FIA, dopuszcza się kombinezony z utraconą homologacją FIA. Dopuszcza się kombinezony kartingowe z ważną lub utraconą homologacją FIA. Dopuszcza się jazdę bez kombinezonu ochronnego pod warunkiem zastosowania odzieży trudno palnej zakrywającej jak największą powierzchnię ciała tj. bluzy z długim rękawem oraz spodnie z długimi nogawkami.

4.3. Zaleca się stosowania butów i rękawic wyścigowych, niepalnych. Zaleca się buty i rękawice z homologacją FIA, aktualną bądź utraconą.

4.4. Zaleca się stosowania balaklaw, długiej bielizny oraz skarpet z aktualną bądź utraconą homologacją FIA.

Art. 5. POSTANOWIENIA OGÓLNE

5.1. Samochód, którego konstrukcja pozwala sądzić, że mogłaby zagrazać bezpieczeństwu, może być wykluczony przez Zespół Sędziów i/lub Sędziego Technicznego z zawodów.

5.2. Organizator zastrzega sobie prawo do odmówienia korzystania z toru każdemu pojazdowi i/lub kierowcy, który nie spełnia wymogów bezpieczeństwa.

