

REGULAMIN RAMOWY
WYŚCIGOWYCH SAMOCHODOWYCH
MISTRZOSTW POLSKI
NA ROK 2007

Polski Związek Motorowy
Główna Komisja Sportu Samochodowego

Art. 1. PRZEPISY OGÓLNE

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

1.2. Regulamin niniejszy oparty jest o przepisy Międzynarodowego Kodeksu Sportowego FIA w zakresie sportu wyścigowego.

1.3. Wyścigi samochodowe wpisane do ogólnopolskiego kalendarza winny być rozgrywane zgodnie z przepisami niniejszego regulaminu.

1.4. Wyścigi mogą być zawodami krajowymi lub międzynarodowymi (w tym przypadku obowiązuje zgłoszenie do kalendarza FIA).

1.5. W wyścigach samochodowych organizowanych na torach zamkniętych nie obowiązują przepisy „Prawo o Ruchu Drogowym”.

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

a) ustalenia na dany sezon sportowy charakteru wyścigów oraz tytułów i nagród regulaminowych, o które ubiegać się mogą kierowcy:

b) ustalenia kalendarza wyścigów ogólnopolskich,

c) zatwierdzenia Regulaminu Uzupełniającego zawodów, ich wyników oraz przyznawanie tytułów,

d) ocenę organizatorów zawodów wg odrębnego regulaminu.

Art. 2. ORGANIZATOR

2.1. Organizatorem wyścigów samochodowych może być tylko Klub zrzeszony w PZM.

W wyjątkowych wypadkach, na wniosek członka PZM, GKSS, ZG PZM może przyznać prawo organizacji wyścigu innej jednostce lub instytucji.

2.2. Organizator wyścigu jest odpowiedzialny za przeprowadzenie zawodów zgodnie z przepisami niniejszego regulaminu.

Art. 3. HOMOLOGACJA TRASY - TRASA

3.1. Wyścigi mogą odbywać się wyłącznie na trasie posiadającej Licencję Krajową PZM przy spełnionych wymogach homologacji.

3.2. Każdego dnia zawodów, przed ich rozpoczęciem, władze zawodów dokonują kontroli trasy i jej wyposażenia czyniąc stosowną wzmiankę w protokole. W przypadku odstępstwa od warunków homologacji i planu zabezpieczenia władze zawodów mogą zażądać od kierownictwa spełnienia tych warunków pod groźbą odwołania zawodów.

Art. 4. WYPOSAŻENIE TRASY WYŚCIGU

4.1. Wyposażenie trasy wyścigu musi być zgodne z homologacją toru.

Art. 5. WŁADZE I KIEROWNICTWO ZAWODÓW

5.1. Władze zawodów stanowi Zespół Sędziów Sportowych sędziujący zgodnie z rozdziałem X Międzynarodowego Kodeksu Sportu.

Do kompetencji ZSS należy:

- a)** odbiór trasy wyścigu przed zawodami, sprawdzenie zgodności z homologacją i planem zabezpieczenia,
- b)** zatwierdzanie listy startowej i wyników,
- c)** nakładanie kar na kierowców, do wykluczenia włącznie,
- d)** rozpatrywanie protestów i odwołań od decyzji Kierownictwa zawodów,
- e)** podejmowanie innych decyzji mających wpływ na wyniki zawodów.

5.2. Podstawowy skład zespołu wynosi minimum 3 osoby (przewodniczący + 2 członków). Skład ZSS zatwierdza GKSS. Członkowie GKSS mogą zawsze uczestniczyć w posiedzeniach ZSS jako doradcy bez prawa głosu przy głosowaniu.

5.3. Prawa i obowiązki przewodniczącego ZSS

- prowadzi posiedzenia ZSS wg ściśle wyznaczonego harmonogramu,
- powołuje nadzwyczajne posiedzenia ZSS.

ZSS urzęduje kolegiально pod kierownictwem przewodniczącego, który jest odpowiedzialny za ustalenie i przestrzeganie planu zebrań, porządku obrad i redakcję protokołów z posiedzeń. W przypadku równowagi głosów podczas głosowania głos przewodniczącego jest decydujący.

5.4. Obserwator GKSS.

GKSS wyznacza obserwatora na wszystkie rundy WSMP lub inną imprezę ujętą w oficjalnym kalendarzu sportowym PZM. Obserwator uczestniczy w posiedzeniach ZSS na prawach opiniującego pracę organizatora i ZSS.

5.5. Delegat Techniczny i Kierownik BK.

GKSS powołuje Delegata Technicznego, który będzie kierownikiem sędziów technicznych na danych zawodach. W sprawach technicznych jego zdanie jest wiążące w zakresie oceny zgodności samochodów z przepisami technicznymi i bezpieczeństwa.

Za organizację badania kontrolnego (BK) odpowiedzialny jest Organizator zawodów, który wyznacza Kierownika BK.

Kierownik BK jest zobowiązany do przygotowania właściwych protokołów i dostarczenia ich do ZSS zgodnie z harmonogramem zawodów.

5.6. Kierownictwo wyścigu stanowią:

- a) Dyrektor Wyścigu**
- b) Dyrektor d/s Sportowych**
- c) Asystent Dyrektora d/s Organizacyjnych**
- d) Kierownik Trasy i jej zabezpieczenia**
- e) Kierownik Komisji Obliczeń**
- f) Kierownik BK**
- g) Asystent Dyrektora d/s kontaktów z kierowcami/zawodnikami.**

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

5.7. Osoby wymienione w pkt. 5.2. 5.4. 5.5. i 5.6. z wyjątkiem pkt. c) muszą posiadać uprawnienia sędziego sportowego stosownego stopnia i podlegają zatwierdzeniu przez GKSS.

Art. 6. DOKUMENTY OFICJALNE WYŚCIGU

6.1. Licencja trasy - wydana przez ZG PZM lub FIA na dany rok z planem zabezpieczenia zawodów.

6.2. Zezwolenie władz administracyjnych (dla torów okazjonalnych) i ubezpieczenie zawodów oraz dowód powiadomienia szpitala dyżurnego.

- 6.3. Regulamin Uzupełniający zawodów i komunikaty.
- 6.4. Zgłoszenia - lista zgłoszeń z podziałem na klasy, opublikowana 48 h przed zawodami.
- 6.5. Lista kierowców po odbiorze administracyjnym.
- 6.6. Protokół badania kontrolnego samochodów.
- 6.7. Lista kierowców dopuszczonych do treningu oficjalnego.
- 6.8. Wyniki treningów – lista startowa.
- 6.9. Wyniki wyścigów.
- 6.10. Protokoły z posiedzeń ZSS.

Art. 7. ZEZWOLENIE - ODPOWIEDZIALNOŚĆ - UBEZPIECZENIA

- 7.1. Na organizację wyścigu na drodze publicznej - organizator musi uzyskać stosowne zezwolenie od właściwego terenowego organu administracji.
- 7.2. Oprócz zezwolenia organizator musi posiadać pisemną zgodę właściciela terenu, na którym odbywa się wyścig, jeżeli teren ten nie jest we władaniu organizatora.
- 7.3. Organizator jest odpowiedzialny za ubezpieczenie zawodów w zakresie OC na cały czas ich trwania. Podobnie w zakresie NW ubezpieczenie muszą posiadać wszystkie osoby funkcyjne.
- 7.4. Każdy z uczestników zawodów bierze w nich udział na własną odpowiedzialność. Organizator nie będzie ponosił żadnej odpowiedzialności za zranienie lub uszkodzenie własności w stosunku do zawodników, kierowców, pomocników i osób trzecich. Każdy klub/kierowca będzie wyłącznie odpowiedzialny za swoje ubezpieczenie i musi posiadać ubezpieczenie w zakresie NW(zalecane jest AC z ryzykiem sportowym).
- 7.5. Podpisując zgłoszenie do wyścigu każdy zawodnik/kierowca zrzeka się wszelkich praw do odszkodowań mogących wyniknąć w związku z wypadkami, które mogą się przytrafić zawodnikom/kierowcom lub ich pomocnikom podczas treningu lub wyścigu albo podczas przejazdu z miejsca parkowania na trasę i z powrotem. Zrzeczenie stosuje się do FIA, ASN, organizatora, różnych osób urzędowych oraz innych zawodników/kierowców lub ich pomocników.

Art. 8. REGULAMIN UZUPEŁNIAJĄCY ZAWODÓW

8.1. Każdy Regulamin Uzupełniający zawodów musi być zgodny z przepisami Kodeksu Sportu Samochodowego FIA wraz z załącznikami oraz powyższym regulaminem. Dotyczy to również komunikatów wydawanych na zawodach.

8.2. Regulamin zawodów winien zawierać co najmniej:

- klauzulę na czyje polecenie są organizowane,
- określenie charakteru zawodów i ich nazwę,
- miejsce i termin,
- podział samochodów na klasy,
- terminarz czasowy i lokalizację poszczególnych czynności zawodów.

8.3. Regulamin Uzupełniający zawodów musi być przedłożony GKSS do zatwierdzenia co najmniej 60 dni przed ich rozpoczęciem, a rozesłany do zainteresowanych klubów minimum 30 dni przed zawodami. Dopuszcza się rozesłanie samego terminarza czasowego (programu wyścigu). W tym przypadku pełny tekst regulaminu musi być co najmniej ogłoszony na tablicy informacyjnej zawodów.

8.4. Zatwierdzony przez GKSS Regulamin Uzupełniający w zasadzie nie może być zmieniony bez jej zgody. Jednakże w wyjątkowych przypadkach władze zawodów mogą do niego wprowadzić zmiany (względy bezpieczeństwa, działanie siły wyższej itp.) po uzgodnieniu z prowadzącym dyscyplinę z ramienia GKSS.

8.5. Wszystkie zmiany jak również dodatkowe ustalenia winny zostać podane do wiadomości uczestników tak szybko, jak to tylko jest możliwe, w formie numerowanych i datowanych komunikatów, które należy traktować jako integralną część regulaminu zawodów. Obowiązek utrzymania kontaktu z Biurem Zawodów spada na kierowców, zatem wystarczającym jest wywieszenie komunikatu na oficjalnej tablicy informacyjnej. Jeżeli jest ona umieszczona w innym miejscu niż Biuro Zawodów i Park Maszyn - musi być to podane w regulaminie.

Art. 9. KIEROWCA WYŚCIGOWY

9.1. Kierowcą może być każda osoba fizyczna, która posiada certyfikat i licencję PZM (WT, WTJ) lub innych krajów UE.

Art. 10. ZGŁOSZENIA - LISTA ZGŁOSZEŃ

10.1. Do udziału w WSMP zostaną dopuszczeni zgłaszający i kierowcy posiadający licencję określoną regulaminem rozgrywek. Jednym z warunków dopuszczenia do wyścigu jest wysłanie w terminie na adres podany przez organizatora – zgłoszenia do zawodów, prawidłowo wypełnionego oraz potwierdzonego przez macierzysty klub. Zgłoszenie jest ważne wyłącznie z jednoczesnym dokonaniem wpłaty wpisowego. Wysokość wpisowego jest określana corocznym regulaminem rozgrywek.

Jeżeli kierowca zgłasza dwa samochody w jednej klasie konieczne jest wypełnienie drugiego zgłoszenia i wniesienie opłaty w wysokości połowy obowiązującego wpisowego.

10.2. Zgłoszenie do wyścigu winno zawierać:

- a)** imię, nazwisko i adres kierowcy, nr i rodzaj licencji sportowej, nazwa zgłaszającego (sponsora) i nr licencji,
- b)** dane techniczne samochodu: marka, pojemność skokowa silnika (turbo – tak/nie) nr podwozia, nr homologacji sportowej samochodu,
- c)** grupę i klasę, wg których samochód jest przygotowany,
- d)** klauzulę o znajomości i podporządkowaniu się obowiązującym regulaminom,
- e)** numer startowy (w przypadku posiadania),
- f)** datę, podpis kierowcy i wizę klubową.

10.3. Zgłoszenie spełniające wymogi pkt. 10.1. i 10.2. nie może być przez organizatora odrzucone, natomiast nie spełniające tych wymogów może być odrzucone lub przyjęte ale pod warunkiem opłacenia drugiego wpisowego. O nie przyjęciu zgłoszenia kierowca musi być skutecznie powiadomiony przed zawodami. Organizator może w Regulaminie Uzupełniającym ustalić dodatkowe warunki zgłoszenia się kierowców.

10.4. Termin wysłania zgłoszeń wraz z wpisowym upływa z końcem piętnastego dnia przed dniem badania kontrolnego. Dla przyjęcia zgłoszenia decydująca jest data stempla pocztowego, dane czasowe dostarczonego e-maila lub wiadomości faksowej. Na siedem dni przed badaniem kontrolnym przypada 2 termin zamknięcia listy zgłoszeń, po tym terminie organizator może w wyjątkowym przypadku przyjąć zgłoszenie po wpłaceniu wpisowego w wysokości określonej w Art. 5.1. Regulaminu Szczegółowego, ale nie później niż 3 dni przed badaniem kontrolnym.

10.5. Jeżeli pojemność toru jest ograniczona, treningi stanowią eliminacje do wyścigu. Kierowca, który nie zakwalifikował się do wyścigu nie otrzyma zwrotu wpisowego. Wpisowe zostanie zwrócone w przypadku odrzucenia zgłoszenia przez organizatora, odwołania wyścigu lub wycofania zgłoszenia w terminie 7 dni przed badaniem kontrolnym.

10.6. Po terminie zamknięcia listy zgłoszeń możliwa jest zmiana samochodu, ale wyłącznie na samochód tej samej grupy i klasy. Jeżeli zmiana ta następuje po badaniu kontrolnym - w grę może wchodzić tylko samochód, który takie badania przeszedł. Zmiana samochodu może nastąpić tylko do momentu rozpoczęcia procedury startowej (nie dotyczy przerwania wyścigu na pierwszym okrążeniu).

10.7. Najpóźniej 48 godz. przed badaniem kontrolnym organizator opublikuje pełną listę przyjętych zgłoszeń z podziałem na klasy.

10.8. Poprzez fakt podpisania zgłoszenia kierowca potwierdza znajomość i podporządkowanie się regulaminom, rezygnując z dochodzenia jakichkolwiek roszczeń od organizatora i PZM na drodze sądowej lub innej niż ustalona przepisami sportowymi.

10.9. Nieusprawiedliwiona nieobecność na zawodach będzie skutkowałą wnioskiem do GKSS o ukaranie kierowcy. Usprawiedliwienie nieobecności musi mieć formę pisemną i być dostarczone (pocztą, faksem, e-mailem lub osobiście) organizatorowi zawodów najpóźniej do końca oficjalnego terminu odbioru administracyjnego określonego w Regulaminie Uzupelniającym zawodów.

Art. 11. NUMERY STARTOWE - REKLAMA

11.1. Kierowcy sklasyfikowani na pierwszych 5 miejscach w ubiegłym sezonie MP mają numery zgodne z tą klasyfikacją. Wszyscy pozostali będą mieli numery przydzielone przez organizatora po zamknięciu listy zgłoszeń. Numery startowe kierowcy są zobowiązani wykonać we własnym zakresie, chyba, że organizator postanowi inaczej.

11.2. Wymiary cyfr tworzących numer startowy określa art. 207 MKS, a ich kolor – Regulamin Szczegółowy. Obowiązują numery na każdym boku oraz na przedniej pokrywie lub na dachu samochodu (nie dotyczy pucharów).

11.3. Organizator może zobowiązać kierowców do umieszczenia na samochodach reklamy. Kierowca może uwolnić się od tego obowiązku poprzez uiszczenie opłaty w wysokości 2 x wpisowego. Umieszczenie reklamy na samochodzie powinno być zgodne z art. 209 MKS.

Art. 12. ODBIÓR ADMINISTRACYJNY NA ZAWODACH

12.1. Kierowcy przedkładają w Biurze Zawodów licencję sportową, certyfikat oraz książeczkę sportowo-lekarską celem identyfikacji i kontroli aktualności wpisów.

12.2. Ważność wpisu w książeczce sportowo-lekarskiej wynosi 6 miesięcy, o ile lekarz nie określi krótszego terminu. Licencja musi posiadać przedłużenie na dany rok kalendarzowy. W WSMP ważne są licencje i książeczki zdrowia wydane przez PZM oraz odpowiednich państw UE.

12.3. W Biurze Zawodów deponowane są licencje i książeczki zdrowia, a zwracane po zawodach lub na polecenie Dyrektora - wcześniej.

12.4. Po pozytywnym odbiorze administracyjnym kierowca otrzymuje kartę uprawniającą go do badania kontrolnego listę zgłoszeń, program czasowy i niezbędne komunikaty.

Art. 13. BADANIA LEKARSKIE

13.1. Obowiązkiem kierowcy jest poddanie się badaniu lekarskiemu jeżeli zostało takie zarządzone przez organizatora regulaminem zawodów lub komunikatem. Dotyczy to także badania na zawartość alkoholu lub innych środków odurzających. Odmowa poddania się badaniu powoduje wykluczenie z zawodów.

13.2. Wykluczenie kierowcy z wyścigu z uwagi na aktualny stan zdrowia, jest możliwe wyłącznie w oparciu o opinię lekarską. Środki odurzające lub alkohol muszą być jednoznacznie stwierdzone zgodnie z obowiązującymi przepisami o ruchu drogowym. Decyzję o wykluczeniu podejmuje ZSS.

13.3. W przypadku kolizji, w wyniku której konieczna była interwencja medyczna, kierowca może uczestniczyć w dalszej części zawodów wyłącznie po wydaniu opinii przez lekarza zawodów i udzieleniu przez niego zgody. Zgłoszenie się do lekarza w takim przypadku jest obowiązkiem zawodnika/kierowcy.

13.4. Jeżeli kolizja pociągnęła za sobą pobyt w szpitalu ponad 10 dni - lekarz zawodów uczyni w książeczce sportowo-lekarskiej adnotację o wypadku, a kierowca będzie zobowiązany dokonać badań w przychodni sportowo-lekarskiej przed następnymi zawodami.

Art. 14. BADANIA KONTROLNE SAMOCHODÓW

14.1. Badania kontrolnego dokonuje Komisja Techniczna, która identyfikuje samochód z jego dokumentami (książką samochodu sportowego, homologacją samochodu lub silnika), oraz spełnienie wymogów przepisów bezpieczeństwa sportowego.

Zgodność samochodu z przepisami technicznymi grupy i klasy deklaruje zawodnik/kierowca swoim zgłoszeniem.

14.2. Badanie kontrolne odbędzie się w miejscu i czasie podanym przez organizatora. Ponadto Komisja Techniczna ma prawo i obowiązek dokonywać oględzin samochodów w każdym miejscu i czasie zawodów. Badanie połączone z rozbiórką „z urzędu” lub wskutek protestu przeprowadza się wyłącznie po zakończeniu biegu i za zgodą ZSS.

14.3. Samochód musi odpowiadać przepisom technicznym i bezpieczeństwa w każdym czasie trwania zawodów tzn. począwszy od BK1 do rozwiązania Parku Zamkniętego.

Niezgodność z przepisami technicznymi klasy i grupy powoduje:

- ◆ podczas badania kontrolnego przed zawodami - niedopuszczenie do zawodów w zgłoszonej klasie i grupie,
- ◆ po badaniu kontrolnym - wniosek do władz zawodów (ZSS) o nałożenie kary za odstępstwa techniczne do wykluczenia włącznie.

14.4. Samochód do badania kontrolnego przed zawodami musi być przedstawiony w stanie gotowym do wyścigu włącznie z obowiązkowymi elementami ubioru kierowcy i kartą homologacyjną samochodu.

14.5. W przypadku zarządzanej rozbiórki samochodu, na kierowcy i jego serwisie ciąży obowiązek okazania BK żądanej części. Nie poddanie samochodu zarządzonemu badaniu - powoduje wykluczenie kierowcy za odstępstwa techniczne.

14.6. Samochód, który uległ kolizji w trakcie zawodów, może brać udział w dalszej części zawodów wyłącznie po uzyskaniu pozytywnej opinii Kierownika BK. Obowiązek zgłoszenia spoczywa na kierowcy.

14.7. Od decyzji Kierownika BK przysługuje kierowcy odwołanie do władz zawodów natychmiast po jej zakomunikowaniu, jeżeli chodzi o zakwalifikowanie konkurenta do jego klasy - najpóźniej w ciągu 30 min od wywieszenia list startowych. ZSS na skutek odwołania kierowcy od decyzji BK może zarządzić ponowne rozpatrzenie sprawy przez Kierownika BK lub jego decyzję podtrzymać.

14.8. Kierowca, który ukończył wyścig, ma prawo - w ciągu 30 min. od zakończenia biegu swej klasy - złożyć protest na jednego ze swych konkurentów, jeżeli uważa, iż samochód konkurenta nie odpowiada przepisom technicznym tej klasy.

14.9. Jeżeli badanie kontrolne odbywa się wcześniej niż w dniu treningu, organizator uwzględni w programie zawodów dodatkowe BK w dniu treningów. Organizator może podzielić czas przeznaczony na badanie kontrolne na harmonogram badania poszczególnych klas. Może także nakładać kary na kierowców, którzy nie podstawią samochodu w wyznaczonym czasie na badanie danej klasy, jednak nie może odmówić badania samochodu jeżeli został on przedstawiony do BK w czasie jego trwania. Poza tym czasem władze zawodów w przypadku, gdy spóźnienie spowodowane zostało siłą wyższą, mogą wyznaczyć dodatkowy termin badania kontrolnego.

14.10. Wystawienie „wtórnika” Książki Samochodu Sportowego skutkuje dodatkowym szczegółowym badaniem kontrolnym i opłatą 350 PLN na rzecz ZG PZM wpłaconą u organizatora zawodów.

Art. 15. TRENING

15.1. Warunkiem umieszczenia na liście startowej i polach startowych wyścigu - jest ukończenie przez kierowcę treningu lub dopuszczenie przez władze zawodów w przypadkach opisanych poniżej. Za ukończenie treningu uważa się przejechanie minimum 3 okrążeń toru. Jeżeli kierowca startuje w więcej niż jednej klasie - trening z innych klas zalicza się jako taki, lecz nie przenosi się z klasy do klasy uzyskanego czasu. W takim przypadku Dyrektor na prośbę zainteresowanego dopuści kierowcę do startu z ostatniego pola.

Jeżeli kierowca nie wykonał wymaganej ilości okrążeń, ale zaliczył minimum jedno pomierzone okrążenie, za zgodą władz zawodów może być dopuszczony do wyścigu z uzyskanym czasem treningu. Jeżeli kierowca nie przejechał żadnego okrążenia, za zgodą władz zawodów, biorąc pod uwagę znajomość toru przez kierowcę, może być dopuszczony do wyścigu z ostatniego pola. W przypadku zmiany samochodu po treningu kierowca startuje z pola zgodnie z uzyskanym czasem treningowym.

15.2. Każdy kierowca musi uzyskać minimalny czas 1 okrążenia równy 130% najlepszego wyniku w swojej klasie.

15.3. Start do treningów jest pojedynczy. O kolejności zajmowania pól

startowych do wyścigu, decyduje najkrótszy czas jednego okrążenia treningowego. Po treningach zostanie ustalona liczba kierowców posiadających najkrótsze czasy przejazdu aż do ilości odpowiadającej maksymalnej pojemności toru. Następni w kolejności stanowią rezerwę i zostaną dopuszczeni do wyścigu jeżeli któryś z kierowców mieszczący się w limicie pojemności toru - nie zgłosi się na pole przedstartowe (pola zostają wolne a rezerwa startuje z końca).

15.4. Dyrektor zawodów może przerwać trening kwalifikacyjny , jeśli uzna to za niezbędne ze względów bezpieczeństwa. Po wznowieniu treningu nie ma obowiązku przedłużenia go o pierwotny czas trwania. W przypadku przerwania treningu nie będzie przyjęty żaden protest dotyczący możliwego wpływu skutków przerwania treningu na kolejność kwalifikacji.

15.5. Po zakończeniu treningów organizator ogłasza listę startową. Jeżeli dwóch lub więcej kierowców uzyska ten sam czas – o kolejności zadecyduje następny najlepszy czas okrążenia. Do 30 min. od wywieszenia listy można składać wyjaśnienia na błędy rachunkowe.

Art. 16. PRZEBIEG WYŚCIGU

16.1. Procedura startu

Czas odlicza się od podanej godziny startu danej klasy

1) 15 min. przed godziną startu wg regulaminu zawodów nastąpi wyjazd z boksów (z pól przedstartowych) zgodnie z kierunkiem jazdy na torze - na pola startowe. Jeżeli kierowca chce przejechać dodatkowe okrążenie, nie może przejeżdżać przez linię startu, ale z dozwoloną prędkością przejechać przez depot obok boksów.

2) 12 minut przed startem: sygnał dźwiękowy oznajmiający, że wyjazd z boksów (z pól przedstartowych) będzie zamknięty za 2 minuty.

3) 10 minut przed startem: sygnał dźwiękowy - zamknięcie wyjazdu z pól przedstartowych.

Każdy samochód, który pozostał w boksach może do wyścigu startować z depot tylko na sygnał sędziów. Samochody dołączą do wyścigu, kiedy tylko kolumna samochodów po starcie minie wyjazd z depot.

Wymiana kół na polach startowych jest dozwolona tylko do sygnału „5 minut”.

4) Zbliżający się start jest sygnalizowany tablicami: 5 minut, 3 minuty, 1 minuta i 30 sekund przed startem do okrążenia formującego (zawsze z

sygnałem dźwiękowym)

- tablica „5 minut”: początek odliczania czasu - oznacza to obowiązek wygaszenia silników oraz zamknięcie wjazdu na pola startowe. Kierowca, który nie zdążył wjechać na swoje pole startowe przed pokazaniem tablicy „5 minut” może starować z ostatniego pola lub depot. Wszystkie samochody muszą mieć przymocowane koła. Zmiana kół nie jest dozwolona. Ogrzewacze opon mogą być używane tylko do sygnału „3 minuty”. Wszystkie osoby oprócz kierowców, osób oficjalnych i personelu technicznego muszą opuścić pola startowe.

- tablica „3 minuty” - oznacza to sygnał do opuszczenia pól startowych przez wszystkie osoby oprócz mechaników. Wszystkie samochody muszą stać na kołach.

- tablica „1 minuta” - jest to sygnał do uruchomienia silników i opuszczenia pól startowych przez mechaników,

- tablica „30 sekund” - po upływie 30 sekund od pokazania tej tablicy zostanie wywieszona zielona flaga, co oznaczać będzie start do okrążenia formującego.

5) każdy kierowca, który nie może wystartować musi ten fakt zasygnalizować (poprzez podniesienie ręki w Formule lub otwarcie drzwi). Po tym, jak pozostałe samochody rozpoczęły okrążenie formujące, jego mechanicy mogą, pod nadzorem sędziów, pchać samochód po torze w celu uruchomienia silnika. Kierowca może wtedy wykonać okrążenie formujące, ale zabronione jest wyprzedzanie innych kierowców. Jeżeli samochód nie został uruchomiony po kilku próbach, musi zostać usunięty do depot, gdzie po usunięciu usterki kierowca może wystartować do wyścigu na sygnał sędziów.

6) w czasie okrążenia formującego obowiązują te same zasady, co w czasie wyścigu, a ponadto:

◆ po sygnale startera (wywieszona flaga zielona) zawodnicy zobowiązani są do uformowania kolumny rzędem wg miejsc.

◆ przed dojazdem do pól startowych prowadzący musi prowadzić całą kolumnę prawą stroną toru. Przejazd na pola znajdujące się po lewej stronie dopuszczony jest z zachowaniem szyku dopiero na wysokości ostatnich pól startowych.

◆ musi być zachowana taka kolejność, jak na polach startowych

◆ obowiązuje zakaz wyprzedzania (samochody zdefektowane można

omijać)

- ◆ samochód zdefektowany tzn. taki, który się zatrzymał lub sygnalizuje defekt przy pomocy świateł awaryjnych (podniesienie ręki w Formule).
- ◆ szybkość w czasie tego okrążenia ustala kierowca, który startuje z pola nr 1, a samochody powinny poruszać się w zwartym i ściśnionym szyku.
- ◆ zabronione jest wykonywanie prób startu.

7) po wykonaniu okrążenia formującego, jeżeli starter stwierdzi, że, wszystkie samochody są właściwie ustawione pokazuje tablicę "5 sekund", po upływie których włącza czerwone światło, które świeci się od 0.2 do 2 sekund. Wyścig startuje w chwili zgaszenia czerwonych świateł.

8) jeżeli po wykonaniu okrążenia formującego i powrocie na pola startowe powstanie jakikolwiek problem, należy postępować w następujący sposób:

a – jeśli problemem jest usterka techniczna samochodu, która może spowodować zagrożenie podczas startu – kierowca musi to natychmiast zasygnalizować (podniesieniem ręki/otwarcie drzwi), a sędzia na polu startowym musi dać znak machaniem żółtą flagą. Jeżeli Dyrektor zawodów podejmie decyzję o opóźnieniu startu, zostaną zapalone żółte światła. Następnie zostaną zapalone zielone światła i wystawiona tablica „EXTRA FORMATION LAP” (dodatkowe okrążenie formujące), po czym wszystkie samochody pojedą następnym formującym okrążeniem. W tym czasie ekipa techniczna postępuje jak w pkt 5).

Dystans wyścigu zostanie zmniejszony o 1 okrążenie.

b - jeżeli wystąpi inny problem i Dyrektor zawodów podejmie decyzję o wstrzymaniu startu, zostaną zapalone żółte światła i wystawiona tablica „START DELAYED” (start opóźniony). Wszystkie silniki muszą zostać wyłączone, a procedura startowa jest powtórzona od tablicy „5 minut”.

Dystans wyścigu zostanie zmniejszony o 1 okrążenie

9) kierowca, który podczas okrążenia formującego wypadł z szyku, ale dojechał do pól startowych przed pokazaniem tablicy "5 sekund" może wystartować do wyścigu z ostatniego pola, w innym przypadku start musi nastąpić z depot.

10) start z depot jest możliwy również bez okrążenia formującego wyłącznie na znak sędziego.

16.2. Rozmieszczenie pól startowych na torze jest przemienne w dwóch kolumnach, pole nr 1 jest ustalone przy odbiorze danego toru.

16.3. Kierowcy zajmują przyznane pola startowe wyłącznie w czasie i na zasadach określonych procedurą startu. Nie zajęte pole startowe zostaje wolne, zajęcie go przez innego kierowcę traktowane jest na równi z falstartem.

16.4. Falstartem jest zarówno start "lotny" jak i wystartowanie przed sygnałem startu i to niezależnie od szeregu w którym znajduje się pole kierowcy. Od momentu zapalenia się czerwonego światła do jego zgaszenia jako wystartowanie rozumiane będzie:

- ruszenie do wyścigu
- ruszenie i zatrzymanie się

Falstart karany będzie karą "DRIVE THROUGH" (Art. 18.1 pkt 3.a)

16.5. Stwierdzenie popełnienia falstartu leży w kompetencjach Dyrektora Wyścigu lub jego zastępcy - Dyrektora d/s Sportowych.

16.6. Start lotny.

W wyścigach ze startem lotnym samochody podczas okrążenia formującego prowadzone są przez Samochód Pilotujący – obowiązująca prędkość 70 – 90 km/h. W miarę zbliżania się do końca okrążenia kierowcy powinni ustawić się w szyku dwójkowym i nie zmieniać go aż do sygnału startu. Miejsce formowania szyku będzie sygnalizowane tablicami „FORMATION / GRID” wskazywanymi na PO. Przed końcem okrążenia Samochód Pilotujący zjeżdża z toru, a kierowca, który uzyskał „pole position” powinien jechać z tą samą prędkością, a inne samochody utrzymywać swoje pozycje, aż do czasu dania sygnału startu (jednoczesne zgaszenie świateł czerwonych i zapalenie świateł zielonych).

Jeżeli szyk dwójkowy na końcu tego okrążenia nie został zachowany, Dyrektor Wyścigu nakazuje Samochodowi Pilotującemu wykonanie jednego lub kilku dodatkowych okrążeń formujących. W takim przypadku za start do wyścigu uważa się koniec pierwszego okrążenia formującego.

16.7. Zwycięzcą biegu zostaje kierowca, który przejechał wymaganą ilość okrążeń i jako pierwszy przejechał linię mety. Następne miejsca zajmują kierowcy, którzy przejechali linię mety za zwycięzcą w kolejności kończonego wyścigu. Za ukończenie biegu uważa się przejechanie linii mety w czasie nie dłuższym niż 5 minut od momentu przejechania przez nią zwycięzcy bez względu na wykonaną ilość okrążeń. Aby kierowca został

sklasyfikowany musi pokonać w tym czasie 80% trasy. W przypadku połączenia klas sklasyfikowanie w klasie wolniejszej odnosi się do czasu najlepszego w jego klasie, jak i % okrążeń odnosi się do zwycięzcy tej klasy.

16.8. Kierowcy, którzy zostali sklasyfikowani otrzymują w zależności od zajętego miejsca punkty do klasyfikacji rocznej zgodnie z regulaminem szczegółowym na dany rok.

16.9. Organizator może połączyć w jednym biegu wyścig dwóch lub więcej klas jeżeli liczebność kierowców połączonych klas nie przekroczy pojemności toru.

16.10. Przerwanie wyścigu.

Przerwanie wyścigu następuje wyłącznie flagą czerwoną na linii start-meta i równocześnie na każdym PO wokół toru. W przypadku gdy lider wyścigu pokona minimum 50% dystansu wyścig będzie uważany za zakończony. Klasyfikacja będzie taka, jak na linii mety ostatniego okrążenia przed przerwaniem wyścigu.

Przerwanie wyścigu:

1) w czasie 2 pierwszych okrążeń. Start wg czasów treningów. Kary niezrealizowane anulowane. Dystans zmniejszony,

2) po przejechaniu przez lidera 2 okrążeń start będzie powtórzony wg miejsc zajętych na ostatnim okrążeniu przejechanym przez kierowców przed przerwaniem wyścigu. Niezrealizowane kary będą egzekwowane po starcie do biegu powtórnego. Dystans zmniejszony.

Art.17. OBOWIĄZKI KIEROWCY NA TORZE

17.1. Kierowca wyprzedzany, musi dać drogę wyprzedzającemu (dotyczy to wyłącznie samochodów dublowanych lub uszkodzonych). Utrudnianie manewru wyprzedzania, zajeżdżanie drogi lub blokowanie przez wyprzedzanego, spowoduje nałożenie kary do wykluczenia włącznie. Kierowca prowadzący ma prawo wyboru toru jazdy chociaż nie wolno mu jechać "wężykiem". Kierowca dublowany musi wyprzedzającemu usunąć się z toru jazdy w razie konieczności nawet zwalniając.

17.2. Kierowca wyprzedzający, pod rygorem wykluczenia z biegu lub innych kar, nie może wjechać w linię toru jazdy samochodu kierowcy wyprzedzanego w sposób zagrażający bezpieczeństwu jazdy, podobnie nie wolno mu wjeżdżać pomiędzy krawędź toru i samochód oraz pomiędzy dwa

samochody - o ile nie ma na to dostatecznego miejsca.

17.3. Każdy samochód, który w czasie trwania wyścigu, treningu czy okrążenia formującego, zatrzymał się na trasie - musi być z niej usunięty przy zachowaniu wszelkich środków ostrożności. Kierowca zobowiązany jest podporządkować się poleceniom służb organizatora (zwłaszcza ma obowiązek przejścia w miejsce bezpieczne).

17.4 Korzystanie w czasie trwania wyścigu (łącznie z okrążeniem formującym) na trasie z obcej pomocy jest równoznaczne z wykluczeniem z wyścigu. Jedynym miejscem, gdzie pomoc jest dozwolona jest depot (nie dotyczy procedury opisanej w Art. 16.1. punkt 5 i 8). Na trasie można usuwać usterkę, jednakże kierowca zdany jest na własne siły. Osoby funkcyjne mają obowiązek udzielania pomocy kierowcy, który wypadł z trasy, jednakże nie wolno im wpychać samochodu na trasę. Kierowca, jeżeli może jazdę kontynuować - musi na trasę wrócić samodzielnie zachowując środki ostrożności. Oddalenie się kierowcy na trasie od samochodu lub zdjęcie kasku jest równoznaczne z rezygnacją z dalszej jazdy.

17.5. Zabrania się pod groźbą wykluczenia popychania samochodu na trasie. Jediną siłą napędową może być silnik samochodu, a jedynym sposobem uruchomienia silnika - jego rozrusznik (nie dotyczy to depot, pól przedstartowych i procedury opisanej w Art. 16.1. punkt 5 i 8).

17.6. Każda chęć zatrzymania się kierowcy na trasie czy zjazdu z niej musi być przez niego sygnalizowana innym kierowcom w sposób widoczny i nie budzący wątpliwości (kierunkowskaz lub ręka uniesiona w górę). Przed zmianą linii jazdy kierowca zobowiązany jest sprawdzić czy swoim manewrem nie zagraża innym jadącym za nim. Dotyczy to także powrotu na trasę. Niedozwolone jest zatrzymywanie pojazdu w strefie zakrętu. Pojazd zdefektowany musi być natychmiast usunięty poza strefę zakrętu.

17.7. Kierowca jest zobowiązany stosować się w trakcie treningu i wyścigu do poleceń sędziów, **a w szczególności reagować na pokazywane flagi i tablice pod rygorem kar aż do wykluczenia włącznie.**

17.8. Park zamknięty obowiązuje po każdym treningu i wyścigu (dotyczy również samochodów zdefektowanych). W przypadku zmiany samochodów do kontroli muszą być podstawione obydwa samochody.

Art. 18. Kary

18.1. Kary nakładane przez Kierownictwo Zawodów (Dyrektor, Sędzia Główny):

1. Kary klasyfikacyjne

- a) nie zaliczenie okrążeń treningowych
- b) nie zaliczenie czasów treningowych
- c) kary czasowe (w sekundach)
- d) niesklasyfikowanie

2. Kara „STOP GO”

Kara ta będzie nakładana za następujące wykroczenia:

- a) wyprzedzanie samochodu konkurenta przy pokazywaniu żółtej flagi
- b) opuszczenie toru i powrót na tor w sposób powodujący zysk czasowy (dotyczy wyścigu).
- c) niesportowe zachowanie się na torze

3. Kara „DRIVE THROUGH” (przejazd przez depot)

Kara ta będzie nakładana za następujące wykroczenia:

- a) falstart
- b) nieprzestrzeganie pozycji z pól startowych podczas okrążenia formującego
- c) niesportowe zachowanie się na torze

3.1. Kara „STOP GO” – kierowca musi przejechać bez zatrzymania przez depot aż do miejsca na wyznaczonym polu w depot przy znaku „STOP” (wszystkie koła muszą być nieruchome). Jazdę może kontynuować natychmiast po pokazaniu tablicy „GO”. W depot kierowca zobowiązany jest do przestrzegania dozwolonej prędkości. Podczas trwania kary STOP GO kierowca nie może opuścić auta. Obszar „STOP GO” jest częścią wyścigu i jakiegokolwiek naprawy i regulacje nie są dozwolone. W obszarze „STOP GO” oprócz kierowcy siedzącego w aucie nie może przebywać żadna inna osoba oprócz osób oficjalnych i sędziego.

3.2. Kara „DRIVE THROUGH” (przejazd przez depot) – kierowca musi przejechać przez depot z dozwoloną prędkością i włączyć się do wyścigu bez zatrzymania się przy swoim boksie.

3.3. Wymiana kół na polach startowych po sygnale „5 min” – przesunięcie

na ostatnie pole startowe.

4. Kary opisane w pkt 3.1 i 3.2 będą sygnalizowane kierowcy na linii startu tablicami „STOP GO” i „DRIVE THROUGH” wraz z numerem startowym przez 3 okrążenia. Jeżeli w czasie tych 3 okrążeń nie zjedzie on do depot na odbycie kary, to zostanie wykluczony z wyścigu. Wyjątek, jeśli tablice te zostaną pokazane, gdy lider ma do pokonania trzy lub mniej okrążeń do końca wyścigu – kierowca, którego to dotyczy nie jest zobowiązany do zjazdu do depot w celu odbycia kary. Na tego kierowcę będzie nałożona kara czasowa o wymiarze 20 sekund, która zostanie dodana do jego czasu w wyścigu. Podstawą sklasyfikowania tego kierowcy będzie czas osiągnięty na mecie plus 20 sek. kary

W przypadku nałożenia kar czasowych i w skutek tego takich samych czasów wyścigu 2 kierowców, wyższe miejsce zajmie ten kierowca, który uzyskał lepsze pole startowe

5. Kary za przekroczenie dozwolonej prędkości (60 km/godz) na drodze dojazdowej do boksów i w depot:

- a) w czasie treningu i warm up – kara finansowa 300 PLN
- b) w czasie wyścigu za pierwsze przekroczenie – kara „DRIVE THROUGH”
za drugie przekroczenie - kara „STOP GO” (10 sek)
za trzecie przekroczenie - do decyzji ZSS

6. Kary pieniężne i ich wysokość:

- a) przekroczenie szybkości na dojeździe do boksów (dot. treningu i warm up) – 300 PLN
- b) próba startu lub rozciąganie szyku kolumny na okrążeniu formującym – 200 PLN
- c) absencja lub spóźnienie na odprawę kierowców - 200 PLN
- d) absencja lub spóźnienie na ceremonię wręczenia nagród - 200 PLN
- e) obecność innych osób niż członkowie ekipy technicznej na polach startowych po pokazaniu tablicy “3 min” - 100 PLN
- f) obecność członka ekipy technicznej po pokazaniu tablicy “1 min' - 200 PLN
- g) niesportowe zachowanie kierowcy lub członka jego ekipy – kara nakładana przez ZSS

7. Wykroczenia które mogą powodować wykluczenie:

- a) niestawienie się na badanie kontrolne
- b) używanie niedozwolonego paliwa
- c) pomoc z zewnątrz poza depot podczas wyścigu
- d) jazda samochodem w kierunku przeciwnym lub porzecznym do kierunku wyścigu
- e) przeszkadzanie w manewrze wyprzedzania
- f) zatrzymanie w strefie zakrętu

Zastosowanie kar i wykroczeń zawartych w punkcie 1-6 nie wyczerpuje wszystkich możliwości. Kierownictwo zawodów upoważnione jest do nakładania tych kar bez konieczności przestrzegania jakichkolwiek specjalnych procedur. Kara nałożona przez Kierownictwo Zawodów może być rozpatrywana przez ZSS jeżeli wpłynie odpowiedni, złożony zgodnie z przepisami protest (za wyjątkiem sytuacji, gdy chodzi o decyzję sędziów faktów). Kierownictwo Zawodów zobowiązane jest niezwłocznie poinformować ZSS o ewentualnych nałożonych karach.

18.2. Kary nakładane przez Zespół Sędziów Sportowych.

ZSS nie jest w żaden sposób związany decyzją podjętą przez Kierownictwo Zawodów (Dyrektor, Sędzia Główny) i ma prawo zmieniać wysokość kary także na niekorzyść osoby której to dotyczy. ZSS ma prawo zastosować także wyższe lub dodatkowe kary za wszystkie wykroczenia omówione w pkt. 18.1., oraz nakładać następujące kary dodatkowe:

- a) upomnienie
- b) kara pieniężna do 2.000 PLN
- c) kara czasowa
- d) niedopuszczenie do startu
- e) wykluczenie z udziału w zawodach
- f) wykluczenie z klasyfikacji zawodów i wniosek do GKSS o wyciągnięcie dalszych konsekwencji

Wszystkie te kary mogą być kumulowane. Kary nałożone przez ZSS nie wykluczają możliwości nałożenia dodatkowych kar przez GKSS. Od kar nałożonych przez ZSS zawodnik ma prawo odwołać się do GKSS zgodnie z procedurą z art. 21.5 po wniesieniu stosownej opłaty.

18.3. Kary nakładane przez GKSS

GKSS ma prawo oprócz kar nałożonych przez ZSS nakładać poniższe kary na zawodników, kierowców, osoby oficjalne, organizatorów a także na wszelkie inne osoby podlegające jurysdykcji Międzynarodowego Kodeksu Sportowego w przypadku każdego wykroczenia przeciwko przepisom tego Kodeksu wraz z załącznikami, oraz Regulaminu Mistrzowskiego WSMP:

- a) cofnięcie punktów mistrzowskich
- b) kara pieniężna do 5.000 PLN
- c) zawieszenie w skali międzynarodowej
- d) dyskwalifikacja
- e) zawieszenie i dyskwalifikacja
- f) zakaz występowania jako osoba oficjalna czasowo lub stale
- g) zakaz sponsorowania i/lub organizowania imprez sportu samochodowego czasowo lub stale

Wszystkie powyższe kary mogą być kumulowane. Od kar nałożonych przez GKSS istnieje możliwość odwołania do Trybunału Związku.

Uczestnicy imprez sportu samochodowego są zobowiązani zachowywać się w sposób godny sportowca i zgodnie z regułami. Muszą też zachowywać się lojalnie wobec PZM, organizatorów i osób oficjalnych i powstrzymywać się od wszelkich zachowań godzących w interesy sportu samochodowego. Zawodnicy i kierowcy są wspólnie odpowiedzialni za wszelkie zachowania zarówno swoje jak i wszystkich członków zespołu. Kary nałożone przez ZSS i GKSS muszą być adekwatne do okoliczności danego przypadku.

Każde naruszenie niniejszych przepisów, jak również przepisów sportowych może pociągnąć za sobą nałożenie kary.

18.4. Przykłady wykroczeń szczególnie kwalifikujących się do nałożenia kar przez ZSS i GKSS:

Poniższe zestawienie elementów wykroczeń nie wyczerpuje wszystkich możliwości. Wymieniono tu tylko najważniejsze wykroczenia wraz z możliwymi karami:

- a) nie uczestniczenie w obowiązkowej odprawie kierowców: kara pieniężna,
- b) niewypłacalność wystawionego czeku, oszustwo związane z opłatą: kara pieniężna do zawieszenia włącznie. W mniej drastycznych przypadkach:

ostrzeżenie (ZSS, GKSS),

c) udział lub próba udziału w zawodach przez nieuprawnionych kierowców: kara pieniężna lub zawieszenie (GKSS), kara pieniężna lub wykluczenie (ZSS). W mniej drastycznych przypadkach: ostrzeżenie,

d) udział lub próba udziału niezgodnego z przepisami pojazdu lub będącego w kolizji z przepisami dotyczącymi reklamy: kara pieniężna, wykluczenie lub zawieszenie (ZSS, GKSS),

e) spowodowanie kolizji lub wypadku: cofnięcie punktów mistrzowskich, aż do zawieszenia włącznie, dyskwalifikacja (GKSS), kara pieniężna, kara czasowa, wykluczenie (ZSS)

f) niezgodne z przepisami zachowanie kierowcy: zmniejszenie, cofnięcie punktów mistrzowskich. W mniej drastycznych przypadkach: ostrzeżenie, kara pieniężna, wykluczenie (Kierownictwo Zawodów, ZSS, GKSS),

g) nieprzestrzeganie przepisów jazdy wyścigowej: ostrzeżenie, aż do zawieszenia włącznie (Kierownictwo Zawodów, ZSS, GKSS),

h) nieprzestrzeganie sygnałów flagowych lub podawanych przy pomocy tablic: ostrzeżenie, aż do zawieszenia włącznie (Kierownictwo Zawodów, ZSS, GKSS),

i) nieprzestrzeganie wskazówek organizatora lub osób oficjalnych: ostrzeżenie, aż do zawieszenia włącznie (ZSS, GKSS),

j) nieprzestrzeganie przepisów parc ferme: wykluczenie (ZSS). W mniej drastycznych przypadkach: kara pieniężna,

k) odmowa udostępnienia samochodu dla celów badania technicznego: zawieszenie (GKSS), wykluczenie (ZSS).

l) niesportowe, nieprawidłowe zachowanie: ostrzeżenie aż do dyskwalifikacji włącznie (ZSS, GKSS).

18.5. Kary nakładane przez ZSS stanowią własność ZG PZM i należy je bezzwłocznie przesłać do ZG PZM.

Art. 19. FLAGI

19.1. Flagi używane na linii startu:

a) Flaga narodowa - używana jest do dawania startu do wyścigu. Sygnał startu przekazywany jest poprzez opuszczenie flagi. Dla startu zatrzymanego nie powinna ona być podniesiona ponad głowę wcześniej niż po zatrzymaniu się wszystkich samochodów i nie dłużej niż 10 sekund.

b) Flaga czerwona – powinna być pokazywana przez wymachiwanie na linii startu, gdy zapadła decyzja o zatrzymaniu treningu lub wyścigu. Równocześnie w każdym PO wokół toru powinna być także pokazywana czerwona flaga przez wymachiwanie. Flaga może być używana przez Dyrektora wyścigu lub jego przedstawiciela do zamknięcia trasy.

c) Flaga z białą – czarną szachownicą - pokazywana jest przez wymachiwanie i oznacza koniec treningu lub wyścigu.

d) Flaga czarna – jest używana do poinformowania kierowcy, że w następnym okrążeniu musi zjechać do depot. Jeżeli kierowca nie wykonał polecenia to flaga nie będzie pokazywana dłużej niż przez 4 kolejne okrążenia.

e) Flaga czarna z pomarańczową tarczą – używana jest do poinformowania danego kierowcy, że jego samochód ma usterki techniczne (dotyczy również samochodu z otwartą szybą), które mogą zagrażać jemu lub innym kierowcom i nakazuje zjazd od depot w następnym okrążeniu. Po stwierdzeniu przez Sędziego Technicznego, że usterka została usunięta, samochód może dalej uczestniczyć w wyścigu.

f) Flaga czarno – biała podzielona po przekątnej – pokazywana jest tylko jeden raz i stanowi ostrzeżenie dla danego kierowcy, że zostało zasygnalizowane jego niesportowe zachowanie.

Trzy ostatnie flagi (d, e, f) pokazywane są nieruchomo wraz z tablicą z numerem samochodu kierowcy, którego to dotyczy.

Decyzja o pokazaniu tych flag należy do Dyrektora Wyścigu, ale może być również podjęta przez ZSS. Nie ma obowiązku informowania o tej decyzji serwisów zawodników.

19.2. Flagi sygnalizacyjne na punktach obserwacyjnych.

a) Flaga czerwona – pokazywana jest przez wymachiwanie, wyłącznie na podstawie decyzji Dyrektora Wyścigu, gdy zachodzi konieczność przerwania treningu lub wyścigu. Wszyscy kierowcy muszą natychmiast zwolnić i udać się do depot i muszą być gotowi do zatrzymania się w razie konieczności. Wyprzedzanie jest zabronione.

b) Flaga żółta – jest to sygnał niebezpieczeństwa i powinna być pokazywana kierowcom dwoma sposobami z następującymi znaczeniami:

- **jedna wymachiwana flaga** – “zwolnij, nie wyprzedzaj, bądź gotów do zmiany kierunku jazdy. Na poboczu lub części toru zaistniało

niebezpieczeństwo”;

- **dwie wymachiwane flagi** – “ zwolnij, nie wyprzedzaj, bądź gotów do zmiany kierunku jazdy lub zatrzymania się. Tor jest całkowicie lub częściowo zablokowany”;

Flagi żółte powinny być pokazywane tylko w PO znajdującym się bezpośrednio przed miejscem niebezpiecznym. W niektórych przypadkach Dyrektor Wyścigu może nakazać by były one pokazywane więcej niż w jednym PO znajdującym się w górę od miejsca danego incydentu.

Zabrania się wyprzedzania pomiędzy pierwszą flagą żółtą, a flagą zieloną pokazywaną po incydencie.

Żółte flagi nie powinny być pokazywane na drodze w depot, prócz incydentów, o których kierowca powinien być powiadomiony. Flaga powinna być pokazywana do ustania zdarzenia.

c) Flaga żółta z czerwonymi pasami – pokazywana jest kierowcom nieruchomo by poinformować o pogorszeniu się przyczepności drogi w wyniku obecności oleju lub wody na torze w strefie następującej po użyciu flagi.

Flaga powinna być pokazywana przez co najmniej (w zależności od okoliczności) 4 okrążenia, chyba że nawierzchnia wcześniej wróci do normy. Nie pokazuje się flagi zielonej w następnym sektorze.

d) Flaga jasno-niebieska – normalnie powinna być wymachiwana, by wskazać kierowcy, że jest wyprzedzany. Flaga ma inne znaczenie na treningach i podczas wyścigu.

Zawsze: Flaga nieruchoma powinna być pokazywana kierowcy opuszczającemu depot, jeżeli jeden lub kilku zawodników zbliża się na torze;

W czasie treningu oznacza:

Ustąp pierwszeństwa szybszemu samochodowi, który przygotowuje się do wyprzedzania.

W czasie wyścigu oznacza:

Flaga pokazywana jest gdy jeden samochód wyprzedzany jest przez drugi, mający co najmniej jedno okrążenie przewagi nad nim. Gdy flaga jest pokazywana dany kierowca ma pozwolić samochodowi, który znajduje się za nim na wyprzedzenie przy najbliższej okazji.

e) Flaga biała – powinna być wymachiwana. Jest używana by wskazać kierowcom na obecność pojazdu znacznie wolniejszego w sektorze znajdującym się pod nadzorem danego PO.

f) Flaga zielona – używana jest by wskazać, że tor jest wolny od przeszkód i powinna być wymachiwana na PO znajdującym się bezpośrednio po miejscu incydentu, gdzie konieczne było użycie jednej lub kilku flag żółtych. Flaga pokazywana jest do momentu ustania zdarzenia. Flaga ta oznacza też start do okrążenia formującego_lub początek treningu.

Art. 20. WYNIKI - KLASYFIKACJA

20.1. Organizator poda we wskazanym regulaminowo czasie na tablicy informacyjnej wyniki, które - jeżeli nie wpłyną w ciągu 30 minut żadne protesty ani wyjaśnienia - stają się oficjalne po zatwierdzeniu przez ZSS.

W przypadku zmiany wyników, należy je ponownie wywiesić na okres 30 minut.

20.2. Po zakończeniu sezonu ustala się klasyfikację końcową wg zasad ujętych w Regulaminie Szczegółowym:

20.3. Tytuły oraz zasady ich przyznawania w danym sezonie określa Regulamin Szczegółowy na dany rok.

Art. 21. PROTESTY

21.1. Wszystkie protesty muszą być składane zgodnie z postanowieniami Międzynarodowego Kodeksu Sportowego (MKS), rozdział XII.

21.2. Protesty dotyczące przebiegu danego wyścigu muszą być składane w ciągu 30-stu minut od ogłoszenia wyników tego biegu.

21.3. Wszystkie protesty powinny być skierowane do Dyrektora Zawodów i muszą być składane na piśmie w Biurze Zawodów wraz z opłatą w wysokości określonej niniejszym regulaminem. Opłata nie będzie zwrócona jeżeli protest nie zostanie uznany.

21.4. 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 48 godzinach od chwili złożenia zapowiedzi do ZSS. Wyniki zawodów w część dotyczącej odwołania zostają ogłoszone jako prowizoryczne, bez wręczenia nagród, które zostają zatrzymane aż do ostatecznego ogłoszenia.

21.5. Opłata od protestu wynosi:

- w przypadkach określonych w pkt. 14.7. 20.1. i 21.2 – jednokrotne wpisowe,
- w przypadku 14.8. - 3.000 PLN (dotyczy również badania paliwa),
- zapowiedź odwołania do GKSS - 2.500 PLN

21.6. W przypadku uznania słuszności protestu, opłata zostaje zwrócona (pkt. 14.7, 20.1, 21.2.), natomiast przy proteście technicznym (pkt. 14.8.) opłata podlega zwrotowi jeżeli protest był słuszny. Jeżeli był niesłuszny - opłatę wypłaca się kierowcy oprotestowanemu po potrąceniu kosztów badania technicznego.

Art. 22 POSTANOWIENIA KOŃCOWE

22.1. Organizator prześle w ciągu 3 dni do GKSS kompletne wyniki łącznie z listą startową i protokołami ZSS.

22.2. Organizator ma prawo odwołać zawody przy zbyt małej liczbie zgłoszonych kierowców (poniżej 30-tu).

22.3. Prawo interpretacji i zmian niniejszego regulaminu przysługuje GKSS

22.4. Do kwestii nie uregulowanych niniejszymi przepisami zastosowanie ma Kodeks Sportowy FIA wraz z jego załącznikami

Regulamin zatwierdzono na posiedzeniu GKSS w dniu 16.01.2007 r.