

**REGULAMIN TECHNICZNY ZAWODÓW
DRIFTINGOWY PUCHAR TORU JASTRZĄB 2024
dla klas Profi i Street**

**ART. 1
ZASADY OGÓLNE**

1. Organizatorem wydarzenia jest firma ITS Michalczewski sp. z o.o. z siedzibą w Radomiu przy Ks. Łukasika 5, wpisanej do rejestru przedsiębiorców prowadzonego przez Sąd Rejonowy Lublin Wschód z siedzibą w Świdniku, VI Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego pod nr KRS 0000818519, NIP 9482621081, REGON 385223010. (właściciel i zarządca Autodromu Jastrzęb), zwany dalej **Organizatorem**.
2. Do udziału w wydarzeniu Driftingowy Puchar Toru Jastrzęb 2024 dopuszcza się samochody osobowe posiadające wyłącznie napęd na tylne koła (RWD).
3. Zabrania się startowania samochodami o konstrukcji rurowej, w których za funkcję nośną odpowiada tylko i wyłącznie konstrukcja rurowa, a nie oryginalne elementy nośne nadwozia.
4. Samochody z nadwoziem otwartym w czasie zawodów muszą mieć zamknięty dach (zaleca się stosowanie tzw. hard topów).
5. Pojazdy biorące udział w treningach i zawodach organizowanych w ramach wydarzenia muszą posiadać wszystkie elementy karoserii.

**ART. 2
MODYFIKACJE**

1. Dozwolone są wszelkiego rodzaju modyfikacje: silnika wraz z jego osprzętem, układu przeniesienia napędu, zawieszenia, układu kierowniczego oraz układu hamulcowego przy zachowaniu działania hamulca nożnego na wszystkie 4 koła. Modyfikacje w/w elementów nie mogą ograniczać ich pierwotnych funkcji.
2. Rozmiar opon nie musi odpowiadać rozmiarowi opon fabrycznych.
3. Zabrania się stosowania opon typu slick. Ograniczenie dotyczy tylko tylnej osi.
4. Dopuszczalne jest stosowanie opon typu semi slick.
5. Wprowadza się obowiązek stosowania na tylnej osi podczas przejazdów kwalifikacyjnych oraz przejazdów w parach w Top32, Top16, Top8, Top4 i przejazdów finałowych opon o maksymalnym dopuszczalnym rozmiarze na poziomie R18, szerokości 285 i profilu 40.
6. Podczas przejazdów punktowanych wymagane jest dodatkowe oznakowanie w postaci kontrastowego oznaczenia ramienia felgi obu felg pojazdu zamontowanych na tylnej osi.
7. Samochód musi posiadać sprawne światła awaryjne koloru pomarańczowego.
8. W przypadku nieprzestrzegania przez Zawodnika/Zawodniczkę zasad regulaminu dotyczących dopuszczalnego ogumienia Zespół Sędziów Driftingowych (ZSD) ma prawo do dyskwalifikacji Zawodnika/Zawodniczki z udziału w zawodach.
9. Światła stopu oraz awaryjne muszą być sprawne.
10. Samochód musi posiadać dodatkowe światło STOP przód i tył w postaci taśmy LED zamontowanej na górnej krawędzi szyby o długości minimum 80 cm. Powyższy zapis nie dotyczy klasy Street.
11. Samochód biorący udział w zawodach nie może posiadać odsłoniętych ostrych krawędzi, które mogą stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa.

ART. 3
WYMOGI BEZPIECZEŃSTWA SAMOCHODU

1. Klatka bezpieczeństwa musi mieć minimum 6 punktów (stóp) mocowania. Zaleca się, aby w przypadku pałąka przedniego, pałąka głównego i pałąków bocznych, każda stopa mocująca była zamocowana przy użyciu co najmniej 3 śrub (minimum M8, klasa 8.8) do stalowej płytki wzmacniającej o minimalnej grubości 3mm i minimalnej powierzchni 120cm², która jest przyspawana do nadwozia. Zaleca się, aby podpory tylne były zamocowane co najmniej 2 śrubami M8 do płytki minimum 60cm². Stopy mocowania mogą być przyspawane do płytek wzmacniających, klatka bezpieczeństwa może być przyspawana do nadwozia. Zabrania się stosowania klatek skręcanych. Zaleca się, aby klatka bezpieczeństwa spełniała wymogi Art. 253 zał. "J" art. 8 Międzynarodowego Kodeksu Sportowego FIA. Powyższy zapis nie dotyczy klasy Street.
2. Jeśli seryjne drzwi zostały zmienione, wówczas wymaga się wzmocnienia bocznego klatki bezpieczeństwa z „krzyżem” między słupkami bocznymi A i B wg zał. „J”. Zalecane jest też zastosowanie dodatkowego wzmocnienia w postaci tzw. poziomej drabinki (wypukła w stronę drzwi).
3. Samochód musi posiadać jednoczęściowy, kubelkowy fotel kierowcy zamontowany na stałe za pomocą profesjonalnych wsporników montażowych. Zabrania się stosowania szyn przesuwanych. Zaleca się montaż fotela posiadającego ważną lub utraconą homologację FIA.
4. Sposób montażu fotela:
 - a. wsporniki foteli mogą być zamocowane na zakotwiczeniach do mocowania foteli używanych w oryginalnym samochodzie,
 - b. wsporniki foteli mogą być zamocowane do dodatkowych poprzeczek, które dospawane są do nadwozia za pomocą płytek końcowych o powierzchni min. 120 cm² i grubości min. 3 mm. Poprzeczki o profilu „U” muszą być wykonane z kątownika z blachy stalowej o grubości min. 2,5 mm i minimalnych wymiarach 35 x 20 mm,
 - c. wsporniki foteli mogą być zamocowane bezpośrednio do nadwozia/podwozia w co najmniej 4 punktach na fotel, przy użyciu śrub o średnicy min. 8 mm (min. klasa twardości 8.8) i za pomocą płytek wzmacniających (płytki oporowe). Minimalne pole kontaktu pomiędzy wspornikiem, nadwoziem/podwoziem i płytką oporową wynosi 40 cm² dla każdego punktu zamocowania.
5. Jeżeli kierowca klasy Profi (w klasie Street obowiązuje bezwzględny zakaz) zamierza wozić pasażerów (dopuszczalne wyłącznie podczas sesji treningowych), fotel pasażera wraz z mocowaniem musi bezwzględnie spełniać takie same warunki bezpieczeństwa jak fotel kierowcy.
6. Samochód musi posiadać minimum 4-punktowe, minimum 2-calowe pasy bezpieczeństwa kierowcy z homologacją dopuszczenia do ruchu. Zaleca się montaż pasów 3-calowych posiadających ważną lub utraconą homologację FIA.
7. Sposób montażu pasów:
 - a. kąt pomiędzy oparciem fotela, a odcinkiem ramieniowego pasa bezpieczeństwa znajdującym się pomiędzy oparciem fotela, a tylnym mocowaniem pasa musi wynosić nie więcej niż 45 stopni i minimum 10 stopni względem linii poziomej wyprowadzonej z górnej krawędzi oparcia. Zaleca się montaż tylnej części pasów do klatki bezpieczeństwa, pod warunkiem że posiada wzmocnienia poprzeczne tylnych podpór.

- b. pasy biodrowe i kroczone (w przypadku 5 lub 6 punktowych) nie mogą obejmować krawędzi fotela, lecz muszą przechodzić przez fotel tak, aby obejmowały i trzymały okolice miednicy na możliwie jak największej powierzchni.
 - c. zabronione jest mocowanie pasów bezpieczeństwa do foteli lub ich wsporników,
 - d. pasy bezpieczeństwa mogą być zamontowane w punktach montażu seryjnych pasów. Jeżeli zamocowanie pasów ramieniowych i/lub kroczone w seryjnych punktach nie jest możliwe, lub montaż nie spełniałby zachowania regulaminowych kątów, należy wykonać w nadwoziu lub podwoziu nowe punkty zamocowania, dla pasów ramieniowych powinny one być umieszczone jak najbliżej osi tylnych kół. W każdym z nowo wykonanych punktów zamocowania dla pasów, musi być zastosowana stalowa płyta wzmacniająca o powierzchni minimum 40 cm² i grubości minimum 3 mm.
8. Jeżeli kierowca klasy Profi (w klasie Street obowiązuje bezwzględny zakaz) zamierza wozić pasażerów (dopuszczalne wyłącznie podczas sesji treningowej), pasy bezpieczeństwa dla pasażera wraz z mocowaniem muszą bezwzględnie spełniać takie same warunki bezpieczeństwa jak pasy bezpieczeństwa kierowcy.
9. Samochód musi posiadać główny wyłącznik prądu:
- a. główny wyłącznik prądu musi wyłączać wszystkie obwody instalacji elektrycznej (m.in. akumulator, alternator, światła, sygnały dźwiękowe, zapłon, odbiorniki elektryczne, itp.), musi również unieruchamiać silnik,
 - b. kierowca siedzący normalnie za kierownicą z zapiętymi pasami bezpieczeństwa, musi mieć możliwość ręcznego uruchomienia wyłącznika prądu,
 - c. wyłączenie dopływu prądu musi być także dostępne z zewnątrz pojazdu za pomocą tzw. linki do wyłącznika prądu i oznakowane odpowiednim symbolem – wymóg ten nie dotyczy klasy Street.
10. Samochód musi posiadać sprawną gaśnicę (min. 2 kg) z ważną homologacją na sztywno zamocowaną w łatwo dostępnym miejscu. Zaleca się montaż systemu gaśniczego.
11. Samochód musi posiadać pełną niepalną przegrodę oddzielającą komorę silnikową od przedziału pasażerskiego. W przypadku gdy chłodnice znajdują się w bagażniku, zalecany jest również montaż niepalnej przegrody oddzielająca bagażnik od kabiny. Wszelkie otwory w przegrodach są niedopuszczalne.
12. Akumulator musi być zamocowany na stałe, klema „dodatnia” osłonięta. W przypadku montażu akumulatora wewnątrz kabiny wymaga się zastosowania przykręcanej obudowy akumulatora i zaleca się wykonanie otworu w nadwoziu w celu odprowadzenia płynu w przypadku wylania.
13. W przypadku montażu innego zbiornika paliwa niż seryjny przewody paliwowe muszą posiadać taką samą specyfikację jak przewody seryjne. Jeżeli nieseryjny zbiornik paliwa nie posiada homologacji, to zaleca się, aby wraz z pompą oddzielony niepalną przegrodą od kabiny.
14. Odpowietrzenie zbiornika paliwa innego niż seryjny musi posiadać zaworek grawitacyjny odprowadzający opary paliwa na zewnątrz pojazdu.
15. Samochód musi posiadać ucho holownicze z przodu i z tyłu. Musi być ono umiejscowione w sposób widoczny i łatwo dostępny.
16. Zastosowanie niefabrycznej maski lub kłapy bagażnika wymaga użycia zapinek bezpieczeństwa.
17. Szyba przednia obowiązkowo musi być wykonana ze szkła warstwowego klejonego. Pozostałe szyby seryjne mogą być zastąpione szybami wykonanymi z poliwęglanu.
18. W samochodzie nie mogą znajdować się żadne luźne przedmioty, które mogłyby spowodować zagrożenie dla kierowcy lub pasażera.

19. Podczas przejazdów treningowych i zawodów, zarówno okno kierowcy, jak i pasażera, a także „szyberdach” muszą pozostać zamknięte.
20. Wszelkiego rodzaju wycieki płynów, olejów i paliwa są niedopuszczalne.
21. Bezwzględnie wymagane jest stosowanie pod samochodem w parku maszyn w miejscu serwisowym zawodnika nieprzepuszczalnej maty.
22. Organizator zastrzega sobie prawo do odmówienia korzystania z toru zawodnikowi, którego pojazd nie spełnia wymogów bezpieczeństwa.

ART. 4

WYMOGI BEZPIECZEŃSTWA ZAWODNIKA

1. Zawodnik/Zawodniczka biorący/-a udział w zawodach musi posiadać kask do motorsportu z homologacją dopuszczenia do ruchu ECE. Zaleca się kask, który posiada ważną lub utraconą homologację FIA. Kierowca musi mieć założony i zapięty kask, dopóki samochód znajduje się w strefie ocenianej i startowej.
2. Jeżeli Zawodnik/Zawodniczka (klasy Profi) zamierza wozić pasażerów, pasażer musi bezwzględnie posiadać kask spełniający takie same warunki bezpieczeństwa jak kask kierowcy.
3. Zawodnik/Zawodniczka musi posiadać jednoczęściowy kombinezon do motorsportu.
4. Obowiązkowe jest stosowanie rękawic do motorsportu.
5. Obowiązkowe jest stosowanie butów do motorsportu.
6. Wymagane stosowanie systemu HANS lub Hybryda
7. W przypadku zamiaru przewożenia pasażerów kierowca jest zobowiązany do uprzedniego podpisania stosownych oświadczeń w biurze zawodów.

ART. 5.

POSTANOWIENIA KOŃCOWE

1. Samochód, którego konstrukcja pozwala sądzić, że mogłaby zagrażać bezpieczeństwu, może być wykluczony przez Zespół Sędziów Driftingowych (ZSD) z udziału w zawodach.
2. Organizator zastrzega sobie prawo do odmówienia korzystania z toru każdemu pojazdowi i/lub kierowcy, który nie spełnia wymogów bezpieczeństwa.