

REGULAMIN TECHNICZNY
SAMOCHODÓW HISTORYCZNYCH
RSMP i GSMP
NA ROK 2010



Polski Związek Motorowy
Główna Komisja Sportu Samochodowego
www.pzm.pl

1. Ustalenia ogólne

1.1 Niniejszy regulamin został stworzony w celu promowania w Polsce startów samochodami, które są oryginalnymi samochodami historycznymi lub zbudowane są w takiej samej specyfikacji jak oryginalne samochody historyczne.

1.2 Do rozgrywek w sezonie 20010 dopuszczone zostają następujące samochody historyczne :

1.2.1 Samochody historyczne tzw. „**oryginały**” przygotowane wg Załącznika „K” FIA (bez konieczności posiadania certyfikatu FIA, **certyfikat jest wymagany, jeżeli zawodnik/kierowca chce zdobywać punkty w CEZ.**

1.2.2 Samochody historyczne tzw. „**repliki**” opisane szczegółowo w punkcie 4 niniejszego regulaminu.

1.3 W sezonie 20010 dopuszczone zostaną samochody produkcji krajowej lub zagranicznej, których homologacja FIA wygasła ponad 4 lata temu oraz wszystkie samochody z utraconą homologacją PZM.

2. Podział na grupy i klasy

2.1 W sezonie 2010 samochody historyczne zostaną podzielone na grupę „HR” w RSMP i grupę „HS” w GSMP oraz na klasy wg pojemności skokowej silnika:

2.1.1. RSMP

- „HR 9” lub „HS 750” do 750 cm³
- „HR 10” lub „HS 1300” powyżej 750 do 1300 cm³
- „HR 11” lub „HS 1600” powyżej 1300 do 1600 cm³
- „HR 12” lub „HS 2000” powyżej 1600 do 2000 cm³
- „HR 13” lub „HS +2000”

2.1.2. GSMP.

W GSMP mogą startować wszystkie grupy wiekowe wg Zał. K/MKS.

Samochody historyczne zostaną podzielone na grupy wiekowe oraz na klasy wg pojemności skokowej silnika w oparciu o pkt. 3 oraz zał. I do Zał. K/MKS. O przynależności do danej grupy wiekowej decyduje data wydania karty homologacyjnej FIA dla danego modelu samochodu.

Podział na klasy dla grup wiekowych od „E” do „J” :

- do 750 cm³
- powyżej 750 - 1150 cm³
- powyżej 1150 – 1300 cm³
- powyżej 1300 – 1600 cm³
- powyżej 1600 – 2500 cm³
- powyżej 2500 cm³

Dla grupy wiekowej „Z” (youeng timer) ma zastosowanie podział na klasy wg pojemności skokowej silnika wg aktualnego Zał J/MKS.

3. Przepisy bezpieczeństwa

3.1 Klatki bezpieczeństwa muszą być wykonane z rur stalowych zgodnie z wymaganiami Załącznika „K” lub Załącznika „J” obowiązującego w okresie późniejszym od daty wygaśnięcia homologacji sportowej samochodu.

Obicia ochronne (otuliny) są obowiązkowe (wg pkt 8.2.2.6 aktualnego Zał. „J” FIA).

3.2 Pasy bezpieczeństwa muszą być stosowane wg aktualnie obowiązujących przepisów (Zał. „J” FIA art.253, art.6 oraz lista techniczna FIA nr 24)

3.2.1 Dla samochodów HR i HS o pojemności skokowej do 1300 cm³ dopuszcza się stosowanie pasów bezpieczeństwa, homologowanych przez FIA i odpowiadającym normom 8853/98 lub 8854/98, przez dodatkowy okres maksymalnie 2 lat, od wygaśnięcia terminu homologacji.

3.3 W samochodach grupy HR oraz HS -2000 dopuszcza się stosowanie foteli z homologacją FIA 8855-1999 (lista techn. FIA Nr 12), które mogą być użytkowane maksymalnie przez okres 7 lat od daty produkcji, bez dodatkowych przeglądów fabrycznych

3.3.1 W samochodach HS+2000 obowiązkowe jest stosowanie foteli wg aktualnie obowiązujących przepisów (Zał. „J” FIA art. 253, art.16).

3.4 Kierowcy i/lub piloci muszą używać odzieży ochronnej i kasków wg aktualnie obowiązujących przepisów i wymagań Zał. „L” FIA

3.5 Gaśnice i/lub systemy gaśnicze muszą być stosowane wg pkt 7 art. 253 aktualnego Załącznika „J” FIA.

3.6 W pozostałym zakresie warunków bezpieczeństwa obowiązują wymagania określone w art. 253 aktualnego Zał. J.

4. Szczegółowe postanowienia – samochody „Repliki”

4.1 Do grupy samochodów historycznych tzw. „replik” zaliczane będą samochody, które utraciły możliwość startu w zawodach RSMP lub GSMP z powodu upływu ważności kart homologacyjnych N/A oraz zakończenia się dodatkowego okresu 4 lat, określonego w MKS.

4.2 Samochody posiadające silniki z doładowaniem, muszą posiadać zamontowany na sprężarce ogranicznik (zwężkę). Wymiary ogranicznika oraz sposób jego plombowania, muszą być zgodne z przepisami określonymi w Zał. J, jaki obowiązywał w okresie daty ważności karty homologacyjnej samochodu.

4.3 Maksymalny dozwolony zakres przeróbek i zmian musi być zgodny z przepisami zawartymi w Załączniku K lub Załączniku J, wydanym w roku produkcji samochodu.

4.4 Dla samochodów nie posiadających certyfikatu FIA wymagane jest minimum 75% zgodności nadwozia, w porównaniu do samochodu oryginalnego.

4.5 Szyba przednia musi być wykonana ze szkła warstwowego „klejonego”. Pozostałe szyby muszą być wykonane ze szkła bezpiecznego, (o czym świadczy ich oznakowanie).

4.6 Uszy holownicze są obowiązkowe.

4.7 Zewnętrzny wyłącznik prądu jest obowiązkowy w GSMP natomiast w RSMP jest zalecany (pkt 5.1-3, Zał. K).

5. Badania kontrolne - BK

5.1 W czasie BK1 zawodnik i/lub kierowca musi przedstawić kartę homologacyjną danego samochodu na drukach FIA (oryginał) oraz Książeczkę Samochodu Sportowego (pod rygorem niedopuszczenia do zawodów). Wskazane jest posiadanie również innych dokumentów umożliwiających identyfikację samochodu lub części oraz opisujących jego historię.

5.2 Każdy samochód musi być przygotowany wg posiadanej homologacji.

5.3 Podczas BK1 będzie się odbywać plombowanie sprężarek lub innych wytypowanych części / zespołów.

5.4 Dopuszcza się stosowanie rozwiązań wariantów, jakie były dopuszczone w czasie trwania homologacji.

5.5 Zabronione jest jakiegokolwiek przystosowanie wersji samochodu, która nie była homologowana na wersję homologowaną.

5.6 Samochody, które zostaną uznane jako konstrukcje niebezpieczne nie zostaną dopuszczone do udziału w zawodach.

6. Postanowienia końcowe

6.1 Wszystkie samochody grupy HR muszą być wyposażone w tłumik układu wydechowego a poziom hałasu nie może przekraczać 98 dB(A).

6.2 Samochody mogą startować na oponach zwykłych lub sportowych, których rozmiary będą zbliżone do opon oryginalnych z tolerancją $\pm 10\%$.

Ponadto indeks nośności oraz indeks prędkości opon musi być odpowiedni do masy samochodu i osiągniętych prędkości.

Ponadto w samochodach HR opony muszą odpowiadać przepisom regulaminu ogumienia RSMP.

6.2.1 W GSMP zabrania się grzania opon.

6.3 Masa samochodów grupy HS i HR powinna odpowiadać przepisom technicznym FIA, z okresu pochodzenia samochodu lub podanej w karcie homologacyjnej.

6.4 Zaleca się stosowanie kolorystyki samochodów, jaka była stosowana w samochodach przygotowanych w danym okresie, do udziału w imprezach sportowych (np. na podstawie posiadanych fotografii, filmów).

6.5 Wszystko, co nie jest w niniejszym regulaminie dozwolone, jest zabronione.

6.6 W sezonie 2010 wszyscy zawodnicy zobowiązani są do wypełnienia i złożenia u Delegata Technicznego GKSS PZM, Karty Zgodności Historycznej Technicznej, zwanej dalej KZHIT.

KZHIT zostaną **zweryfikowane** i wydane na **następnych** zawodach.

6.7 W przypadku zebrania się w danej klasie pojemnościowej min. 5 samochodów z jednej kategorii wiekowej lub jednej marki, istnieje możliwość utworzenia **oddzielnej klasy wiekowej lub markowej**. W takim przypadku **punktacja prowadzona będzie osobno dla tej klasy i w klasyfikacji generalnej**.

Decyzję podejmie GKSS po złożeniu pisemnego wniosku przez zainteresowanych.

Zatwierdzono na posiedzeniu GKSS w dniu 16 grudnia 2009r.