



REGULAMIN RAMOWY WYŚCIGÓW RÓWNOLEGŁYCH

REGULAMIN MISTRZOSTW POLSKI W WYŚCIGACH
RÓWNOLEGŁYCH (ZWANY DALEJ REGULAMINEM MPWR) JEST
DOKUMENTEM OKREŚLAJĄCYM ZASADY ROZGRYWANIA I
UCZESTNICTWA W WYŚCIGACH NA DYSTANSIE 1/4 MILI.

FAST VAG

Spis treści

2	Organizator	2
3	Trasa.....	3
4	Osoby oficjalne – (Władze i kierownictwo zawodów)	3
5	Regulamin uzupełniający i inne dokumenty oficjalne MPWR	3
6	Kierowcy – Zgłoszenia	4
7	Podział na grupy i klasy	4
8	Warunki techniczne oraz bezpieczeństwa grupy STREET	6
9	Warunki techniczne oraz bezpieczeństwa grupy PROFI	8
10	Warunki techniczne oraz bezpieczeństwa grupy OUTLAW	11
11	Warunki techniczne oraz bezpieczeństwa grupy MOTO	12
12	Przebieg zawodów	18
13	Badania lekarskie	21
14	Inne postanowienia.....	21
15	Kary	21
16	Protesty i odwołania	22
17	Punktacja cyklu MPWR	22
18	Klasyfikacja roczna MPWR	23
19	Przepisy końcowe.....	24

- 1.1 Postanowienia ogólne:
- 1.2 Mistrzostwa Polski w Wyścigach Równoległych (MPWR) są własnością Polskiego Związku Motorowego (PZM) i Organizatora cyklu Klub Fast VAG.
- 1.3 Nadzór nad przebiegiem wyścigów równoległych sprawuje Główna Komisja Sportu Samochodowego PZM (zwana dalej GKSS) wraz z organizatorem cyklu, która zastrzega sobie prawo do interpretacji niniejszego regulaminu. Jest jedyną władzą upoważnioną do rozpatrywania i rozstrzygania wszelkich rozbieżności oraz wątpliwości, które mogą powstać przy stosowaniu niniejszego regulaminu i/lub innych przepisów, w oparciu, o które rozgrywane są Mistrzostwa Polski, oraz do podejmowania decyzji. Ponadto GKSS:
 - 1.3.1 ustala kalendarz wyścigów ogólnopolskich,
 - 1.3.2 zatwierdza regulamin uzupełniający zawodów, ich wyniki oraz przyznawane tytuły,
 - 1.3.3 ocenia organizatorów zawodów wg odrębnych przepisów.
- 1.4 W MPWR mogą brać udział kierowcy z licencją sportów samochodowych wydaną przez PZM odpowiedniego stopnia: N-DR (samochody) / WR-A (motocykle) lub stosowną licencje wydaną przez ASN sfederowany w FIA.
 - 1.4.1 Zawody MPWR muszą spełniać warunki niniejszego regulaminu i być zatwierdzonymi przez GKSS.
- 1.5 Mistrzostwa Polski Wyścigów Równoległych rozgrywany jest w oparciu o następujące przepisy:
 - 1.5.1 Międzynarodowy Kodeks Sportowy FIA (MKS),
 - 1.5.2 NHRA w zakresie sportu wyścigowego oraz wyścigów równoległych,
 - 1.5.3 Regulamin Ramowy MPWR wraz załącznikami i komunikatami GKSS PZM,
 - 1.5.4 Regulamin Uzupełniający zawodów zatwierdzony przez GKSS PZM,
 - 1.5.5 Regulamin Ochrony środowiska PZM,
 - 1.5.6 Regulamin medyczny PZM.
- 2 Organizator
 - 2.1 Organizatorem MPWR jest Klub Fast VAG.
 - 2.2 Organizator rund MPWR jest odpowiedzialny za ich przeprowadzenie zgodnie z przepisami niniejszego regulaminu.
 - 2.3 Organizator zastrzega sobie prawo do odwołania zawodów najpóźniej 14-dni przed imprezą lub jednego dnia przed tylko w przypadku wystąpienia nieprzewidzianych zdarzeń. W takich przypadkach wpłaty dokonane przez zawodników zostaną automatycznie przeniesione na kolejną rundę, a w przypadku ostatniej rundy sezonu zwrócone.
 - 2.4 Organizator zastrzega sobie prawo do zmiany harmonogramu imprezy.

3 Trasa.

- 3.1 Wyścigi zostaną rozegrane na dystansie 1/4 mili tj. 402,336 m. Dopuszcza się rozgrywanie wyścigów na dystansie 1/8 mili tj. 201.168 m.
- 3.2 Wyścigi mogą odbywać się wyłącznie na obiektach zamkniętych z wyznaczonymi strefami dla kibiców.
- 3.3 Wyposażenie trasy wyścigu musi być zgodne z planem zabezpieczenia trasy i wytycznymi komisji torów i tras PZM.
- 3.4 Do odbioru trasy przez Władze Zawodów niezbędne jest przedstawienie planu zabezpieczenia trasy, protokołu z inspekcji toru sporządzonego przez członka komisji torów i tras PZM.

4 Osoby oficjalne – (Władze i kierownictwo zawodów)

- 4.1 Na czele władz MPWR stoi - Zespół Sędziów Sportowych (ZSS), w skład, którego wchodzi przewodniczący i dwóch członków. Skład ZSS powoływany jest przez GKSS PZM w współpracy z organizatorem cyklu. Do kompetencji ZSS w szczególności należy:
 - 4.1.1 odbiór trasy przed zawodami, sprawdzenie zgodności z planem zabezpieczenia,
 - 4.1.2 zatwierdzenie wyników biegów eliminacyjnych i finałowych,
 - 4.1.3 rozpatrywanie protestów i odwołań od decyzji Kierownictwa Wyścigu,
 - 4.1.4 nakładanie kar na kierowców, do dyskwalifikacji włącznie,
 - 4.1.5 podejmowanie innych decyzji mających wpływ na wyniki zawodów.
- 4.2 Kierownictwo zawodów stanowią:
 - 4.2.1 Dyrektor Zawodów,
 - 4.2.2 Wicedyrektor ds. sportowych odpowiedzialny również za kontakty z zawodnikami,
 - 4.2.3 kierownik trasy i zabezpieczenia,
 - 4.2.4 kierownik Badania Kontrolnego,
 - 4.2.5 kierownik chronometrażu i komisji obliczeń.
- 4.3 Wszystkie osoby wymienione w art. 4.2 z wyjątkiem punktu 4.2.5. powinny posiadać licencje Sędziego Sportu Samochodowego PZM.
- 4.4 Organizator może wyznaczyć i podać do wiadomości publicznej także inne osoby funkcyjne.
- 4.5 Osoby wymienione w punkcie 4.2 są powoływane przez Organizatora i powinny mieć doświadczenie w wyścigach równoległych (drag racing).

5 Regulamin uzupełniający i inne dokumenty oficjalne MPWR

- 5.1 Organizator MPWR zobowiązany jest do opracowania Regulaminu uzupełniającego zawodów, zgodnie z art. 3.5 MKS.
- 5.2 Regulamin uzupełniający musi być zatwierdzony przez GKSS PZM i opublikowany na min. 30 dni przed zawodami.
- 5.3 Dokumentami oficjalnymi zawodów są również:
 - 5.3.1 Plan Zabezpieczenia,

- 5.3.2 zezwolenie na organizację zawodów (jeżeli jest wymagane) i polisy ubezpieczenia wyścigu (OC i NNW),
- 5.3.3 lista zgłoszeń,
- 5.3.4 lista startowa,
- 5.3.5 wyniki wyścigów eliminacyjnych,
- 5.3.6 wyniki wyścigów finałowych,
- 5.3.7 klasyfikacja końcowa zawodów.
- 5.4 Organizator ma prawo do:
 - 5.4.1 zmiany regulaminu uzupełniającego zawodów w formie komunikatu wyłącznie za zgodą GKSS PZM,
 - 5.4.2 odwołania zawodów w przypadku niewystarczającej liczby uczestników (w regulaminie uzupełniającym zawodów należy podać minimalną liczbę startujących),
 - 5.4.3 przerwania zawodów z powodu siły wyższej lub nieprzewidzianych zdarzeń, bez zwrotu wpisowego i wypłaty jakichkolwiek odszkodowań.

6 Kierowcy – Zgłoszenia

- 6.1 Do udziału w MPWR będą dopuszczeni kierowcy, którzy wypełnią zgłoszenie do zawodów, dokonają wpłaty wpisowego w wysokości ustalonej przez Organizatora i posiadają licencje sportu samochodowego.
- 6.2 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 oraz osób trzecich. Każdy zawodnik/kierowca będzie wyłącznie odpowiedzialny za swoje ubezpieczenie i musi posiadać ubezpieczenie w zakresie NNW (zalecane jest AC z ryzykiem sportowym).
- 6.3 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 sesji kwalifikacyjnej lub wyścigu albo podczas przejazdu z miejsca parkowania na tor i z powrotem. Zrzeczenie stosuje się do FIA, PZM, organizatora, różnych osób urzędowych oraz innych zawodników / kierowców lub ich pomocników.
- 6.4 Kierowca ma obowiązek umieszczenia na pojeździe numerów startowych.
- 6.5 Wysokość wpisowego i ostateczny termin zgłoszeń zostaną podane przez Organizatora w Regulaminie Uzupełniającym zawodów.
- 6.6 Zwrot wpisowego może nastąpić w przypadku odwołania MPWR lub w przypadku nie przyjęcia zgłoszenia.

7 Podział na grupy i klasy

7.1 Grupa STREET

- 7.1.1 Samochody fabryczne, o ograniczonych modyfikacjach, bez możliwości ingerencji w fabryczne wnętrze i karoserię, dopuszczone do ruchu drogowego grupa startowa STREET. Podział grupy STREET na klasy:

- 7.1.1.1 JUNIOR STREET pojazdy bez doładowania z napędem na przednią oś do 1550cm³ (FWD NA) i samochody napędzane na tylną oś do 1600cm³ (RWD NA), z wyłączeniem pojazdów wyposażonych w silnik Wankla,
- 7.1.1.2 STREET FWD T – pojazdy z napędem na oś przednią z doładowaniem,
- 7.1.1.3 STREET RWD T – pojazdy z napędem na oś tylną z doładowaniem,
- 7.1.1.4 STREET AWD T – pojazdy z napędem na dwie osie z doładowaniem,
- 7.1.1.5 STREET FWD NA – pojazdy z napędem na oś przednią bez doładowania,
- 7.1.1.6 STREET RWD/AWD NA – pojazdy z napędem na oś tylną lub dwie osie bez doładowania,
- 7.1.1.7 STREET DIESEL FWD – pojazdy z napędem na przednią oś silnik o zapłonie samoczynnym,
- 7.1.1.8 STREET DIESEL RWD/AWD – pojazdy z napędem na tylną lub obie osie, silnik o zapłonie samoczynnym. (Doładowanie – Turbo, Nitro, Kompresor, wtrysk metanolu lub dowolna kombinacja tych systemów) (NA – silnik wolnossący)
- 7.2 Grupa PROFI (dawniej DRAG)
- 7.2.1 Samochody wyczynowe profesjonalnie przygotowane do wyścigów równoległych. Podział grupy PROFI na klasy:
 - 7.2.1.1 JUNIOR PROFI – pojazdy bez doładowania z napędem na przednią oś do 1550cm³ (FWD NA) i samochody napędzane na tylną oś do 1600cm³ (RWD NA),
 - 7.2.1.2 PROFI FWD T – pojazdy z napędem na oś przednią z doładowaniem,
 - 7.2.1.3 PROFI RWD T – pojazdy z napędem na oś tylną z doładowaniem,
 - 7.2.1.4 PROFI AWD T – pojazdy z napędem na dwie osie z doładowaniem,
 - 7.2.1.5 PROFI FWD NA – pojazdy z napędem na oś przednią bez doładowania,
 - 7.2.1.6 PROFI RWD/AWD NA – pojazdy z napędem na oś tylną lub dwie osie bez doładowania,
 - 7.2.1.7 PROFI DIESEL FWD – pojazdy z napędem na przednią oś silnik o zapłonie samoczynnym,
 - 7.2.1.8 PROFI DIESEL RWD/AWD – pojazdy z napędem na tylną lub obie osie, silnik o zapłonie samoczynnym.
(Doładowanie – Turbo, Nitro, Kompresor, wtrysk metanolu lub dowolna kombinacja tych systemów) (NA – silnik wolnossący)
- 7.3 Grupa OUTLAW
- 7.3.1 Samochody o konstrukcji rurowej, samochody niespełniające warunków grupy PROFI. Także konstrukcje typu gokart, buggy, SAM.
UWAGA: Samochód, który posiada skorupę przedziału kabinowego, a jedynie przednia rama mocująca silnik oraz zawieszenie wykonana jest z konstrukcji rurowej (lub z tyłu) nie jest konstrukcją rurową.
- 7.4 Grupa MOTO
- 7.4.1 STREET MOTO 1 – motocykle o pojemności do 750 ccm,
- 7.4.2 STREET MOTO 2 – motocykle o pojemności powyżej 750 ccm,

- 7.4.3 SMALL STREET BIKE – motocykle zmodyfikowane, bez doładowania, na krótkim/seryjnym wahaczu,
- 7.4.4 LONG STREET BIKE – motocykle zmodyfikowane, bez doładowania, na przedłużonym/akcesoryjnym wahaczu,
- 7.4.5 SUPER STREET BIKE – motocykle doładowane.
- 7.5 Klasa – klasę stanowią minimum 4 pojazdy. W przypadku mniejszej liczby organizator ma prawo do włączenia pojazdów z klasy niższej do wyższej z wyjątkiem klas najwyższych. W tym przypadku organizator decyduje o przyznaniu punktów lub zmniejszeniu liczby punktów o 50 procent.
- 7.6 Auta, które zostaną przeniesione do klasy wyższej będą klasyfikowane za rundę w swojej klasie wg zdobytych czasów ET oraz punktowane w swojej klasie do klasyfikacji końcowej.
- 7.7 W przypadku dodania lub zmniejszenia klas stosowny wniosek składa do GKSS organizator cyklu MPWR.
- 7.8 Zakaz startu jednym pojazdem w różnych grupach dla tego samego kierowcy.

8 Warunki techniczne oraz bezpieczeństwa grupy STREET

8.1 Obowiązkowe wyposażenie i inne:

- 8.1.1 Kompletne wnętrze wraz z tylną półką, jeżeli auto posiada ją fabrycznie.
- 8.1.2 Seryjne nadwozie, płyta podłogowa i szyby.
- 8.1.3 Działające wszystkie światła.
- 8.1.4 Minimalna średnica felgi to 13 cali, wyjątek stanowią auta seryjnie wyposażone w mniejsze rozmiary felg. Samochód musi posiadać sprawne hamulce na wszystkich kołach oraz sprawny układ kierowniczy.
- 8.1.5 Seryjny zbiornik paliwa i/lub atestowana butla LPG.
- 8.1.6 Paliwo dostępne na stacji benzynowej w Unii Europejskiej, zgodne z normami Unii Europejskiej.
- 8.1.7 Sygnał dźwiękowy.
- 8.1.8 Ważny dowód rejestracyjny, przegląd techniczny i OC.
- 8.1.9 W przypadku auta AWD ze zdemontowanym przednim lub tylnym napędem (dotyczy tylko półosi napędowych) za pozwoleniem głównego sędziego auto może być przydzielone do klasy ze względu na napęd przed lub trakcie eliminacji nie później niż jeden przejazd przed końcem eliminacji.
- 8.1.10 Seryjne punkty mocowania zawieszenia.
- 8.1.11 Działające wycieraczki z przodu.
- 8.1.12 Jeżeli modyfikacja nie jest opisana w niniejszym regulaminie, znaczy, że jest zabroniona.
- 8.1.13 Samochód może posiadać instalację ppoż. Nie należy wozić ze sobą gaśnic, chyba że są przytwierdzone wg Zał. J.
- 8.1.14 Działające pasy bezpieczeństwa.
- 8.1.15 Dopuszczone są pasy szelkowe z obecną lub wygasłą homologacją montowane w otworach seryjnych lub wg Zał. J.
- 8.1.16 Kompletny system audio, jeśli auto było wyposażone seryjnie w takowy.

- 8.1.17 Silnik montowany seryjnie lub dowolny z zachowaniem seryjnych podłuznic (zakaz cięcia grodzi).
- 8.1.18 Zakaz usunięcia szyberdachu, jeżeli auto było w niego fabrycznie wyposażone.
- 8.1.19 Zakaz używania dragslicków, opon bez wzmocnień bocznych, z adnotacją „only for competition, not for highway use”.
- 8.1.20 Opony dopuszczone do ruchu wg homologacji E, bieżnikowane w sposób prostopadły skośny lub mieszany tylko w dobrym stanie oraz nie mniej niż 1.6 mm bieżnika.
- 8.1.21 Wszystkie auta startujące jadą z wyłączoną klimatyzacją.
- 8.1.22 Wszyscy zawodnicy jadą z odryglowanymi drzwiami (jeśli jest taka możliwość). W nowszych autach zalecane ustawienie w komputerze pokładowym przed pierwszym startem.
- 8.1.23 Dozwolone jest używanie urządzeń umożliwiających pomiar czasu lub telewizyjną rejestrację przejazdu podczas trwania imprezy. Wyniki tych pomiarów lub rejestracji nie mogą stanowić podstawy do zgłaszania protestów.
- 8.1.24 W samochodzie nie mogą znajdować się żadne luźne przedmioty, które mogłyby spowodować zagrożenie dla kierowcy.
- 8.2 Dozwolone modyfikacje:
 - 8.2.1 Elektronika oraz mechanika silnika.
 - 8.2.2 Możliwość dodania doładowania.
 - 8.2.3 Wymiana lub modyfikacja układów chłodzenia, olejowego, wydechowego, dolotowego.
 - 8.2.4 Opony typu semislick poprzecznie lub skośnie nacinane, mogą wystawać poza obrys samochodu nie więcej jak 2 cm pod warunkiem, że nie będą powodowały obcierania o błotnik podczas jazdy, skręcania i startu. Sędzia ma prawo wycofania auta z pól startowych, jeśli uzna, że auto nie spełnia powyższych warunków.
 - 8.2.5 Modyfikacja skrzyni biegów lub jej wymiana na dowolny rodzaj bez możliwości cięcia płyty podłogowej, grodzi oraz podłuznic.
 - 8.2.6 Układ paliwowy, zbiornik paliwa tylko w miejscu seryjnym. Możliwa zmiana pompy lub dodanie pompy paliwowej. Dodatkowa pompa/y nie mogą znajdować się w przestrzeni pasażerskiej.
 - 8.2.7 Zawieszenie.
 - 8.2.8 Elementy poprawiające bezpieczeństwo kierowcy (pasy sportowe, pałąk, wzmocnione hamulce).
 - 8.2.9 Sportowa kierownica.
 - 8.2.10 Kubełkowe fotele przednie.
 - 8.2.11 Wymiana lub modyfikacja zderzaków przy zachowaniu warunków bezpieczeństwa, możliwość poszerzenia nadkoli. Dozwolony montaż spojlerów, zgodnie z przepisami ruchu drogowego.
 - 8.2.12 Wymiana lub modyfikacja sprzęgła.
 - 8.2.13 Nieseryjne mechanizmy różnicowe o zwiększonym tarciu wewnętrznym.
 - 8.2.14 Dozwolona wymiana maski i klapy tylnej, nie dotyczy klapy wyposażonej w szybę.
 - 8.2.15 Zakaz startu jednym samochodem w różnych grupach dla tego samego Kierowcy.

- 8.2.16 Kierowca może startować w każdej klasie jednej grupy o ile posiada pojazdy przeznaczone do odpowiednich klas.
- 8.2.17 W klasie STREET wymagana jest jazda w kasku, odzież zakrywająca nogi do stóp oraz ręce do dłoni. Nie może być to odzież ortalionowa lub z podobnych tworzyw sztucznych (zaleca się stosowanie kombinezonów sportowych - dopuszcza się z utraconą homologacją). Obowiązuje zakaz startu z pasażerem (poza jazdami pokazowymi za zgodą Organizatora).
- 8.2.18 Kierowca może zgłosić na zawody tylko jedno auto w danej klasie oraz może być kierowcą tylko auta zgłoszonego przez siebie.

9 Warunki techniczne oraz bezpieczeństwa grupy PROFI

9.1 Przepisy ogólne w klasach PROFI:

- 9.1.1 Samochody z czasem ET poniżej 8s muszą mieć zainstalowaną klatkę bezpieczeństwa lub stalowy pałąk z zastrzałem zamontowanym za kierowcą przytwierdzony do płyty podłogowej w minimum czterech punktach (minimum dwa punkty po lewej i prawej stronie wewnątrz pojazdu w miejscu połączenia boków samochodu z płytą podłogową) i chroniący przed wgnieceniem się dachu oraz kierowca musi mieć kombinezon oraz założony kask. Samochody z czasem ET poniżej 7,5 sekundy muszą posiadać stalową klatkę bezpieczeństwa wg. Zał. J regulaminu FIA. Kierowca musi mieć kombinezon oraz założony kask. Zakaz jazdy w otwartym kasku.
- 9.1.2 Klatka bezpieczeństwa może być wykonana z innych materiałów, pod warunkiem okazania dokumentów potwierdzających homologację tej klatki, wystawionych przez FIA lub NHRA. Kierowca takiego samochodu powinien być ubrany w kombinezon używany w sportach samochodowych.
- 9.1.3 Wymagania te muszą być spełnione licząc od imprezy następującej po imprezie, w której samochód osiągnął czas ET mniejszy odpowiednio od 8 i 7,5 sekund. Kombinezon jest wymagany również w przypadku zamontowania zbiornika paliwa w sposób inny niż seryjny lub akumulatora w kabinie kierowcy za wyjątkiem sytuacji, gdy akumulator jest umieszczony w szczelnej obudowie i jest wraz z obudową trwale przytwierdzony do podłoża.
- 9.1.4 Wszelkie wymienione lub dodane części karoserii lub wyposażenia nie mogą posiadać ostrych lub wystających elementów.
- 9.1.5 Samochody z czasem ET poniżej 7,5 sekundy muszą posiadać system gaśniczy, który można uruchomić z fotela kierowcy i z zewnątrz, oraz klatkę bezpieczeństwa. Wymagania te muszą być spełnione licząc od imprezy następującej po imprezie, w której samochód osiągnął czas ET mniejszy od 7,5 sekundy.
- 9.1.6 Wszystkie auta startujące jadą z wyłączoną klimatyzacją.
- 9.1.7 Wszyscy zawodnicy jadą z odryglowanymi drzwiami (jeśli jest taka możliwość). W nowszych autach zalecane ustawienie w komputerze pokładowym przed pierwszym startem.
- 9.1.8 Każdy kierowca w klasie PROFI ma obowiązek jazdy w kasku. Zakaz jazdy w otwartym kasku.

- 9.1.9 Obowiązuje zakaz startu z pasażerem (poza jazdami pokazowymi za zgodą Organizatora).
- 9.2 Nadwozie i wyposażenie samochodu w klasach PROFI:
- 9.2.1 Budowa płyty podłogowej i działanie seryjnego nadwozia mogą podlegać zmianom. Usunięte elementy płyty podłogowej mogą być zastąpione tytanem (minimum 1 mm) blachą metalową (np. aluminiową), płytą z włókna węglowego lub kevlaru (minimum 1,5 mm) oraz przymocowane trwale do pojazdu. Wymagana klatka bezpieczeństwa lub rollbar. Rama może podlegać modyfikacjom pod warunkiem zamontowania klatki bezpieczeństwa. Jeżeli wymianie podlega podłoga pod fotelem kierowcy, to fotel musi być bezpiecznie przytwierdzony do sztywnej konstrukcji pojazdu lub klatki bezpieczeństwa.
- 9.2.2 Wymiana lub dodanie nieseryjnych elementów jest dozwolone na wykonane z włókna szklanego, włókna węglowego, kevlaru lub poliwęglanu. Powyższe elementy powinny mieć grubość minimum 2mm. Elementy te muszą być szczelnie i trwale przytwierdzone do pojazdu przy pomocy metalowych zapinek lub skręcone. Możliwa jest wymiana lub odchudzenie drzwi przednich od strony kierowcy pod warunkiem zainstalowania klatki bezpieczeństwa lub rollbaru z zastrzałem w świetle drzwi. Drzwi kierowcy muszą się otwierać oraz zamykać (z obydwu stron). Wymiana lub odchudzenie drzwi od strony pasażera wymaga również zastosowania klatki lub rollbaru.
- 9.2.3 Jednocześnie przednia lub tylna część karoserii (maska lub bagażnik połączone z błotnikami i zderzakiem) są dozwolone.
- 9.2.4 Można całkowicie usunąć przednią lub tylną część karoserii podczas przejazdu, jeżeli nie spowoduje to niebezpieczeństwa dla kierowcy lub osób trzecich.
- 9.2.5 Szyby nie muszą być szklane. Szyba czołowa musi zachować sztywność.
- 9.2.6 Szyby inne niż zamontowane seryjnie muszą być trwale i szczelnie przymocowane do samochodu.
- 9.2.7 Minimalna grubość szyb innych niż seryjne to 2 mm, chyba że zachowanie sztywności szyby czołowej wymaga użycia grubszego materiału. Zabronione jest używanie taśm do ich mocowania.
- 9.2.8 Dokonywanie modyfikacji podłuznic, płyty podłogowej, nadwozia jest dozwolone pod warunkiem zamontowania metalowej klatki bezpieczeństwa. Nadwozie oraz płyta podłogowa muszą być trwale połączone.
- 9.2.9 Dopuszczalny jest całkowity brak jakichkolwiek świateł.
- 9.2.10 Fotel kierowcy jest wymagany. Nie jest wymagana deska rozdzielcza. Możliwe jest dodanie elementów ułatwiających montaż wskaźników, zegarów lub przełączników w sposób niezagrożący bezpieczeństwu kierowcy. Elementy wnętrza pojazdu muszą być pozbawione ostrych krawędzi zagrażających bezpieczeństwu kierowcy.
- 9.2.11 Samochód musi być wyposażony w pasy bezpieczeństwa dla kierowcy.
- 9.2.12 Dozwolone jest używanie urządzeń umożliwiających pomiar czasu lub telewizyjną rejestrację przejazdu podczas trwania imprezy. Wyniki tych pomiarów lub rejestracji nie mogą stanowić podstawy do zgłaszania protestów.
- 9.2.13 W samochodzie nie mogą znajdować się żadne luźne przedmioty, które mogłyby spowodować zagrożenie dla kierowcy.

- 9.2.14 Nieseryjny zbiornik paliwa może się znajdować w dowolnym miejscu, musi być na trwałe przytwierdzony. Zbiornik paliwa musi być wykonany z niepalnego materiału. Przewody paliwowe muszą być metalowe lub w metalowym oplocie. Zakaz łączenia przewodów paliwowych w przedziale kierowcy (można przed ognioodporną ścianką i za grodzią w przedziale silnika). Odpowietrzenie oraz wlew nie mogą znajdować się w jednej przestrzeni z Kierowcą. Wszystkie elementy układu paliwowego muszą być oddzielone ognioodporną ścianką od kierowcy.
- 9.2.15 Butla podtlenu azotu musi być na stałe przytwierdzona do podłoża podczas trwania imprezy.
- 9.2.16 Nie jest wymagany mechanizm opuszczający i podnoszący szyby.
- 9.2.17 Spadochrony wspomagające hamowanie są dozwolone
- 9.2.18 Tylne kółka zamontowane w celu poprawy przyczepności są dozwolone.
- 9.2.19 Dozwolony jest start pojazdem, którego karoseria jest wykonana w całości z konstrukcji rurowej, a na nią może być nałożona makietka z karbonu, kevlaru, włókna szklanego lub podobnego laminatu (grubość min. 3 mm), wg regulaminu klasy Outlaw.
- 9.3 Zawieszenie, hamulce i opony samochodu w klasach PROFI:
- 9.3.1 Nie muszą być zachowane seryjne punkty mocowania zawieszenia.
- 9.3.2 Nieseryjne amortyzatory, sprężyny, wahacze oraz rozpórki są dopuszczalne.
- 9.3.3 Wysokość bieżnika opony musi wynosić minimum 1,6 mm.
- 9.3.4 Opony bezbieżnikowe (slick) mogą być używane w każdej klasie startowej.
- 9.3.5 Sprawny system hamulcowy na wszystkich kołach w przypadku braku hamulca na którejś z osi obowiązkowo spadochron hamujący, sprawny układ kierowniczy.
- 9.3.6 Zabronione jest używanie tzw. opon dojazdowych, motocyklowych i innych opon stwarzających zagrożenie dla bezpieczeństwa uczestników imprezy lub widzów.
- 9.4 Silnik i skrzynia biegów samochodu w klasach PROFI:
- 9.4.1 Wymiany silnika, zmiany sterowania elektroniką i inne podnoszące moc silnika są dozwolone.
- 9.4.2 W przypadku, gdy w samochodzie znajdują się elementy któregośkolwiek z doładowań, to nie będą one liczone jako zastosowane, jeśli instalacja jako całość nie funkcjonuje. Kompresor lub turbosprężarka nie mogą mieć połączenia z układem dolotowym, systemy wtrysku podtlenu azotu muszą być pozbawione butli – zbiornika gazu. Organizator zastrzega sobie prawo do plombowania elementów nieczynnego doładowania. Kierowca jest zobowiązany zgłosić posiadanie tego typu nieczynnego doładowania przed wykonaniem pierwszego przejazdu na imprezie
- 9.4.3 Mogą być przeprowadzane dowolne modyfikacje skrzyni biegów.
- 9.4.4 Zmiana umiejscowienia akumulatora i jego wielkości jest dozwolona. Akumulator przeniesiony do kabiny nie może się znajdować bliżej niż 50 cm od fotela kierowcy, musi być trwale przytwierdzony do podłogi w tylnej części pojazdu i uziemiony oraz musi znajdować się w kwasoodpornej skrzynce.
- 9.4.5 Silnik wraz z osprzętem musi być oddzielony od kierowcy niepalną przegrodą o grubości minimum 2 mm lub przegrodą seryjną. Komputery sterujące pracą silnika muszą być zamocowane na sztywno a wiązki sterujące upięte.

9.5 Układ wydechowy samochodu w klasach PROFI:

- 9.5.1 Wymagany jest układ wydechowy, którego koniec znajduje się w odległości nie mniejszej niż 10 cm od kierowcy.
- 9.5.2 Wyprowadzenie spalin z zaworów upustowych samochodów doładowanych nie stanowi końca układu wydechowego wyjścia external Wastegate, musi być owinięte bandażem thermo oraz wyprowadzone w miejscu niezagrożającym pożarem.
- 9.5.3 Końcowy element układu wydechowego musi znajdować się w odległości od zera do stu cm od obrysu samochodu.
- 9.5.4auta wyposażone we wtrysk jakiegokolwiek alkoholu, czy to E85 czy methanol w dolot, zalecany jest montaż recyrkulacyjnych BOV.
- 9.5.5 Można używać nitrometanu, metanolu, etanolu lub izopropanolu. Użycie tych substancji musi być zgłoszone organizatorowi na piśmie przed rozpoczęciem imprezy. Niezgłoszenie w/w substancji może spowodować wykluczenie kierowcy z imprezy i nałożenie innych kar regulaminowych. Bez zgłoszenia można używać benzyny, oleju napędowego lub opałowego, LPG, CNG, prądu lub wodoru.
- 9.5.6 Auta używające substancji wymagających zgłoszenia muszą w swym serwisie posiadać gaśnicę 5 kg a w strefie startu jeden z mechaników gaśnicę 2 kg.

10 Warunki techniczne oraz bezpieczeństwa grupy OUTLAW

- 10.1 Warunki obowiązujące klasę PROFI dotyczące bezpieczeństwa.
- 10.2 Dozwolony jest start pojazdem, którego karoseria jest wykonana w całości z konstrukcji rurowej, a na nią może być nałożona makieta z karbonu, kevlaru, włókna szklanego lub podobnego laminatu (grubość min. 3 mm lub grubsza, jeżeli nie zachowuje sztywności konstrukcji makiety nałożonej na szkielet.)
- 10.3 Kierowca zobowiązany jest do przedstawienia dokumentów, gdzie została wykonana konstrukcja z jakich materiałów.
- 10.4 Nabicie tabliczki znamionowej z numerami uprawnień spawacza w miejscu widocznym dla sędziego (konstrukcja rurowa i klatka osobno) jest niezbędnym minimum do dopuszczenia pojazdu do startu. (jeśli pojazd nie posiada innych dokumentów)
- 10.5 Kierowca zobowiązany jest do posiadania dokumentów do jakich czasów oraz prędkości homologowana jest konstrukcja nośna, jeśli została zakupiona lub zrobiona na zamówienie a producent posiada taki certyfikat dla konstrukcji produkowanych przez siebie.
- 10.6 Kierowca ma bezwzględny obowiązek jazdy w homologowanym (może być z utraconą ważnością homologacji) kombinezonie, butach, rękawicach oraz bieliźnie, oraz w kasku z homologacją ważną dla danej konstrukcji szkieletu. Zakaz jazdy w otwartym kasku.
- 10.7 Zawodnicy startujący pojazdami jak gokart, buggy lub SAM nie mogą posiadać wystających elementów zagrażających życiu lub zdrowiu kierowcy oraz osób znajdujących się na polach startowych. Muszą posiadać dokumenty potwierdzające, że pojazd jest bezpieczny.

11 Warunki techniczne oraz bezpieczeństwa grupy MOTO

11.1 Kombinezon

- 11.1.1 Zawodnik musi nosić kompletny kombinezon skórzany o grubości co najmniej 1,2 mm (na wszystkich częściach kombinezonu).
- 11.1.2 Dozwolone są dwuczęściowe kombinezony wyścigowe zapinane na zamek. Zamki błyskawiczne powinny być zapinane na co najmniej 75% obwodu tułowia.
- 11.1.3 Stosowanie rozciągliwego kevlaru i materiałów perforowanych w obszarach niekrytycznych jest dopuszczalne, ale musi być wykonane z materiału niepalnego.
- 11.1.4 Ochraniacz kręgosłupa oznaczony poziomem EC 2, EN1621-2:2014 lub prEN1621-2:2010 jest obowiązkowy. W przypadku braku atestów EC, EN1621-2:2014 lub prEN1621-2:2010, ostateczną decyzję o akceptacji podejmuje Dyrektor Techniczny.
- 11.1.5 Zamki błyskawiczne muszą być przymocowane po zewnętrznej stronie materiału skózanego; zamki wszyte wyłącznie do podszewek nie są akceptowane.
- 11.1.6 Następujące obszary muszą być wyściełane co najmniej podwójną warstwą skóry lub zamkniętej pianki plastikowej o grubości co najmniej 8 mm: ramiona, łokcie, obie strony tułowia i stawu biodrowego, tył tułowia, kolana.
- 11.1.7 Zawodnikom zaleca się mieć naszywkę lub podobny haft przedstawiający: imię i nazwisko zawodnika, narodowość, używany język (w przypadku większej liczby języków, proszę podać wszystkie). Naszywka musi znajdować się w przedniej górnej części piersi, po lewej lub prawej stronie.

11.2 Bielizna

- 11.2.1 Jeżeli używa się kombinezonów bez podszewki, zawodnik musi nosić kompletną bieliznę. Odpowiednia bielizna może być typu Nomex, może być również wykonana z jedwabiu lub bawełny. Materiały syntetyczne, które mogą się stopić i w razie wypadku mogłyby uszkodzić skórę kierowcy, nie są dozwolone.

11.3 Obuwie

- 11.3.1 Obuwie kierowców musi być wykonane ze skóry i mieć minimalną wysokość 150 mm mierzoną po wewnętrznej stronie buta, aby wraz z kombinezonem zapewniało pełną ochronę w pozycji wyścigowej. Ostateczną decyzję po odbiorze podejmuje Dyrektor Techniczny.

11.4 Rękawice

- 11.4.1 Zawodnik musi nosić skórzane rękawice ochronne.

11.5 Materiał równoważny skórze

- 11.5.1 Następujące właściwości materiału muszą odpowiadać co najmniej 1,5 mm skórze bydlęcej: jakość ognioodporna, odporność na ścieranie, współczynnik tarcia w stosunku do wszystkich rodzajów asfaltu, właściwości pochłaniające pot, atest medyczny nietoksyczny i niealergizujący, wykonany z jakości, która się nie topi.

11.6 Kask

- 11.6.1 Obowiązkiem każdego uczestnika jest noszenie kasku ochronnego. Kask musi być prawidłowo zapięty, dobrze dopasowany i w dobrym stanie. Wszystkie kaski muszą być oznaczone jednym z oficjalnych międzynarodowych znaków standardowych:

- 11.6.1.1 Europa: ECE22-05 „P”,
- 11.6.1.2 Japonia: JIS T8133-2015 (tylko pełna twarz „typ 2”),
- 11.6.1.3 USA: SNELL M 2015, SNELL M 2020.

11.7 Ochrona oczu

- 11.7.1 Dozwolone jest używanie okularów, gogli ochronnych oraz wizjerów kasku i odrywanych „zrywek”. Materiał używany do ochrony oczu i okularów musi być wykonany z materiału nietłukącego. Wizjery kasku nie mogą stanowić integralnej części kasku. Nie wolno stosować środków ochrony oczu powodujących zaburzenia widzenia (zarysowania itp.).
- 11.8 Zakaz montażu przedmiotów na kasku
- 11.8.1 W żadnym wypadku nie wolno montować ani mocować żadnych przedmiotów (w tym kamer) na kasku kierującego, chyba że producent kasku udzielił wyraźnej zgody. Zezwolenie to powinno być dostępne do wglądu przez Dyrektora Technicznego na zawodach.
- 11.9 Wizjery w wyścigach nocnych
- 11.9.1 W wyścigach nocnych należy używać przezroczystych wizjerów. Ostateczną decyzję, co uważa się za wyścigi nocne, podejmuje Dyrektor Wyścigu.
- 11.10 Zakaz pasażerów
- 11.10.1 Zabroniony jest start z pasażerem.
- 11.11 Badania techniczne motocykli
- 11.11.1 Wszystkie motocykle przed dopuszczeniem do startu muszą przejść badanie techniczne. Motocykl może być sprawdzany tylko w jednej kategorii i podczas jednego wydarzenia. Zawodnik może poddać przeglądowi kilka motocykli i może zmienić motocykl tylko raz. Wymiana motocykli pomiędzy zawodnikami jest niedozwolona. W eliminacjach zawodnik nie może zmieniać motocykla. W przypadku gdy dla jednego zgłaszającego sprawdzanych jest kilka motocykli, numery startowe muszą być różne dla każdego motocykla i muszą być wyraźnie widoczne. Motocykl po wypadku podczas startów musi przejść badanie techniczne, zanim zostanie dopuszczony do ponownego startu.
- 11.12 Uruchomienie silnika na padoku
- 11.12.1 Jeżeli silnik zostanie uruchomiony na padoku, przód motocykla powinien być skierowany w stronę solidnej bariery, która mogłaby zatrzymać uciekający motocykl. Tylne koło należy unieść nad ziemią na stojaku lub mocnej, bezpiecznej podpórce. Kierowcy SSB mogą sprawdzić ustawienie doładowania i sprzęgła, siedząc na motocyklu.
- 11.13 Pojazdy pomocnicze
- 11.13.1 Pomocnicze pojazdy (samochody, wózki golfowe, quady, motocykle, skutery, minirowery itp.) mogą być wykorzystywane wyłącznie do niezbędnego transportu. Zabrania się jazdy rekreacyjnej. Dozwolona prędkość to maksymalna bezpieczna prędkość 20 km/h lub podana w regulaminie uzupełniającym imprezy. Organizator nie ponosi odpowiedzialności za zdarzenia z udziałem pojazdów pomocniczych – każdy korzystający z takich pojazdów musi posiadać odpowiednie ubezpieczenie OC. Pojazdy muszą być zawsze opatrzone numerem startowym zawodnika – pojazdy do pit stopu bez takiego oznaczenia nie będą wpuszczone do strefy boksów i mogą zostać skonfiskowane.
- 11.14 Pojemność silnika
- 11.14.1 Pojemność każdego cylindra silnika oblicza się ze wzoru geometrycznego, który podaje objętość cylindra, gdzie średnica reprezentuje średnicę cylindra, a wysokość przestrzeń przetłoczona przez tłok od jego najwyższego do najniższego punktu:
- $$\text{Pojemność} = \frac{D^2 \times 3,1416 \times C}{4}$$
- gdzie: D = średnica, C = skok.

11.14.2 Jeżeli średnica cylindra nie jest okrągła, pole przekroju poprzecznego należy określić za pomocą odpowiedniej metody geometrycznej lub obliczeń, a następnie pomnożyć przez skok w celu określenia wydajności. Podczas pomiaru w otworze dopuszczalna jest tolerancja 1/10 mm. Jeżeli przy tej tolerancji zostanie przekroczona granica wydajności dla danej klasy, należy przeprowadzić kolejny pomiar przy zimnym silniku (w temperaturze otoczenia) z dokładnością do 1/100 mm.

11.15 Pomiary długości i prześwitu

11.15.1 Wszystkie pomiary długości i prześwitu należy wykonywać, gdy motocykl stoi na płaskiej powierzchni, a kierowca zajmuje pozycję do startu. Wszystkie pomiary długości należy wykonywać na ziemi.

11.16 Rama

11.16.1 Rury nośne w ramie powinny mieć wymiary co najmniej $25 \times 1,5 \text{ mm} \pm 0,1 \text{ mm}$ ze stali chromowo-molibdenowej lub materiału równoważnego. Jeżeli stosowana jest pojedyncza rura szkieletowa, powinna ona wynosić co najmniej 45 mm. Wszystkie prace spawalnicze należy wykonywać metodą TIG. Silnik powinien być umiejscowiony tak, aby zapewnić bezpieczny rozkład masy.

11.17 Balast

11.17.1 Balast definiuje się jako dowolny element przymocowany do dowolnej części motocykla, którego celem jest zwiększenie ciężaru motocykla. Wszelkie materiały użyte w celu zwiększenia całkowitej masy motocykla muszą być bezpiecznie przymocowane do ramy w bezpiecznym miejscu. Zabroniony jest balast płynny lub sypki. Balast należy zamocować mechanicznie; zaciski do węży lub opaski zaciskowe są zabronione. Nie można dodawać żadnego ciężaru na zespół przedniego widelca (tj. oś, widelce lub koło). Kierowca nie może przenosić ciężaru. W SSB części funkcjonalne, takie jak chłodnice, chłodnice intercooler i/lub zbiorniki paliwowe, nie są uważane za „pojemniki pod ciśnieniem” i nie są postrzegane jako balast.

11.18 Prześwit

11.18.1 Minimalny prześwit pod pojazdem przy siedzącym kierowcy i ciśnieniu w oponach 0,6 bara wynosi 50 mm. Musi istnieć możliwość przechylenia motocykla o 12 stopni w każdą stronę od pozycji pionowej, tak aby żadna część motocykla z wyjątkiem kół nie dotykała podłoża. Prześwit w maksymalnym dobieciu zawieszenia nigdy nie może być mniejszy niż 50 mm.

11.19 Widelec przedni

11.19.1 Widelec przedni musi być wyposażony w hamulec hydrauliczny lub cierny. Minimalny skok wynosi 10 mm. Żadna część motocykla, z wyjątkiem kół, nie może dotykać podłoża. Amortyzator skrętu jest obowiązkowy. Amortyzatora układu kierowniczego nie można używać jako ogranicznika skoku widelca. Średnica rur nośnych teleskopu musi mieć minimalną średnicę 34 mm.

11.20 Hamulce

11.20.1 Hamulce muszą być wyposażone w dwa niezależne hamulce działające na dwa koła. Rozmiary hamulców tarczowych: minimum $250 \times 4,5 \text{ mm}$ dla pojedynczej tarczy, minimum $220 \times 4,5 \text{ mm}$ dla podwójnych tarcz.

11.21 Kierownica

11.21.1 Końcówki kierownicy muszą być solidnie umocowane lub pokryte gumą. Niezależnie od położenia kierownicy, przednie koło nigdy nie może dotykać owiewek. Ograniczniki skrętu są obowiązkowe (nie może nim być amortyzator skrętu). Musi być wystarczająca przestrzeń między kierownicą a elementami ramy, by uniknąć zmiążdżenia dłoni kierowcy w razie upadku. Naprawa kierownicy poprzez spawanie jest zabroniona.

11.22 Dźwignie sterujące

11.22.1 Dźwignie sterujące hamulca ręcznego muszą być zamontowane na niezależnej osi. Jeżeli pedał hamulca tylnego stanowi część osi podnóżka, musi on działać w każdych okolicznościach, np. w przypadku wygięcia lub odkształcenia podnóżka. Zmiana biegów powinna być możliwa bez zdejmowania rąk z kierownicy.

11.23 Koła

11.23.1 Motocykl musi być wyposażony w przednie koło przeznaczone do motocykla. Obręcz tylna nie powinna być węższa o więcej niż 50 mm od powierzchni styku tylnej opony z podłożem.

11.24 Opony

11.24.1 Opony powinny być dopuszczone do maksymalnej prędkości 200 km/h, muszą mieć tylne i przednie opony z oznaczeniem co najmniej „V” lub muszą być dopuszczone typu wyścigowego. Powierzchnia opony slick musi zawierać trzy lub więcej wgłębień w odstępach co 120° lub mniejszych, wskazujących granicę zużycia w obszarze środkowym i barkowym opony. Jeżeli co najmniej 2 z tych wgłębień wskaźnikowych ulegną zużyciu w różnych częściach obwodu, opony nie wolno już używać. Należy założyć metalowe kapturki przeciwpylne z uszczelką na wentyle.

11.25 Owiewki

11.25.1 Owiewki muszą zostać wykonane tak, aby kierowca mógł wsiadać i zsiadać z motocykla bez zdejmowania jakiegokolwiek ich części. Nie może to powodować trudności dla kierowcy w kontrolowaniu motocykla.

11.26 Fotele

11.26.1 Fotele muszą być skonstruowane tak, aby zapewniać kierowcy bezpieczną pozycję do jazdy. Zaleca się, aby siedzenia miały teksturę tkaninową lub antypoślizgową.

11.27 Osłony

11.27.1 Wszystkie otwarte układy muszą mieć osłonę zabezpieczającą przed przypadkowym kontaktem z obracającymi się częściami. Sprężarki napędzane mechanicznie typu Rootsa muszą mieć obudowę wykonaną ze stali o grubości co najmniej 3 mm, aluminium o grubości 5 mm lub atestowany koc przeciwwybuchowy. Sprzęgła zewnętrzne (w tym ramiona i obciążniki) muszą mieć osłonę z aluminium o grubości co najmniej 5 mm lub stali o grubości co najmniej 3 mm, aby chronić kierowcę. W SSB górna część łańcucha napędowego musi być zakryta od środka przedniej zębatki do środka tylnej zębatki. Można zastosować dowolny metal, włókno węglowe jest zabronione. Jeżeli osłona łańcucha nie może pokryć całej długości łańcucha, wszelkie inne zabezpieczenia muszą zapobiegać zranieniu zawodnika przez łańcuch.

11.28 Przepustnica

11.28.1 Wszystkie motocykle muszą mieć przepustnicę sterowaną ręcznie obsługiwaną manetką z ruchem obrotowym. Przepustnica musi zamykać się automatycznie po zwolnieniu uchwytu.

11.29 Pojemniki ciśnieniowe

11.29.1 Wszystkie butle/pojemniki ciśnieniowe muszą być zamontowane wewnątrz ramy motocykla.

11.30 Wyłącznik

11.30.1 Wszystkie motocykle spalające benzynę lub metanol muszą być wyposażone w styk elektryczny montowany na prawej kierownicy, który odłącza całość silnika (i układu podtlenku azotu, jeśli jest używany), w tym elektryczne pompy paliwa. Kolor wyłącznika powinien być czerwony. Żadne inne czerwone oznaczenia na kierownicy nie są dozwolone.

11.31 Oświetlenie

11.31.1 W przypadku wyścigów w warunkach słabego oświetlenia obowiązkowe jest tylne, stałe, czerwone światło. Lampka ta musi być obecna na motocyklu w stanie użytkowym podczas badania kontrolnego.

11.32 Wydech

11.32.1 Rury wydechowe nie mogą wystawać za tylne koło i powinny być skierowane z dala od kierowcy, zbiornika paliwa i opon. Rury elastyczne nie są dozwolone.

11.33 Mechanizm zmiany biegów

11.33.1 Mechanizm zmiany biegów musi być tak skonstruowany, aby kierowca nie musiał zdejmować rąk z kierownicy podczas obsługi.

11.34 Zbiornik oleju

11.34.1 Silniki z doładowaniem lub turbodoładowaniem muszą być wyposażone w przewód odpowietrzający olej z wylotem odprowadzającym olej do zbiornika wylapującego. Zbiornik zbierający musi mieć konstrukcję z izolowanym otworem, ze ścianą oddzielającą komórki wlotowe i wylotowe, dwa oddzielne zbiorniki lub dwie rurki. Zbiornik musi mieć pojemność równą lub większą od ilości oleju użytego w silniku. Klasa SSB musi mieć pojemność minimum 1 litr. Wylot powinien być umieszczony wyżej w zbiorniku niż wlot, aby zapewnić, że olej nie będzie mógł wypływać bezpośrednio przez wlot i wylot. Wylot musi prowadzić albo do układu wydechowego, albo do drugiego zbiornika, który musi być wykonany z metalu, z filtrem odpowietrzającym zamontowanym na górze. Rury należy zabezpieczyć mechanicznie na obu końcach. Silniki z węzłem odpowietrzającym podłączonym do układu pompy próżniowej również wymagają zbiornika wykonanego z metalu, z filtrem odpowietrzającym zamontowanym na górze.

11.35 Miska podsilnikowa

11.35.1 W klasie SSB zaleca się stosowanie miski podsilnikowej i/lub uszczelnionej owiewki. Wałek zdawczy i zębátka powinny być częścią tego zespołu, aby zapobiec przedostawaniu się smaru z łańcucha na tor.

11.36 Rozruch

11.36.1 Wszystkie motocykle muszą uruchamiać się automatycznie. Rolki pod tylne koło lub rozruszniki zewnętrzne są niedozwolone. Dozwolone jest przenośne urządzenie rozruchowe (powerbank).

11.37 Komunikacja

11.37.1 Używanie radiotelefonów do komunikacji głosowej pomiędzy zawodnikiem a załogą jest dozwolone we wszystkich klasach. Jeżeli zauważysz, że komunikujesz się na tych samych częstotliwościach co osoby odpowiedzialne za tor, musisz przełączyć się na inną częstotliwość. Jeśli zauważysz, że korzystasz z tej samej częstotliwości co inni konkurenci, bądź uprzejmy i przełącz się.

11.38 Rejestracja danych

11.38.1 Rejestracji danych można używać wyłącznie w celu gromadzenia informacji.

Rejestratory/komputery są wyłącznie pasywnymi urządzeniami rejestrującymi dane.

Niedopuszczalny jest żaden rodzaj czujnika skoku zawieszenia, pomiaru wysokości przedniego koła ani czujników obciążenia/naprężenia. Czujniki prędkości mogą być używane wyłącznie do rejestrowania danych i nie można ich podłączać do układów podtlenku azotu, progresywnych sterowników podtlenku azotu, liczników czasu podtlenku, kontrolerów doładowania, sterowników rozrządu zapłonu, modułów zapłonu ani jakichkolwiek elementów wtrysku paliwa. Wszystkie zarejestrowane dane z zawodów muszą być przechowywane i udostępniane bez ograniczeń do badania kontrolnego na żądanie, aż do upływu okresu protestu.

11.39 Sterowanie

11.39.1 Sterowanie przepustnicą i hamowanie muszą odbywać się wyłącznie za pomocą ustawień ustalonych wcześniej przed wyścigiem. W przypadku motocykli SSB zmiana przełożeń musi odbywać się pod wyłączną kontrolą kierowcy, a wcześniej ustawiona automatyczna zmiana przełożeń nie jest dozwolona.

11.40 Numery startowe

11.40.1 Numery startowe powinny być łatwe do odczytania.

11.41 Płyny chłodzące

11.41.1 Stosowanie płynów chłodzących zawierających glikol jest surowo zabronione.

11.42 Ogólne zasady startów dla motocykli drogowych (dla klas STREET MOTO 1 oraz STREET MOTO 2)

11.42.1 Motocykle będą przydzielane do klas według pojemności zapisanych w dowodzie rejestracyjnym, który jest im przypisany.

11.42.2 Motocykle startujące w STREET MOTO 1 oraz STREET MOTO 2 muszą być pojazdami bez większych przeróbek, tj.:

11.42.2.1 Dozwolone jest obniżenie przedniego zawieszenia do 40 mm na lagach.

11.42.2.2 Dozwolone jest obniżenie tylnego zawieszenia poprzez śrubę rzymską lub/oraz kości wahacza.

11.42.2.3 Zabronione jest używanie pasów lub innych połączeń ograniczających skok przedniego bądź tylnego zawieszenia motocykla.

11.42.2.4 Zakres przedniego zawieszenia mierzony w pozycji pionowej motocykla bez kierowcy nie może być mniejszy niż 90 mm (długość rury nośnej zawieszenia, od uszczelniacza do jej podstawy).

11.42.2.5 Zabronione jest używanie dodatkowych tylnych stelaży/kółek.

11.42.2.6 Wymagane są sprawne hamulce: dwie przednie tarcze, minimum jedna tarcza tylna lub bęben.

11.42.2.7 Dozwolony jest Quick Shifter fabrycznie zamontowany oraz akcesoryjny rekomendowany do danego motocykla. Inna forma zmiany biegu, typu Air Shifter, jest zabroniona.

11.42.2.8 Motocykl musi posiadać fabryczny wahacz. Wymiana wahacza na dłuższy od zamontowanego u producenta jest zabroniona.

11.42.2.9 Motocykl musi być wyposażony w fabryczne owiewki, seryjny, niezmodyfikowany bak oraz pełne oświetlenie. Dopuszcza się demontaż lusterek.

11.42.2.10 Motocykl może startować na paliwie Pb 95 oraz Pb 98. Zabronione są starty na paliwie z podwyższoną dawką metanolu.

11.43 Wymagania techniczne klasy SUPER STREET BIKE (Klasa motocykli przypominających motocykle drogowe)

11.43.1 Silnik

11.43.1.1 Może być zastosowany każdy rodzaj silnika i może być on dowolnie modyfikowany. Dozwolony jest montaż tylko jednego silnika. Każdy rodzaj wtrysku czy gaźniki jest dozwolony. Różny rodzaj doładowania (kompresor, turbosprężarka) jest dozwolony. Stosowanie instalacji podtlenku azotu jest dozwolone.

11.43.2 Paliwo

11.43.2.1 Każdy rodzaj benzyny bezołowiowej jest dozwolony, stosowanie czystego metanolu oraz paliwa E85 jest dozwolone.

11.43.3 Rama

11.43.3.1 Geometria główki ramy, rozstaw kół i rozstaw osi mogą zostać zmienione w celu poprawy stabilności maszyny, pod warunkiem że wszystkie modyfikacje zostaną przeprowadzone w sposób bezpieczny i profesjonalny. Maksymalny rozstaw osi dozwolony dla ram nieoryginalnych wynosi 1730 mm, dla ram fabrycznych: 1755 mm. Odległość ta jest mierzona przy maksymalnym możliwym do ustawienia rozstawie kół (tylne koło wycofane do końca możliwości wahacza). Wheelie bary są niedozwolone. Części funkcjonalne jak chłodnice, intercoolery, zbiorniki paliwowe, ich zawory i węże nie są uważane za „pojemniki pod ciśnieniem”.

11.43.4 Obręcze kół (felgi)

11.43.4.1 Obręcze kół wykonane z włókna węglowego są dozwolone w tylnym kole, lecz zabronione w przednim kole.

11.43.5 Opony

11.43.5.1 Minimalna szerokość opony wynosi 50 mm. Opony typu SLICK nie są dozwolone.

11.43.6 Obudowa motocykla (owiewki)

11.43.6.1 Wygląd motocykla ma przypominać oryginalny motocykl, z którego pochodzi silnik.

11.43.7 Elektronika

11.43.7.1 Elektroniczna kontrola trakcji i system zapobiegający unoszeniu przedniego koła są dozwolone.

11.43.8 Zawieszenie

11.43.8.1 Minimum 10 mm skoku przedniego zawieszenia jest wymagane, a zalecane minimum 25 mm.

11.43.9 Zmiana biegów

11.43.9.1 System automatycznej zmiany biegów jest niedozwolony. Każda zmiana biegu musi być inicjowana przez kierowcę.

11.43.10 Zrywka

11.43.10.1 Motocykl musi być wyposażony w styk elektryczny tzw. zrywkę, która odłącza całą energię elektryczną silnika (i układu podtlenku azotu, jeśli jest używany), w tym elektryczne pompy paliwa, w przypadku utraty przez kierowcę kontroli nad motocyklem. Wyłącznik (zrywka) musi działać po pociągnięciu w dowolnym kierunku.

12 Przebieg zawodów

12.1 Do udziału w danej rundzie MPWR dopuszczonych będzie maksymalnie 120 pojazdów wg kolejności zgłoszeń i dokonanych wpłat. O ile organizator nie postanowi inaczej.

12.2 Do udziału w MPWR będą dopuszczeni kierowcy, którzy:

12.2.1 wypełnią zgłoszenie,

12.2.2 dokonają wpłaty wpisowego,

12.2.3 posiadają licencję sportową,

12.2.4 pojazd, którym startują, przejdzie pozytywnie badanie techniczne zgodności auta z regulaminem MPWR.

- 12.3 Badanie przeprowadzone będzie bezpośrednio przed każdą rundą MPWR w miejscu rozgrywania MPWR przez uprawnione osoby oddelegowane przez Organizatora pod kierownictwem Sędziego technicznego i jednego członka komisji.
- 12.4 Organizator może przyznać na każdą z MPWR „Dziki karty”, które umożliwią wpisanie na listę startową w dniu MPWR kierowców, którzy nie wypełnili wcześniej formularza zgłoszeniowego.
- 12.5 Pojazd, którego konstrukcja wskazuje, że może zagrażać bezpieczeństwu uczestników lub kierowcy może być niedopuszczony do startu w każdym momencie trwania MPWR.
- 12.6 Na parkingu dla zawodników przeprowadzane będą Badania Kontrolne (BK) oraz przydzielane numery startowe. Zawodnik wyraża zgodę na umieszczenie naklejek startowych dostarczonych przez Organizatora.
- 12.7 Zawodnicy parkują pojazdy tylko na specjalnie do tego celu wydzielonym parkingu.
- 12.8 Celem kierowcy jest pokonanie w jak najkrótszym czasie odległości 1/8 mili tj. 201,168m, 1/4 mili tj. 402,336m, 1/2 mili tj. 804,672m bądź 1 mili tj. 1609,344m (w zależności od typu rundy) wyznaczonej pomiędzy linią „Start” i linią „Meta”.
- 12.9 Podczas pokonywania tego dystansu nie obowiązują żadne ograniczenia prędkości.
- 12.10 Kierowca musi posiadać zapięty kask i pasy bezpieczeństwa wjeżdżając na pola startowe. Kierowca, który się nie zastosuje do niniejszego wymogu zostanie cofnięty ze startu.
- 12.11 Wszystkie szyby podczas jazdy muszą być zasunięte a anteny CB zdemontowane.
- 12.12 Kierowca może prowadzić tylko jeden pojazd zgłoszony w danej klasie.
- 12.13 Każdy pojazd może startować tylko w jednej klasie.
- 12.14 W przypadku gdy pojazd prowadził inny kierowca, następuje dyskwalifikacja kierowcy, który prowadził pojazd oraz kierowcy, który powinien prowadzić pojazd.
- 12.15 Sygnałem do startu dla obydwu pojazdów są zmieniające się automatycznie światła. Start kierowców następuje w momencie zapalenia się światła zielonego.
- 12.16 Zawody przeprowadzone są według następującego porządku:
 - 12.16.1 eliminacje,
 - 12.16.2 półfinały,
 - 12.16.3 finały.
- 12.17 Liczbę przejazdów w eliminacjach określa (i informuje o tym zawodników) organizator.
- 12.18 Do półfinałów kwalifikuje się 4 najszybszych kierowców w danej klasie – decyduje czas ET (czas przejazdu).
- 12.19 Pary półfinałowe tworzą zawodnicy wg kryteriów – pierwsza para zawodnicy, którzy uzyskali 2 i 3 czas w eliminacjach, druga para to zawodnicy, którzy uzyskali 1 i 4 czas w eliminacjach. W półfinałach jest tylko jeden przejazd i o zwycięstwie i awansie do finału decyduje czas ET+RT. Zwycięzcy półfinałów kwalifikują się do finału a przegrani walczą o trzecie miejsce.
- 12.20 Wyścig o trzecie miejsce odbywa się przed wyścigiem finałowym. Wygrywa zawodnik, który uzyska lepszy czas ET+RT.
- 12.21 W finałowym wyścigu wygrywa zawodnik, który uzyska lepszy czas ET+RT.

- 12.22 W przejazdach finałowych (półfinały i finał) w przypadku równych czasów uzyskanych przez zawodników wygrywa ten z lepszym czasem ET.
- 12.23 Organizator może przeprowadzić serię finałową systemem pucharowym.
- 12.24 Kierowcy na starcie są ustawiani automatycznie przez system pomiarowy lub w razie awarii systemu świateł PRESTAGE przez obsługę zawodów. Zawodnik startuje po zapaleniu się zielonego światła. Start zanim zapali się zielone światło jest traktowany jako „falstart” i ten przejazd nie jest zaliczony („falstart” nie upoważnia do powtórzenia biegu).
- 12.25 W półfinale i finale każdy „falstart” powoduje przegraną kierowcy w tym biegu z wyjątkiem sytuacji, gdy w którymkolwiek z tych przejazdów falstartu dokonają obaj kierowcy. W takim przypadku przejazd będzie powtórzony.
- 12.26 Wyniki uzyskane przez kierowców są mierzone za pomocą specjalnych urządzeń pomiarowych i na bieżąco wyświetlane na tablicy wyników. W razie awarii jednego z torów impreza może być przeprowadzona na drugim sprawnym torze. W razie całkowitej awarii sprzętu pomiarowego (dotyczy tylko półfinałów i finałów) organizator może podjąć decyzję o innym sposobie określenia zwycięzcy w danym przejeździe.
- 12.26.1 Ewidentna wygrana – auto wjeżdża na linię mety jako pierwsze (decyzja sędziego znajdującego się na mecie lub na podstawie monitoringu).
- 12.26.2 W razie niemożności stwierdzenia, które auto przecięło jako pierwsze linię mety wyścig danej pary zawodników zostanie powtórzony w momencie naprawienia sprzętu pomiarowego.
- 12.26.3 W momencie całkowitej niesprawności sprzętu pomiarowego podczas finałów i półfinałów, klasyfikacją końcową są wyniki osiągnięte w eliminacjach.
- 12.27 W finałach kierowca ma 2 minuty na stawienie się na linii startu od momentu wywołania, po tym czasie ogłasza się jego przegraną a zwycięzcą (bez konieczności wykonania przejazdu) zostaje kierowca gotowy do startu. W przypadku awarii dwóch pojazdów z pary, które uniemożliwiają dojechanie na pole startowe, o miejscu decyduje lepszy czas ET uzyskany w eliminacjach.
- 12.28 Półfinały i finały odbędą się przy minimum 4 pojazdach w klasie, o ile organizator nie podejmie innej decyzji.
- 12.29 Rozgrzewanie opon jest możliwe na rolnach na parkingu oraz w miejscu wyznaczonym przez Organizatora.
- 12.30 Dopuszczony jest tzw. BURNOUT – rozgrzewanie opon na polach startowych z maksymalnie dwukrotnym przejechaniem linii startowej.
- 12.31 Schładzanie intercoolera (chłodnicy powietrza) jest zabronione na polu startowym.
- 12.32 Zabrania się wykonywania jakichkolwiek modyfikacji pojazdów w trakcie trwania zawodów (dopuszczone są wyłącznie naprawy uszkodzonych elementów pojazdu). Wyjątek stanowi poprawa elektroniki silnika i procedur startowych.
- 12.33 Zabronione jest przekraczanie linii pomiędzy torami (ze względu na kabel pomiarowy oraz bezpieczeństwo startujących). Zakazana jest jazda w poprzek toru lub w kierunku przeciwnym do kierunku jazdy.
- 12.34 Powrót odbywa się wyłącznie torem wyznaczonym przez Organizatora z prędkością maksymalną 30 km/h.

12.35 Na całym terenie imprezy obowiązuje ograniczenie prędkości do 30 km/h (poza torem do wyścigów). Nakazuje się zachowanie szczególnej ostrożności oraz bezwzględny zakaz niebezpiecznych manewrów (tzw. palenie gumy, jazda poślizgami itp.).

12.36 Niedostosowanie się do punktu 12.35 będzie skutkowało nałożeniem kary finansowej i/lub dyskwalifikację zawodnika oraz usunięcie auta z terenu imprezy.

13 Badania lekarskie

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

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

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

13.4 Jeżeli badanie, o którym mowa w art.13.1 dało wynik pozytywny lub spełniony został art.13.3 wyklucza się kierowcę z zawodów, a dotychczasowy wynik uzyskany w zawodach zostaje anulowany.

13.5 Badanie przeprowadza się legalizowanym miernikiem.

14 Inne postanowienia

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

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

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

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

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

15 Kary

15.1 W przypadku naruszania zasad niniejszego Regulaminu, niebezpiecznego zachowania, łamania zasad obowiązujących na imprezie, działania wbrew poleceniom Organizatora będą nakładane przez Organizatora następujące kary regulaminowe:

15.1.1 upomnienie,

15.1.2 kara finansowa:

15.1.2.1 osoba, która przejechała między pasami startowymi karana jest opłatą w wysokości 500 PLN. Jeżeli działanie to spowodowało uszkodzenie kabla aparatury do pomiaru czasu Organizator nakłada karę 2000 PLN,

15.1.2.2 osoba, która w rażący sposób przekroczyła obowiązujące na terenie imprezy ograniczenie prędkości, karana jest opłatą w wysokości 200 PLN,

15.1.2.3 osoba, która dokonała niebezpiecznych manewrów (tzw. palenie gumy, jazda poślizgami itp.), karana jest opłatą w wysokości 500 PLN.

15.1.3 niedopuszczenie do startu,

15.1.4 dyskwalifikacja

15.1.5 usunięcie z terenu imprezy, w tym za niesportowe lub niebezpieczne zachowanie oraz za zakłócanie przebiegu imprezy,

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

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

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

16 Protesty i odwołania

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

16.2 Protest powinien być skierowany do Organizatora i złożony na piśmie wraz z kaucją 500 PLN w każdym momencie trwania imprezy lub najpóźniej w ciągu 30 minut od momentu ogłoszenia wyników prowizorycznych. Protest powinien zawierać dokładny opis wraz z punktem regulaminu, którego dotyczy oraz podpis zawodnika wraz z telefonem kontaktowym.

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

16.4 Władze zawodów (ZSS) rozpatrują protesty po wysłuchaniu zainteresowanych. Od decyzji ZSS zawodnikowi przysługuje prawo odwołania do GKSS. Zapowiedź odwołania musi być zgłoszona do ZSS w formie pisemnej z jednoczesną wpłatą kaucji w ciągu 1 godziny od wydania decyzji. Termin wniesienia odwołania upływa po 96 godzinach od chwili złożenia zapowiedzi do ZSS. Wyniki zawodów w części dotyczącej odwołania zostają ogłoszone jako prowizoryczne, bez wręczenia nagród, które zostają zatrzymane aż do ostatecznego ogłoszenia. Zapowiedź odwołania do GKSS od złożonego/przyjętego protestu wynosi 3000 PLN.

16.5 W przypadku uznania słuszności protestu, opłata zostaje zwrócona.

17 Punktacja cyklu MPWR

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

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

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

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

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

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

17.6 Każdy zawodnik otrzymuje dodatkowo jeden punkt, jeżeli wykonał przynajmniej jeden kwalifikowany przejazd.

18 Klasyfikacja roczna MPWR

18.1 Rozgrywki toczyć się będą o tytuł Mistrza Polski w klasach.

18.2 Zawodnik/kierowca jest klasyfikowany w sezonie, jeżeli został sklasyfikowany w minimum 2 rundach MPWR.

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

18.4 Zwycięzcą klasyfikacji rocznej MPWR w klasie startowej zostanie kierowca, który uzyska największą liczbę punktów.

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

18.6 Tytuły Mistrza, Wicemistrza i II Wicemistrza Polski otrzymują kierowcy sklasyfikowani na najlepszych miejscach w sezonie, jeżeli zostały spełnione następujące warunki minimalnej liczby sklasyfikowanych w minimum 2 rundach w sezonie:

- 2 kierowców dla tytułu Mistrza Polski w klasie,
- 3 kierowców dla tytułu Wicemistrza Polski w klasie,
- 4 kierowców dla tytułu II Wicemistrza Polski w klasie.

19 Przepisy końcowe

- 19.1 Poprzez fakt uczestnictwa w MPWR ~~lub przez wykupienie biletu wstępu~~ uczestnicy potwierdzają znajomość i podporządkowanie się Regulaminowi, rezygnując z dochodzenia jakichkolwiek roszczeń od Organizatora na drodze sądowej.
- 19.2 Wpłata wpisowego dla kierowców musi nastąpić przelewem nie później niż na 3 dni przed każdym MPWR, czyli do każdego czwartku poprzedzającego niedzielne MPWR (ostatecznym dokumentem jest wydruk kontrolny z konta Organizatora wykonany w sobotę poprzedzającą niedzielne MPWR).
- 19.3 Kierowcy zgadzają się na publikację swoich danych osobowych w wynikach MPWR oraz na przetwarzanie tych danych na potrzeby Organizatora.
- 19.4 Organizator zastrzega sobie prawo do zmian w regulaminie podczas trwania sezonu. Zmiany te mogą jedynie dotyczyć kwestii bezpieczeństwa lub zmian organizacyjnych. Zmiany muszą być wydane w formie komunikatu i podane do wiadomości zawodników nie później niż 14 dni przed planowaną rundą MPWR i zatwierdzone przez GKSS PZM.
- 19.5 Organizator zastrzega sobie prawo do przeprowadzenia przejazdów pokazowych, które nie będą wliczane do punktacji.
- 19.6 Szczegółowy harmonogram minutowy imprezy zostaje ogłoszony na stronach internetowych Organizatora nie później jak na 3 dni przed planowanym terminem MPWR.
- 19.7 Po przekroczeniu bramy wjazdowej uczestnik jest zobowiązany do podporządkowania się przepisom właściwych regulaminów znajdujących się na stronie internetowej Organizatora, poleceniom i instrukcjom wydawanym przez Organizatora, służby porządkowe, ochronę oraz osoby upoważnione przez Organizatora. Kierowca jest zobowiązany do niespożywania alkoholu i innych zakazanych przez prawo środków przed i w trakcie trwania imprezy.
- 19.8 Uczestnik jest zobowiązany do przestrzegania zasad bezpieczeństwa oraz ograniczenia prędkości do 30 km/h na terenie zawodów MPWR (z wyjątkiem startu w imprezie). Organizator zastrzega sobie prawo do usuwania z terenu imprezy osób stwarzających zagrożenie dla bezpieczeństwa uczestników (widzów, obsługi i zawodników).
- 19.9 Kierowcy startują w MPWR na własną odpowiedzialność ze świadomością istnienia ryzyka utraty zdrowia lub życia. Organizator nie odpowiada za szkody spowodowane przez kierowców wobec osób, jak również nie bierze na siebie odpowiedzialności za konsekwencje wypadków dla samych kierowców lub mienia.
- 19.10 Organizatorzy imprez sportu samochodowego są zobowiązani do zdecydowanego działania zwalczającego wnoszenie przez kibiców okrzyków o treści rasistowskiej, faszystowskiej, antysemickiej, nacjonalistycznej, satanistycznej, rażąco nieetycznej, pochwalającej terroryzm, nawołującej do waśni i nienawiści, a także za eksponowanie napisów i znaków o tej treści.
- 19.11 Prawo interpretacji i zmian niniejszego regulaminu zastrzega sobie Organizator i GKSS. Do kwestii nie ujętych w niniejszym regulaminie mają zastosowanie odpowiednie przepisy MKS wraz z jego załącznikami