

Stan prawny na dzień **17.03.2024 r.**

REGULAMIN RAMOWY

Opolski Samochodowy Puchar Rajdowy

2024



Polski Związek Motorowy Zarząd Okręgowy w Opolu
Okręgowa Komisja Sportu Samochodowego
www.pzm.pl/zo/opole/

ospr.pzm.opole.pl

Spis treści

1. Ustalenia Ogólne	3
2. Ogólne warunki organizacji	3
3. Podział na klasy.....	4
4. Zgłoszenia, wpisowe	5
5. Klasyfikacje w OSPR 2024	5
6. Opony i koła.....	6
7. Protesty	7
8. Kary	7
9. Inne postanowienia.....	7

1. Ustalenia Ogólne

1.1. Opolski Samochodowy Puchar Rajdowy jest własnością Zarządu Okręgowego Polskiego Związku Motorowego (ZO PZM) w Opolu. Nadzór nad przebiegiem Opolskiego Samochodowego Pucharu Rajdowego (zwanego dalej: OSPR) sprawuje Okręgowa Komisja Sportu Samochodowego (OKSS) przy ZO PZM w Opolu, która zastrzega sobie prawo do interpretacji niniejszego regulaminu i jest jedyną władzą upoważnioną do rozpatrywania oraz rozstrzygania wszelkich rozbieżności i wątpliwości, które mogą powstać przy stosowaniu i interpretacji niniejszego regulaminu oraz innych przepisów, w oparciu o które rozgrywane są rundy OSPR 2024.

1.2. Do OSPR będą zaliczane imprezy ujęte w oficjalnym kalendarzu cyklu na rok 2024 dostępnym na stronie internetowej ZO PZM w Opolu: www.pzm.pl/zo/opole oraz na oficjalnej stronie OSPR: ospr.pzm.opole.pl.

1.3. Rundy OSPR 2024 organizowane są przez Automobilkluby i Kluby zrzeszone w PZM i rozgrywane są w oparciu o następujące przepisy:

- Międzynarodowy Kodeks Sportowy FIA (MKS) wraz z załącznikami,
- Regulamin Sportowy Rajdów Regionalnych FIA (Regulamin Sportowy) wraz z zał.,
- Regulamin Ramowy Rajdów Okręgowych wraz z załącznikami,
- Regulamin Ramowy AIS wraz z załącznikami,
- niniejszy Regulamin OSPR 2024 wraz z załącznikami,
- Regulamin Ochrony Środowiska w Sportach Motorowych,
- Ustawę „Prawo o ruchu drogowym”.

1.4. Zgodnie z porozumieniem z OKSS przy ZO PZM w Katowicach, w ramach OSPR 2024 zostanie przeprowadzony Rajdowy Samochodowy Puchar Śląska (RSPŚI) 2024 w formie klasyfikacji rocznej. Szczegóły odnośnie RSPŚI 2024 oraz oficjalny kalendarz cyklu na rok 2024 dostępne są na stronie internetowej ZO PZM w Katowicach: www.pzm.pl/zo/katowice.

2. Ogólne warunki organizacji

2.1. Organizator rundy OSPR ma obowiązek przesłać:

- projekt regulaminu uzupełniającego, harmonogramu oraz wstępnych ustaleń z lokalnymi samorządami, w celu sprawdzenia przez OKSS ZO PZM w Opolu nie później, niż na 45 dni przed rozpoczęciem terminu zgłoszeń;
- w celu nadania wizy projekt regulaminu uzupełniającego wraz z oświadczeniem o zgodności przygotowanej dokumentacji imprezy z obowiązującymi przepisami, stanowiący załącznik nr 8 do regulaminu Ramowego AIS, do właściwej terytorialnie OKSS do miejsca rozgrywania rundy, nie później niż na 45 dni przed rozpoczęciem terminu zgłoszeń.

2.2. Klasyfikację cyklu OSPR 2024 prowadzi OKSS przy ZO PZM w Opolu.

2.3. OSPR to imprezy samochodowe z próbami sprawnościowymi (PS), o charakterze otwartym, dla kierujących samochodem, którzy:

- nie posiadają żadnych licencji kierowcy sportu samochodowego,
- posiadają aktualną (wznowioną) licencję „N-Drift” lub licencję kartingową,
- posiadają nieaktualną dowolną licencję sportu samochodowego, która nie została również wznowiona w sezonie 2023.

2.4. Warunkiem dopuszczenia do startu jest ukończenie przez kierowcę i pilota szkolenia z obowiązujących procedur bezpieczeństwa w rajdach samochodowych. Organizator imprezy musi w jej programie zaplanować i przeprowadzić w/w szkolenie, a jego uczestnikom przekazać dokument (załącznik nr 5 do Regulaminu Ramowego AIS) potwierdzający znajomość procedur bezpieczeństwa, który będzie honorowany w całym sezonie, na który został wystawiony.

2.5. Na każdą rundę OSPR OKSS przy ZO PZM w Opolu powoła Zespół Sędziów Sportowych (ZSS). W przypadku rund łączonych z OSPR, skład ZSS będzie ten sam dla wszystkich imprez łączonych w czasie jednych zawodów. Każdy Organizator rundy łączonej zobowiązany jest sporządzić odrębne dokumentacje ZSS dla poszczególnych imprez (RO, Super KJS, KJS) i dostarczyć kompletną dokumentację do OKSS Opole w terminie do 3 dni od zakończenia danych zawodów.

2.6. Jeżeli runda OSPR jest organizowana przez Klub spoza ZO PZM w Opolu, gdzie przewodniczący ZSS nie został wyznaczony przez OKSS ZO PZM w Opolu, funkcję Obserwatora będzie pełnić sędzia ZSS wyznaczony przez OKSS PZM w Opolu.

2.7. Organizator zobowiązany jest zaplanować pojemność trasy na minimum 40 uczestników OSPR.

2.8. W każdej rundzie OSPR obowiązuje przydział numerów startowych według następującej kolejności, zgodnie z aktualną klasyfikacją generalną cyklu w klasach: GOŚĆ, OSPR1, RWD, OSPR2, OSPR3, OSPR4, CENTO, RETRO. Numery startowe dla załóg w klasie GOŚĆ zostaną przydzielone na podstawie klasy samochodu.

2.9. W przypadku rund łączonych z RO, Super KJS otrzyma numery od nr 101 (lub 201/301, w zależności od ilości cykli na danych zawodach).

3. Dopuszczone samochody - podział na grupy i klasy oraz warunki techniczne

3.1. Samochody dopuszczone do rund OSPR będą podzielone na klasy zgodnie z poniższą tabelą:

<u>Klasy</u>	<u>Pojemność silnika / Grupy samochodów</u>	<u>Wymagania</u>
<u>OSPR1</u>	<u>powyżej 2000 cm³</u>	<u>Załącznik 3 i 3a do regulaminu AIS oraz Załącznik 1 do niniejszego regulaminu</u>
<u>OSPR2</u>	<u>powyżej 1600 cm³ i do 2000 cm³</u>	
<u>OSPR3</u>	<u>powyżej 1400 cm³ i do 1600 cm³</u>	
<u>OSPR4</u>	<u>do 1400 cm³</u>	<u>Załącznik 3 i 3a do regulaminu AIS oraz Załącznik 1 do niniejszego regulaminu</u>
<u>CENTO</u>	<u>Fiat Cinquecento i Seicento z wolnossącym silnikiem benzynowym do 1242 cm³</u>	
<u>RWD</u>	<u>Samochody z napędem na tylną oś</u>	
<u>RETRO</u>	<u>Samochody historyczne do 2000 cm³</u>	<u>Załącznik 1 do niniejszego regulaminu oraz pkt 3.1.2</u>
<u>GOŚĆ</u>	<u>Zgodne z art. 4.1 oraz 4.2. regulaminu RO</u>	<u>Regulamin RO</u>

3.1.1. Samochody posiadające niżej wymienione silniki zostaną dopuszczone do startu w klasie, biorąc pod uwagę pojemność silnika wynikającą z pomnożenia nominalnej pojemności silnika (zgodnie z Zał. J):

- silnikiem Wankla x współczynnik 1,8;

- silnik doładowany ZI (benzynowy) x współczynnik 1,7;
- silnik doładowany ZS (diesel) x współczynnik 1,5 (diesel).

3.1.2. Klasa RETRO - samochody homologowane (liczy się data homologacji, a nie zastosowanych jej rozszerzeń) lub wyprodukowane przed 31.12.1995 r., a także polskie samochody tj. Polonez, Fiat 126p i Fiat 125p bez względu na rok produkcji. Dopuszczone zostaną tylko samochody z silnikami pochodzącymi z wersji fabrycznych lub homologowanych przez FIA lub PZM.

3.2. W OSPR, w charakterze kierowcy, dopuszcza się udział zawodników posiadających licencje sportu samochodowego, jednakże będą oni klasyfikowani w odrębnej klasie GOŚĆ zgodnie z art. 1.1. i art. 1.2. Regulaminu AIS, zarówno w poszczególnych rundach, jak i w klasyfikacji rocznej.

3.3. Ostateczny podział na klasy określa lista startowa zatwierdzona przez ZSS.

3.4. Opis wyposażenia bezpieczeństwa osobistego załogi oraz pojazdów startujących w OSPR określony jest w zał. 3a Regulaminu Ramowego AIS, a w przypadku klasy GOSC w regulaminie RO.

4. Zgłoszenia, wpisowe

4.1. Uczestnik zamierzający wziąć udział w danej imprezie musi zgłosić się przez system zgłoszeń dostępny na stronie: <http://zgloszenia.pzm.opole.pl>. Po prawidłowym wypełnieniu zgłoszenia i opłaceniu wpisowego, otrzyma mailem potwierdzenie przyjęcia zgłoszenia.

4.2 Na uczestniku leży pełna odpowiedzialność za poprawne wypełnienie i przesłanie zgłoszenia. Oryginał zgłoszenia musi być podpisany przez obydwu członków załogi i wraz z kartą OA/BK przedłożony organizatorowi podczas odbioru administracyjnego.

4.3. Ustala się, iż w sezonie 2024 wysokość wpisowego na pojedynczą rundę OSPR nie może być wyższe niż 750 zł.

4.4. W przypadku ostatniej rundy cyklu pierwszeństwo w przyjęciu zgłoszenia będą miały załogi, które były klasyfikowane w cyklu, w szczególności walczące o pierwsze trzy miejsca w klasach oraz klasyfikacji generalnej.

5. Klasyfikacje w OSPR 2024

5.1. W rundach OSPR będą prowadzone klasyfikacje:

- generalna (bez uwzględnienia uczestników z klasy GOŚĆ)
- w klasach

5.2. We wszystkich klasyfikacjach stosowana będzie następująca punktacja, zgodnie z tabelą:

Zajęte miejsce	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	XIII	XIV	XV
Zdobyte punkty	30	24	21	19	17	15	13	11	9	7	5	4	3	2	1

5.3. Organizator zobowiązany jest zapewnić w klasyfikacji generalnej zawodów oraz w klasach po 2 puchary za pierwsze trzy miejsca.

5.4. W rocznej klasyfikacji generalnej OSPR będą sklasyfikowani kierowcy oraz piloci, którzy zajmą punktowane miejsca oraz wystartują w minimum trzech rundach.

5.5. Starty w klasie GOŚĆ nie będą liczone do puli startów potrzebnych do sklasyfikowania w klasyfikacji generalnej OSPR.

5.6. Warunkiem sklasyfikowania załogi w danej klasie jest zajęcie punktowanych miejsc oraz minimum trzykrotny start w tej samej klasie.

5.7. We wszystkich klasyfikacjach rocznych OSPR załogi będą klasyfikowane w całości, tj. kierowca i pilot razem, jeżeli w każdej rundzie startowali w tym samym składzie. Jeśli w trakcie sezonu nastąpiły zmiany w składzie załogi, to warunkiem uwzględnienia pilota w klasyfikacji rocznej jest jego start w więcej niż połowie rozegranych rund z tym samym kierowcą. Przyjmuje się, że po spełnieniu tego warunku kierowca i pilot stanowili załogę, która zostanie razem sklasyfikowana na koniec sezonu. Ewentualne przypadki szczególne związane ze stosowaniem tego przepisu rozstrzygać będzie OKSS Opole na pisemny wniosek zainteresowanych.

5.8. W przypadku uzyskania przez dwie lub więcej załóg identycznej ilości punktów do klasyfikacji rocznej, o ich miejscach zdecyduje większa liczba pierwszych, a następnie drugich, trzecich miejsc itd., osiągniętych w danej klasyfikacji, biorąc pod uwagę tylko te imprezy, w których wszystkie te załogi zdobywały punkty zaliczane do klasyfikacji końcowej.

5.9. W dalszej kolejności decydować będzie większa liczba wyższych miejsc osiągniętych w danej klasyfikacji wszystkich imprez, w których każda z załóg z taką samą ilością punktów wzięła udział.

5.10. W przypadku dalszego remisu, o kolejności zadecyduje największa ilość punktów uzyskana ostatniej rundzie cyklu. Jeżeli załoga nie będzie w niej sklasyfikowana, uwzględniona zostanie przedostatnia runda itd.

5.11. Puchary za klasyfikacje roczne zostaną wręczone jeśli rozegrane zostaną minimum 3 rundy OSPR.

5.12. Impreza (runda) zostanie zaliczona do klasyfikacji OSPR jeżeli przynajmniej jedna załoga (samochód) pokona minimum 51% całkowitej długości km prób sprawnościowych.

5.13. Jeżeli runda OSPR nie może odbyć się w całości z jakichkolwiek powodów, to punkty do klasyfikacji rocznej zostaną przyznane zgodnie z art. 3.1.2 Regulaminu Sportowego.

5.14. Rozdanie nagród rocznych zdobywcom pucharów nastąpi w terminie ustalonym przez OKSS ZO PZM Opolu, o czym zdobywcy pucharów zostaną poinformowani listownie/mailowo po zakończeniu sezonu.

5.15. W klasyfikacji generalnej cyklu i w poszczególnych klasach będą wręczone puchary bez względu na ilość sklasyfikowanych.

6. Opony i koła

6.1. Dozwolone są opony z homologacją E lub opony asfaltowe zgodne z zał. V Regulaminu Sportowego Rajdów Regionalnych FIA.

6.2. Zabronione jest stosowanie wszelkich urządzeń umożliwiających oponom zachowanie swoich właściwości z ciśnieniem wewnętrznym równym lub mniejszym niż ciśnienie atmosferyczne. Wnętrze opony (przestrzeń pomiędzy obręczą koła i wewnętrzną częścią opony) musi być wypełniona wyłącznie powietrzem.

6.3. Jakakolwiek obróbka chemiczna i/lub mechaniczna opon, jest zabroniona. Jakiegokolwiek urządzenia do grzania opon założone na oponę lub felgę są zabronione.

6.4. Samochód startujący w imprezie może być wyposażony maksymalnie tylko w dwa koła zapasowe.

6.5. Producent opon, musi zapewnić widoczne znaki kontrolne.

6.6. Przez cały czas trwania imprezy, głębokość bieżnika opon asfaltowych zamontowanych na samochodzie nie może być mniejsza niż 1,6 mm, na co najmniej trzech czwartych powierzchni bieżnika.

6.7. Zabrania się tzw. „grzania opon” (wężykowanie, zygzakowanie) na wszystkich otwartych dla ruchu drogach dojazdowych podczas trwania imprezy, jak również przed startem do PS, gdy strefy grzania opon nie zostały wyznaczone przez organizatora.

6.8. Za każde wykryte naruszenie regulaminu opon zostanie nałożona na załogę kara wyznaczona przez ZSS.

7. Protesty

7.1. Każdy protest musi być złożony na piśmie do ZSS lub za pośrednictwem Dyrektora Imprezy. W przypadku jego nieobecności protest może być złożony bezpośrednio do Przewodniczącego ZSS.

7.2. Protesty i zażalenia w sprawie wykroczeń regulaminowych i błędów rachunkowych w wynikach prowizorycznych mogą być kierowane do ZSS za pośrednictwem Dyrektora wyłącznie na piśmie, w terminie 30 minut od chwili opublikowania klasyfikacji prowizorycznej. Protesty dotyczące ostatecznej klasyfikacji końcowej, protesty zbiorowe i protesty dotyczące zapisów w karcie drogowej nie będą przyjmowane.

7.3. Do protestu dołączona musi być kaucja, która wynosi 100% wpłaconego wpisowego. Kaucja podlega zwrotowi w przypadku uznania protestu. Protest będzie rozpatrzony przez ZSS.

7.4. Wszelkie odwołania od decyzji ZSS muszą być składane przez uczestnika do OKSS. Od decyzji OKSS przysługuje odwołanie do GKSS przy zachowaniu trybu odwołań zgodnie z MKS.

7.5. Kaucja przy odwołaniu do OKSS wynosi 500,- PLN, natomiast kaucja przy odwołaniu do GKSS wynosi 3000,- PLN

8. Kary

Kary zgodnie z zał. nr 1 regulaminu ramowego AIS.

9. Inne postanowienia

9.1. OKSS ZO PZM Opole zastrzega sobie prawo do wydawania instrukcji dodatkowych oraz uzupełniających, jak również do odwołania cyklu. Odwołanie nie może jednak nastąpić później niż w dniu odbioru administracyjnego pierwszej rundy OSPR.

9.2. Wszelkie spory w drodze złożonego protestu na danej imprezie rozstrzygać będzie OKSS Opole.

9.3. Organizator nie przyjmuje na siebie odpowiedzialności za szkody wynikłe podczas trwania OSPR, zarówno w stosunku do załóg i ich sprzętu, jak i spowodowane przez nich, w sposób pośredni lub bezpośredni, szkody i straty w stosunku do osób trzecich i ich mienia.



9.4. Nagrody i puchary nieodebrane przez załogę lub przez upoważnione osoby w dniu zawodów przechodzą na własność organizatora.

9.5. Oficjalna strona internetowa OSPR: ospr.pzm.opole.pl.

Zatwierdzono przez OKSS Opole w dniu **17.03.2024 r.**

Załącznik 1 – Dodatkowe do Załącznika 3 i 3a regulaminu AIS wymagania techniczne odnośnie samochodów biorących udział w OSPR

1. Dopuszczalne samochody

Samochody:

- z instalacjami gazowymi CNG/LPG,
- hybrydowe i elektryczne w których napięcie instalacji elektrycznej wynosi powyżej 30V prądu zmiennego (AC) oraz powyżej 60V prądu stałego (DC)

nie są dopuszczone do udziału w OSPR.

2. Akumulator

Obowiązują poniższe zapisy art. 5.8.3 art. 255 Zał. J 2019 do MKS odnośnie akumulatorów, jeżeli nie zostało zachowane rozwiązanie oryginalne, tj.:

Producent i typ akumulatora:

- Producent, pojemność oraz przewody akumulatora/akumulatorów są dowolne.
- Napięcie nominalne musi być takie samo lub niższe jak oryginalnie w samochodzie seryjnym.
- Oryginalna liczba akumulatorów musi zostać zachowana.

Lokalizacja akumulatora/akumulatorów:

- Lokalizacja akumulatora/akumulatorów jest dowolna.
- Akumulator musi być typu suchego* jeżeli nie jest zamontowany w komorze silnika.
Jeżeli jest zamontowany w kokpicie:
- Akumulator musi być zamontowany za podstawą fotela kierowcy lub pilota.

Zamocowanie akumulatora:

- Każdy akumulator musi być pewnie zamocowany, a złącze plus musi być izolowane.
- Jeżeli akumulator został przeniesiony z oryginalnej lokalizacji, musi zostać zamontowany do nadwozia przy użyciu zamontowanej do podłogi śrubami i nakrętkami metalowej podstawy oraz dwóch metalowych taśm z osłoną izolacyjną.
- Do zamocowania metalowych taśm muszą być użyte śruby o rozmiarze przynajmniej M10 i pod każdą z nich płytką wzmacniającą o grubości przynajmniej 3 mm i powierzchni 20 cm² od dołu karoserii.

*Akumulatory AGM są uznane jako spełniające definicję akumulatora typu suchego.

3. Otuliny ochronne klatki bezpieczeństwa

Rekomenduje się zapisy art. 8.3. art. 253 Zał. J 2021 odnośnie otulin ochronnych klatki bezpieczeństwa. Jako minimalne obowiązują poniższe zapisy art. 8.3.5 art. 253 Zał. J 2016:

- W miejscach możliwego kontaktu ciała załogi z klatką bezpieczeństwa należy zastosować niepalną otulinę w celu ochrony.
- W miejscach możliwego kontaktu kasków załogi z klatką bezpieczeństwa otulina musi spełniać wymagania normy FIA 8857-2001, type A (patrz Lista Techniczna nr 23 „Roll Cage Padding Homologated by the FIA”) i muszą być trwale zamontowane do klatki bezpieczeństwa.
- Zastosowanie: Wszystkie kategorie.

4. Nadwozie

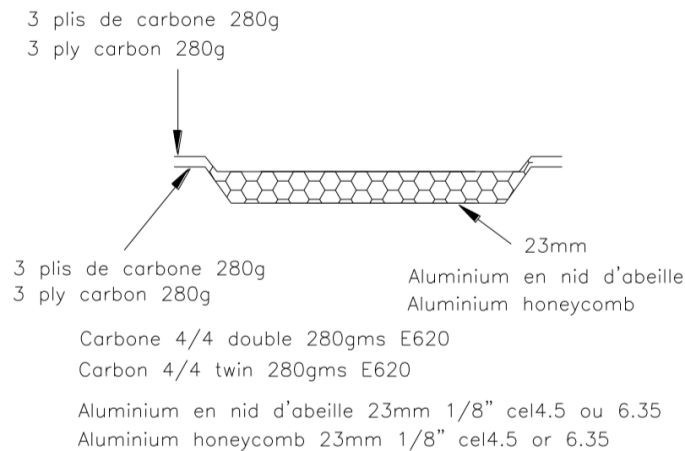
4.1. Oryginalne elementy karoserii mogą zostać zastąpione innymi, które:

- są częściami zamiennymi o identycznym kształcie i wykonane z tego samego materiału lub stali,
- występują w homologacji FIA danego samochodu.

Samochody, w których elementy karoserii zostały zastąpione kompozytowymi (włókna szklane lub węglowe, Kevlar, etc.), z tworzyw sztucznych lub zostały z nich wycięte wzmocnienia i nie spełniają warunków punktu 4.1, nie zostaną dopuszczone do udziału w OSPR.

4.2. Wzmocnienia dachu nie mogą być modyfikowane ani usuwane.

4.3. Wzmocnienia drzwi mogą być usunięte, tylko pod warunkiem zastosowania niepalnych, kompozytowych paneli drzwiowych o minimalnej specyfikacji jak na rysunku 255-14.



255-14

Jeżeli wzmocnienia drzwi nie zostały usunięte lub zmodyfikowane, oryginalne panele drzwiowe mogą być zastąpione następującymi wykonanymi z:

- arkusza metalu o grubości przynajmniej 0.5 mm,
- włókna węglowego o grubości przynajmniej 1 mm,
- innego solidnego i niepalnego materiału o grubości przynajmniej 2 mm,

Panele te muszą zakrywać cały otwór w drzwiach powstały w wyniku usunięcia oryginalnego panelu.

4.4. Oryginalna szyba przednia musi być wykonana ze szkła klejonego i może być zastąpiona wyłącznie szybą występującą w homologacji FIA danego samochodu.

5. Fotele

5.1. Dopuszczone fotele kubełkowe: fotele posiadające aktualną homologację FIA, fotele z wygasłą homologacją FIA, fotele bez homologacji FIA producenta foteli MIRCO i BIMARCO.

5.2. Mocowanie foteli w punktach fabrycznych, zgodnie z homologacją FIA danego samochodu lub zgodnie z art. 16 art. 253 Zał. J rysunek 253-65B.

W przypadku zastosowania rozwiązań zawartych w homologacji FIA danego samochodu, w trakcie badania kontrolnego należy obowiązkowo posiadać do wglądu homologację FIA w formie elektronicznej lub jej wydruk, w celu możliwości zweryfikowania zgodności tych rozwiązań z homologacją.