



Regulamin **GULF Racing Sprint**

• Organizator

Organizatorem cyklu jest Motopark Klub Koszalin, ul. Gnieźnieńska 8a. Oficjalni reprezentanci imprezy zostaną przedstawieni każdorazowo w odpowiednim komunikacie na stronie internetowej www.motopark.pl oraz na tablicy wyników podczas imprezy.

• Cel i charakter imprezy

Celem imprezy jest podnoszenie bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez doskonalenie umiejętności prowadzenia samochodu. Impreza ma charakter otwarty, dostępny dla każdej osoby spełniającej warunki niniejszego regulaminu.

Wszystkie rundy odbędą się na torze asfaltowym Ośrodka Sportów Motorowych - Motopark Koszalin, ul. Gnieźnieńska 8a.

• Przebieg rywalizacji

W klasie „Maluch Sport” oraz „Maluch Super Sport”, czas pierwszej próby będzie jednocześnie kwalifikacją do pole position w półfinale turnieju pokazowego zaś miejsca zajęte w półfinale kwalifikacją do finałowego turnieju pokazowego „Maluch Sport”/„Maluch Super Sport”.

W trakcie trwania każdej rundy, uczestnicy mają prawo do treningu i zapoznania się z trasą w czasie wyznaczonym w harmonogramie czasowym imprezy. Na tor można wjechać tylko samochodem po wykonanej procedurze kontrolnej - potwierdzeniem jest odpowiednia naklejka umieszczana w dolnym rogu przedniej szyby pojazdu.

Do klasyfikacji łącznej sezonu liczone jest 8 najlepszych wyników z wszystkich rund w sezonie.

• Uczestnicy

Kierowcy startują w imprezie na własną odpowiedzialność. Organizator, władze i kierownictwo imprezy nie odpowiadają za szkody spowodowane przez kierowców wobec osób trzecich, jak również nie biorą na siebie odpowiedzialności za konsekwencje wypadków dla samych kierowców lub ich mienia.

Poprzez fakt uczestnictwa w imprezie, kierowca potwierdza znajomość i podporządkowanie się regulaminowi, rezygnując z dochodzenia jakichkolwiek roszczeń od organizatora na drodze sądowej.

Uczestnik zgłoszony do zawodów zobowiązuje się do znajomości przepisów niniejszego regulaminu oraz do całkowitego podporządkowania się tym przepisom, komunikatom oraz poleceniom i instrukcjom wydawanych przez władze imprezy.

Pod rygorem niedopuszczenia lub wykluczenia z imprezy, każdy uczestnik zobowiązany jest do:

- złożenia karty: „Oświadczenie Dotyczące Stanu Technicznego Pojazdu” oraz poddania się procedurze kontrolnej pojazdu w wyznaczonym czasie,
- wystartowania kompletnym autem (nie dopuszcza się demontowania lamp, drzwi, klap itp.),
- obecności na odprawie uczestników,
- odbycia wszystkich prób sportowych w zapiętych pasach bezpieczeństwa i kasku ochronnym, z zamkniętymi szybami oraz z umieszczonym na samochodzie numerem startowym wg. zaleceń,
- przejechania każdej trasy rundy zgodnie z kierunkiem podanym na przedstawionym schemacie próby,
- w trakcie wyścigu na dochodzenie zawodnik dogoniony musi ustąpić miejsca i umożliwić doganiającemu swobodny przejazd,
- zamieszczenia naklejek promocyjnych Partnerów imprezy, zgodnie z aktualnymi wytycznymi jej organizatorów.

• Podział na klasy

Rywalizacja odbywa się w następujących klasach:

- MS** - Maluch Sport
- MSS** - Maluch Super Sport

Uczestnicy w wieku 12 - 18 lat startują w odpowiedniej klasie pojemnościowej.

• **Zgłoszenia i wpisowe**

Uczestnik zobowiązany jest przed rozpoczęciem zawodów dokonać rejestracji w biurze zawodów oraz opłaty wpisowego. Wpłata wpisowego po wypełnieniu formularza zgłoszeniowego następuje gotówką w dniu zawodów.

Wpisowe na jedną rundę wynosi 150 zł.

Uczestnik podczas procedury rejestracji wypełnia formularz zgłoszenia zawierający dane uczestnika, pojazdu oraz „Oświadczenie Dotyczące Stanu Technicznego Pojazdu”. Wszystkie formularze uczestnik musi podpisać własnoręcznie i za podane w nich informacje bierze pełną odpowiedzialność.

Organizator zobowiązany jest do wydania numerów startowych, materiałów reklamowych partnerów imprezy oraz wydania karty „Oświadczenie Dotyczące Stanu Technicznego Pojazdu”.

Karta „Oświadczenia Dotyczącego Stanu Technicznego Pojazdu” jest dokumentem niezbędnym do wykonania procedury kontrolnej pojazdu.

Organizator ma prawo nieprzyjęcia zgłoszenia bez podania przyczyny.

• **Odbiór administracyjny i procedura kontrolna**

Każdy uczestnik jest zobowiązany do złożenia „Oświadczenia Dotyczącego Stanu Technicznego Pojazdu”, którym będzie uczestniczył w imprezie oraz przekazania tego dokumentu podczas procedury kontrolnej pojazdu w wyznaczonym przez organizatora miejscu i czasie.

Do rywalizacji dopuszcza się opony tylko ze znacznikiem homologacyjnym „E”.

- Samochody seryjne (dopuszczone do ruchu drogowego) – wymagane dokumenty do okazania: dowód osobisty, prawo jazdy, dowód rejestracyjny z ważnym przeglądem.
- Samochody niezarejestrowane lub bez ważnego przeglądu, muszą być wyposażone w klatkę bezpieczeństwa zgodną z załącznikiem J, min. 4-punktowe pasy bezpieczeństwa oraz fotel zamontowany „na sztywno” z homologacją FIA (dopuszcza się utraconą).
- Samochody sportowe, przygotowane wg regulaminów zatwierdzonych przez Główną Komisję Sportów Samochodowych Polskiego Związku Motorowego – muszą posiadać Książkę Samochodu Sportowego.
- Samochody klasy „Maluch Sport” – specyfikacja wg poniższego regulaminu.

Regulamin techniczny klasy „MALUCH SPORT”

Reklama obowiązkowa organizatora

Każdy zawodnik jest zobowiązany do umieszczenia reklamy organizatora na samochodzie, a w szczególności naklejki umieszczonej z przodu samochodu (na górze przedniej szyby), z tyłu samochodu (na tylnej klapie pod kratkami) oraz naklejkami sponsorskim. Wszystkie naklejki są udostępniane przez organizatora. Zawodnik może uwolnić się od tego obowiązku poprzez uiszczenie opłaty w wysokości dwukrotnego wpisowego.

Fotel kierowcy

Fotel kubelkowy kierowcy z homologacją (może być z utraconą homologacją).

Mocowanie wsporników foteli bezpośrednio do nadwozia. Zabroniony jest montaż fotela na oryginalnych szynach samochodu. Fotel musi być zamocowany do wsporników w 4 punktach, 2 w przedniej i 2 w tylnej części fotela, przy użyciu śrub o średnicy minimum 8 mm i wzmocnień stanowiących integralną część fotela. Wsporniki muszą być zamocowane do nadwozia w co najmniej 4 punktach/fotel, przy użyciu śrub o średnicy minimum 8mm i płytek wzmocniających. Minimalne pole kontaktu pomiędzy wspornikiem, nadwoziem i płytką wynosi 40 cm² dla każdego punktu zamocowania. Minimalna grubość wsporników i płytek wzmocniających wynosi 3 mm w przypadku zastosowania stali i 5 mm w przypadku stopów metali lekkich. Minimalna długość każdego wspornika wynosi 6cm. Każdy punkt zamocowania musi być w stanie wytrzymać obciążenie o wartości 15.000N przyłożone w dowolnym kierunku. W przypadku gdy zastosowane są szyny do regulacji położenia fotela, musi to być rozwiązanie homologowane z fotelem (oryginalne).

Pasy bezpieczeństwa

Pasy bezpieczeństwa co najmniej 4-punktowe o szerokości 3" Klamra rozłączana za pomocą gałki obrotowej z homologacją (może być z utraconą homologacją)

Punkty mocowania pasów

Zabronione jest mocowanie pasów bezpieczeństwa do foteli lub ich wsporników. Pasy ramieniowe powinny być skierowane do tyłu w dół i zamontowane w taki sposób, aby kąt utworzony z linią poziomą wprowadzoną z górnej krawędzi oparcia wyniósł nie więcej niż 45°. Zaleca się nie przekraczanie 10°. Maksymalny kąt odchylenia względem osi fotela wynosi +/- 20°. W miarę możliwości powinny być wykorzystane oryginalne punkty do montażu pasów, wykonane przez producenta w belkach o przekroju ceownikowym. Punkty montażu tworzące większy kąt odchylenia w stosunku do linii poziomej nie mogą być wykorzystane. Pasy ramieniowe, w konfiguracji 4-punktowej muszą być zamontowane krzyżowo, symetrycznie względem osi centralnej przednich foteli. Pasy biodrowe i kroczone nie mogą obejmować krawędzi fotela, lecz muszą przechodzić przez fotel tak, aby obejmowały i trzymały okolice miednicy na możliwie jak największej powierzchni. Pasy biodrowe muszą być ściśle dopasowane do zgięcia pomiędzy dolną częścią miednicy, a górną częścią uda. W żadnym wypadku pas biodrowy nie może być zamontowany tak, że przebiegałby przez okolice brzucha. Jeżeli zamocowanie pasów ramieniowych i/lub kroczone w seryjnych punktach nie jest możliwe, 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 należy zastosować stalową płytę wzmocniającą o powierzchni minimum 40 cm² i grubości minimum 3 mm.

Eksploatacja pasów

Pasy bezpieczeństwa muszą być używane w konfiguracji przewidzianej homologacją, bez żadnych modyfikacji lub usuwania części oraz zgodnie z instrukcją producenta. Skuteczność i żywotność pasów jest ściśle związana ze sposobem ich zamontowania, używania i konserwacji. Pasy muszą być wymienione na nowe po każdym poważniejszym wypadku, a także w razie jakiegokolwiek uszkodzenia, przetarcia lub osłabienia taśmy pasa, np. wskutek działania środków chemicznych lub światła słonecznego. Muszą być wymienione także wtedy, gdy metalowe części uległy wygięciu, deformacji lub korozji. W każdym przypadku, gdy pasy nie funkcjonują w sposób idealny muszą być wymienione.

Klatka Bezpieczeństwa

Stalowa klatka bezpieczeństwa musi być zgodna z (Zał. J).

Minimalna konfiguracja klatki:

Konstrukcja bazowa musi się składać z następujących elementów: 1 pałąk główny + 2 pół-pałąki boczne + 1 element poprzeczny + 2 podpory tylne + 2 elementy wzdlużne + 1 element przekątny + 6 stóp mocowania.

- Pałąk główny
Pionowa część pałąka głównego musi przebiegać jak najbliżej wewnętrznego obrysu nadwozia i może mieć tylko 1 wygięcie w dolnej części pionowej.
- Pół-pałąki boczne

Przedni słupek pół-pałaka musi być dopasowany kształtem do przednich słupków możliwie najbliżej przedniej szyby i może mieć tylko 1 wygięcie w dolnej części pionowej. Mogą być połączone z pałakiem głównym połączeniem rozłączalnym.

- Element poprzeczny
Prosty element spawany do pół-pałaków na wysokości górnej krawędzi szyby czołowej. Nie powinien ograniczać widoczności przez szybę.
- Podpory tylne
Podpory tylne muszą być zamocowane do pałaka głównego w pobliżu dachu i jego górnych kątów zewnętrznych, po obu stronach samochodu, ewentualnie za pomocą połączeń rozłączalnych. Muszą tworzyć kąt co najmniej 30° wobec płaszczyzny pionowej, przebiegać w kierunku tyłu samochodu, być proste i przebiegać możliwie jak najbliżej wewnętrznego obrysu nadwozia.
- Elementy wzdluzne:
Po każdej stronie samochodu 1 element podłużny musi być zamontowany. Może być rozłączalny za pomocą połączenia.
- Element przekatny
Klatka bezpieczeństwa musi na pałaku głównym lub tylnych podporach posiadać 1 element przekątny. Kierunek przekątnej może być zmieniony. Element przekątny musi być prosty i może być rozłączalny za pomocą połączenia. Górna krawędź przekątnej musi łączyć się z pałakiem głównym mniej niż 100 mm od jej połączenia z tylną podporą lub podpora tylna mniej niż 100 mm od jej połączenia z pałakiem głównym. Dolna krawędź przekątnej musi łączyć się z pałakiem głównym lub tylną podporą mniej niż 100 mm od stopy mocowania.
- Połączenia rozłączne
Połączenia pałaka głównego z pół-pałakami bocznymi i podporami tylnymi muszą znajdować się na poziomie dachu. W żadnym przypadku na poziomie dachu nie mogą być umieszczone więcej niż 4 połączenia dające się rozmontować.

Mocowanie klatki do nadwozia

Minimalne ilości mocowań wynoszą:

- 1 dla każdego słupka pół-pałaka bocznego
- 1 dla każdego słupka pałaka głównego
- 1 dla każdej podpory tylnej

Punkty mocowania pałaka głównego i pół-pałaków bocznych:

Każdy punkt mocowania musi posiadać płytkę stopę mocującą o minimalnej grubości 3 mm. Każda stopa mocująca musi być zamocowana przy użyciu co najmniej 3 śrub do stalowej płytki wzmacniającej o minimalnej grubości 3mm i powierzchni minimalnej 120 cm², która jest przyspawana do nadwozia. Powierzchnia 120cm² musi być powierzchnią kontaktową pomiędzy płytą wzmacniającą i nadwoziem. Należy stosować śruby o wymiarze co najmniej M8 i standardzie ISO 8.8 lub wyższym. Nakrętki muszą być samo zabezpieczające lub z podkładkami zabezpieczającymi przed odkręceniem. Kąt pomiędzy 2 śrubami (mierzony w stosunku do osi rury na poziomie podstawy) nie może być mniejszy niż 60°.

Punkty mocowania tylnych podpór

Każda podpora tylna musi być zamocowana co najmniej 2 śrubami M8 ze stopami mocowania o minimalnej powierzchni 60 cm².

Specyfikacja używanych rur

Materiał, minimum	Minimalna wytrzymałość na rozciąganie	Minimalne wymiary (średnica x grubość ścianki w mm)	Zastosowanie
Stal węglowa, ciągniona na zimno, zawierająca maks. 0,3% węgla	350 N/mm ²	45 x 2.5 lub 50 x 2.0	Pałak główny
		38 x 2.5 lub 40 x 2.0	Pół-pałaki i pozostałe elementy klatki

Zalecania dotyczące spawania

Powinny być wykonane na całym obwodzie rury. Wszystkie spawy muszą być możliwie jak najwyższej jakości i muszą być całkowicie wtopione w metal (preferując spawanie łukiem w osłonie gazowej). Chociaż prawidłowy wygląd zewnętrzny nie daje jeszcze gwarancji odpowiedniej jakości, to niewłaściwy wygląd spoiny z pewnością oznacza że została ona wykonana wadliwie. W przypadku użycia stali obrabianej cieplnie należy przestrzegać specjalnych wskazówek producenta (specjalne elektrody, spawanie w osłonie gazowej).

Okładziny ochronne

Te miejsca klatki bezpieczeństwa, które mogłyby być narażone na bezpośredni kontakt z ciałem zawodników, muszą być obłożone niepalną otuliną zabezpieczającą. Te miejsca klatki bezpieczeństwa, które mogłyby być narażone na bezpośredni kontakt z kaskami zajmujących miejsce, muszą być obłożone otuliną zabezpieczającą i ta musi być na stałe zamontowana do klatki.

System gaśniczy (gaśnica)

Wszystkie samochody muszą być wyposażone w jedną gaśnicę. Minimalna ilość środka gaśniczego:

- AFFF: 2,4l
- FX G-TEC: 2kg
- Viro 3: 2kg
- Zero 360: 2kg
- Proszek: 2kg

Mocowanie gaśnicy

Wszystkie gaśnice muszą być odpowiednio zabezpieczone. Ich zamocowania muszą wytrzymać opóźnienie 25g. Zaleca się montaż równolegle do osi podłużnej pojazdu, zaworem do tyłu samochodu. Ponadto, dopuszcza się tylko zamocowania z metalowej taśmy z metalowym zapięciem (co najmniej dwa zapięcia) umożliwiającym szybkie wyjęcie gaśnicy. Gaśnica musi być łatwo dostępna dla kierowcy i/lub osób trzecich.

Akumulator

Akumulator musi być solidnie zamocowany w miejscu mocowania fabrycznego, a jego bieguny muszą być zabezpieczone przed zwarcie. Jeżeli został przeniesiony z oryginalnego miejsca, do kabiny pasażerskiej, to musi być typu suchego i musi być osłonięty specjalną plastikową obudową zamocowaną niezależnie.

Wyłącznik prądu

Główny wyłącznik prądu musi wyłączać wszystkie obwody instalacji elektrycznej (akumulator, alternator lub prądnica, światła, sygnały dźwiękowe, zapłon, odbiorniki elektryczne, itp.), musi również unieruchamiać silnik. Wyłącznik ten musi być typu nieiskrzącego i musi być dostępny ze środka i z zewnątrz samochodu. Z zewnątrz samochodu, wyłącznik musi być usytuowany obowiązkowo u dołu lewego słupka przedniej szyby. Wyłącznik musi być wyraźnie oznaczony czerwoną błyskawicą na niebieskim trójkącie z białą obwódką, o podstawie co najmniej 12 cm.

Zbiornik paliwa

Zbiornik paliwa musi być metalowym seryjnym zbiornikiem, zamontowanym w oryginalnym miejscu, z seryjnym układem napełnienia i szczelnym korkiem.

Pompa paliwa

Pompa paliwa musi być seryjna. Zabronione są elektryczne pompy paliwa.

Przewody paliwowe

Jeśli nie zachowane zostało rozwiązanie seryjne lub jeżeli przewody przeprowadzone są wewnątrz pojazdu, przewody muszą spełniać następujące specyfikacje:

- muszą posiadać połączenia gwintowane, zaciskane lub samozamykające a przewody elastyczne muszą posiadać zewnętrzny opłot odporny na ścieranie i płomienie (niepodtrzymujący ognia),
- przewody paliwowe muszą być odporne na działanie ciśnienia 70 bar (1000 psi) oraz temperatury minimum 135°C.

Przewody paliwowe mogą przechodzić przez kabinę, ale nie mogą mieć żadnych połączeń wewnątrz, z wyjątkiem połączeń na przegrodzie przedniej, tylnej lub na bezpiecznym zbiorniku, zgodnie z Zał. J.

Szyby

Przednia szyba musi być dopuszczona do ruchu na drogach publicznych, o czym świadczy oznakowanie. Szyba przednia musi być wykonana ze szkła warstwowego „klejonego”. Mogą być zastosowane dodatkowe mocowania przedniej szyby. Dozwolony jest pas przeciwsłoneczny na szybie przedniej pod warunkiem, że umożliwi on załodze widzenie sygnalizacji. Boczne szyby i szyba tylna: obowiązkowe jest zastosowanie folii

przeciwodpryskowej dla seryjnych szyb bocznych i tylnej lub zastosowanie „szyb” z poliwęglanu o grubości min. 3 mm. Dozwolone jest użycie szyb przyciemnianych i/lub folii przeciwodpryskowej dla szyb bocznych i tylnej. W takim przypadku, obowiązują przepisy ruchu drogowego. Rozmiar szyb nie może być zmieniony. Szyby w drzwiach nie muszą być otwieralne, zezwala się na usunięcie mechanizmów podnoszenia szyb. Drzwi muszą być odpowiednio dostosowane do zamontowania szyb. Dodatkowo zamocowania szyb mogą być stosowane, przednia szyba musi być wyposażona w co najmniej jedną wycieraczkę. W przypadku dwóch wycieraczek, wycieraczki mogą być ze sobą łączone, przednia szyba musi być wyposażona w dwie wycieraczki. Musi zostać zachowane rozwiązanie seryjne silniczka i mechanizmu wycieraczek. Obowiązkowo stosuje się siatki ochronne zamocowane na konstrukcji bezpieczeństwa. Siatki muszą mieć następująca charakterystykę, zgodnie z Zał. J:

- minimalna szerokość pasa: 19 mm
- minimalny wymiar otworów 25 x 25 mm
- maksymalny wymiar otworów 60 x60 mm

Siatki muszą pokrywać cały otwór opuszczonej szyby, aż do środka kierownicy.

Widoczność do tyłu musi być zapewniona przy pomocy 2 lusterek zewnętrznych (jednego z prawej strony i drugiego z lewej strony). Lusterka mogą być seryjne. Każde lustro musi mieć powierzchnie odbijającą co najmniej 90 cm². Lustro wewnętrzne jest nieobowiązkowe.

Ucho holownicze

Musi być zamontowane z przodu i z tyłu pojazdu. Może być ono używane tylko w przypadku, gdy samochód może się swobodnie toczyć. Ucho musi być dobrze widoczne i pomalowane na kolor żółty, czerwony lub pomarańczowy, i musi być oznakowane naklejką w formie strzałki.

Obowiązkowe oświetlenie

Obowiązkowym oświetleniem są 2 światła pozycyjne przednie i 2 czerwone światło tylne z żarówką o mocy 21 W, które będą włączane w czasie opadów deszczu, 2 światła STOP, oraz przednie i tylne światła kierunkowskazów. Przednie lampy muszą być oklejone taśmą w formie krzyża. Oświetlenie musi być zamontowane w oryginalnym miejscu, oprócz światła STOP, które mogą być założone przy tylnej szybie. Kształt i wymiary lamp nie mogą być zmienione.

Nadwozie

Nadwozie może być odelżone, do wagi minimalnej i obspawane. Jakiegokolwiek zmiany struktury nośnej nadwozia samonośnego są niedozwolone.

Konstrukcja musi zostać taka, jaka była oryginalnie: zmiana na ramę rurową z nadwoziem z laminatu jest zabroniona.

Elementy nadwozia z laminatu są zabronione.

Drzwi muszą być wykonane z oryginalnego fabrycznego materiału. Oboje drzwi muszą być otwieralne. Należy również zachować oryginalny sposób zamykania (zawiasy). W przypadku modyfikacji konstrukcji drzwi, wymagane jest zastosowanie dwóch pałaków bocznych, zgodnie z Zał. J. Oboje drzwi muszą być wyposażone w oryginalną belkę usztywniającą. Imię i nazwisko, grupa krwi, i narodowość muszą być umieszczone na drzwiach po obu stronach, za pomocą naklejki w formacie 31 x 4 cm.

Tylne spojler są zabronione – prócz elementów nadwozia pochodzących z epoki objętej homologacją. Progi i zderzaki „tuningowe” są zabronione, jak również łapacze powietrza na dachu lub przedniej klapie oraz poszerzenia nadwozia. Boczne wloty powietrza w oryginalnym miejscu, lub w tylnych bocznych szybach są dozwolone, przednie spojler umieszczone poniżej osi kół są dozwolone.

Przednie i tylne zderzaki mogą być zdjęte. „Tuningowane” zderzaki ze światłami przeciwmgielnymi, kratkami i spojlerami są zabronione.

Malowanie samochodu w kolorach odblaskowych, jak również malowanie w sposób przypominający służby policyjne, karetki, wozy strażackie, itd. jest zabronione.

Układ kierowniczy

Kierownica jest dowolna.

Układ kierowniczy musi być seryjny. Dopuszcza się zmiany układu kierowniczego na tz. szybki układ kierowniczy przy zastosowaniu seryjnych części Fiata 126p.

Układ hamulcowy

Układ hamulcowy musi być seryjny.

Zawieszenie

Zawieszenie musi być seryjnym zawieszeniem dedykowanym do Fiata 126p. Dopuszcza się modyfikacje zawieszenia seryjnego. Dopuszcza się wzmacnianie elementów zawieszenia oraz podwozia w miejscu ich mocowania. Dopuszcza się zastąpienie tulei metalowo-gumowych na elementy wykonane z tworzyw sztucznych o twardości takiej samej bądź większej niż tuleje seryjne. Dopuszczalne jest stosowanie halt-pasów.

Zmiana na zawieszenie niezależne jest zabroniona.

Odpowietrzenie silnika

Musi być wprowadzone do zbiornika zbierającego. Musi on mieć pojemność co najmniej 2 l. Pojemnik ten musi być wykonany bądź z przezroczystego plastiku, bądź posiadać przezroczysty wziernik. Bagnet oleju musi być zabezpieczony przed wypadnięciem.

Układ wydechowy

Układ wydechowy jest dowolny pod warunkiem zastosowania rur wydechowych o średnicy odpowiadającej oryginałowi. Tłumik nie może być prowizoryczny, a spaliny muszą opuszczać układ tylko przez końcówkę. Maksymalny poziom głośności nie może przekraczać 103 dB(A). Elementy układu wydechowego nie mogą wystawać poza obrys samochodu.

Kolanka wydechowe muszą być seryjne oraz nie mogą być w żaden sposób modyfikowane pod względem przepływu spalin (powiększanie średnicy wewnętrznej, polerowanie itp.)

Masa samochodu

Minimalna masa samochodu wynosi 550 kg.

Silnik

Dopuszcza się wszystkie wersje chłodzonych powietrzem włoskich i polskich Fiatów 126 oprócz Fiata 126 cabrio. Brak ograniczenia roku produkcji.

Samochody muszą mieć oryginalną konstrukcję silnika i oryginalny system chłodzenia: 2-cylindrowy silnik maluchowski, oryginalnie chłodzony powietrzem.

Silnik Bis'a jest niedozwolony.

Silnik musi pozostać seryjny oraz zabudowany w miejscu oryginalnym.

Pojemność maksymalna 662ccm (tzw. trzeci szlif).

Zabronione są jakiegokolwiek modyfikacje układu łożkowo-korbowego.

Głowica musi pozostać seryjną głowicą, zabroniona jest zmiana głowicy na inną. Zabronione są jakiegokolwiek modyfikacje głowicy (porting, polerowanie kanałów głowicy, zmiana zaworów na większe itp.).

Dopuszcza się planowanie głowicy do wysokości nie mniejszej niż 85mm.

Dopuszczalne jest fazowania seryjnego wałka rozrządu. Zmiana wałka rozrządu na sportowy jest zabroniona.

Dozwolona jest zmiana wagi seryjnego koła zamachowego, koła zamachowe inne niż seryjne są zabronione (aluminiowe itp.).

Gaźnik musi być seryjny, przepustnica nie mogą być modyfikowana (rozwiercane, polerowane itp.). Dozwolone są modyfikacje innych części gaźnika(dysze, rurki emulsyjne, dyfuzor oraz obudowa gaźnika), podstawki pod gaźnik dowolne.

Wtrysk paliwa, kompresor lub turbodoładowanie są niedozwolone.

Dozwolone jest modyfikowanie seryjnej obudowy silnika oraz usunięcie tłumika szmerów ssania.

Auto musi posiadać seryjny, sprawny i niemodyfikowany alternator lub prądnicę.

Skrzynia biegów.

Dopuszczalna jest tylko seryjna skrzynia biegów o oryginalnych przełożeniach.

Zabronione są zmiany przełożeń skrzyni biegów lub zamontowanie skrzyni biegów innej niż seryjna.

Koła

Rodzaj kół jest dowolny, tak jak ich szerokość, natomiast ich średnica musi odpowiadać: 10", 12" lub 13". Obowiązkowo styl felg musi odpowiadać epoce samochodu lub pochodzić ze starszej epoki. Górna część koła kompletnego położona powyżej jego osi, musi być zakryta przez błotniki przy pomiarze pionowym.

Dozwolone jest zastosowanie dystansów.

Dopuszczone są tylko opony z homologacją „E”.

Wnętrze

Deska rozdzielcza nie musi posiadać oryginalnego fabrycznego kształtu. Zegary w desce umieszczać można dowolnie, również dodając inne zegary.

**JAKIEKOLWIEK INNE MODYFIKACJE NIE WYMIENIONE W REGULAMINIE UWAŻA SIĘ ZA
ZABRONIONE**

**W TRAKCIE TRWANIA IMPREZY ORGANIZATOR MA PRAWO SPRAWDZENIA ZGODNOŚCI
SAMOCHODU Z REGULAMINEM TECHNICZNYM. NIE PODDANIE SIĘ KONTROLI RÓWNOZNACZNE
BĘDZIE Z DYSKWALIFIKACJĄ ZAWODNIKA W DANEJ RUNDZIE.**

**Jeśli organizator podczas Procedury Kontrolnej lub w każdym momencie trwania imprezy uzna
samochód za nieprawidłowo przygotowany, co mogłoby stwarzać niebezpieczeństwo, może nie
dopuszczać samochodu do startu lub przerwać jego start.**

Regulamin techniczny klasy „MALUCH SUPER SPORT”

Reklama obowiązkowa organizatora

Każdy zawodnik jest zobowiązany do umieszczenia reklamy organizatora na samochodzie, a w szczególności naklejki umieszczonej z przodu samochodu (na górze przedniej szyby), z tyłu samochodu (na tylnej klapie pod kratkami) oraz naklejkami sponsorskim. Wszystkie naklejki są udostępniane przez organizatora. Zawodnik może uwolnić się od tego obowiązku poprzez uiszczenie opłaty w wysokości dwukrotnego wpisowego.

Bezpieczeństwo

Kierowca ma obowiązek używania kombinezonu z ważną homologacją i homologowanego kasku (może być z utraconą homologacją).

Fotel kierowcy

Fotel kubełkowy kierowcy z homologacją (może być z utraconą homologacją).

Mocowanie wsporników foteli bezpośrednio do nadwozia. Zabroniony jest montaż fotela na oryginalnych szynach samochodu. Fotel musi być zamocowany do wsporników w 4 punktach, 2 w przedniej i 2 w tylnej części fotela, przy użyciu śrub o średnicy minimum 8 mm i wzmocnień stanowiących integralną część fotela. Wsporniki muszą być zamocowane do nadwozia w co najmniej 4 punktach/fotel, przy użyciu śrub o średnicy minimum 8mm i płytek wzmacniających. Minimalne pole kontaktu pomiędzy wspornikiem, nadwoziem i płytką wynosi 40 cm² dla każdego punktu zamocowania. Minimalna grubość wsporników i płytek wzmocniających wynosi 3 mm w przypadku zastosowania stali i 5 mm w przypadku stopów metali lekkich. Minimalna długość każdego wspornika wynosi 6cm. Każdy punkt zamocowania musi być w stanie wytrzymać obciążenie o wartości 15.000N przyłożone w dowolnym kierunku. W przypadku gdy zastosowane są szyny do regulacji położenia fotela, musi to być rozwiązanie homologowane z fotelem (oryginalne).

Pasy bezpieczeństwa

Pasy bezpieczeństwa co najmniej 4-punktowe o szerokości 3" Klamra rozłączana za pomocą gałki obrotowej z homologacją (może być z utraconą homologacją)

Punkty mocowania pasów

Zabronione jest mocowanie pasów bezpieczeństwa do foteli lub ich wsporników. Pasy ramieniowe powinny być skierowane do tyłu w dół i zamontowane w taki sposób, aby kąt utworzony z linią poziomą wprowadzoną z górnej krawędzi oparcia wyniósł nie więcej niż 45°. Zaleca się nie przekraczanie 10°. Maksymalny kąt odchylenia względem osi fotela wynosi +/- 20°. W miarę możliwości powinny być wykorzystane oryginalne punkty do montażu pasów, wykonane przez producenta w belkach o przekroju ceownikowym. Punkty montażu tworzące większy kąt odchylenia w stosunku do linii poziomej nie mogą być wykorzystane. Pasy ramieniowe, w konfiguracji 4-punktowej muszą być zamontowane krzyżowo, symetrycznie względem osi centralnej przednich foteli. Pasy biodrowe i kroczone nie mogą obejmować krawędzi fotela, lecz muszą przechodzić przez fotel tak, aby obejmowały i trzymały okolice miednicy na możliwie jak największej powierzchni. Pasy biodrowe muszą być ściśle dopasowane do zgięcia pomiędzy dolną częścią miednicy, a górną częścią uda. W żadnym wypadku pas biodrowy nie może być zamontowany tak, że przebiegałby przez okolice brzucha. Jeżeli zamocowanie pasów ramieniowych i/lub kroczone w seryjnych punktach nie jest możliwe, 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 należy zastosować stalową płytę wzmocniającą o powierzchni minimum 40 cm² i grubości minimum 3 mm.

Eksploatacja pasów

Pasy bezpieczeństwa muszą być używane w konfiguracji przewidzianej homologacją, bez żadnych modyfikacji lub usuwania części oraz zgodnie z instrukcją producenta. Skuteczność i żywotność pasów jest ściśle związana ze sposobem ich zamontowania, używania i konserwacji. Pasy muszą być wymienione na nowe po każdym poważniejszym wypadku, a także w razie jakiegokolwiek uszkodzenia, przetarcia lub osłabienia taśmy pasa, np. wskutek działania środków chemicznych lub światła słonecznego. Muszą być wymienione także wtedy, gdy metalowe części uległy wygięciu, deformacji lub korozji. W każdym przypadku, gdy pasy nie funkcjonują w sposób idealny muszą być wymienione.

Klatka Bezpieczeństwa

Stalowa klatka bezpieczeństwa musi być zgodna z (Zał. J).

Minimalna konfiguracja klatki:

Konstrukcja bazowa musi się składać z następujących elementów: 1 pałąk główny + 2 pół-pałąki boczne + 1 element poprzeczny + 2 podpory tylne + 2 elementy wzdluzne + 1 element przekatny + 6 stóp mocowania.

- Pałąk główny

Pionowa część pałąka głównego musi przebiegać jak najbliżej wewnętrznego obrysu nadwozia i może mieć tylko 1 wygięcie w dolnej części pionowej.

- **Pół-pałąki boczne**
Przedni słupek pół-pałąka musi być dopasowany kształtem do przednich słupków możliwie najbliżej przedniej szyby i może mieć tylko 1 wygięcie w dolnej części pionowej. Mogą być połączone z pałąkiem głównym połączeniem rozłączalnym.
- **Element poprzeczny**
Prosty element spawany do pół-pałąków na wysokości górnej krawędzi szyby czołowej. Nie powinien ograniczać widoczności przez szybę.
- **Podpory tylne**
Podpory tylne muszą być zamocowane do pałąka głównego w pobliżu dachu i jego górnych kątów zewnętrznych, po obu stronach samochodu, ewentualnie za pomocą połączeń rozłączalnych. Muszą tworzyć kąt co najmniej 30° wobec płaszczyzny pionowej, przebiegać w kierunku tyłu samochodu, być proste i przebiegać możliwie jak najbliżej wewnętrznego obrysu nadwozia.
- **Elementy wzdłużne:**
Po każdej stronie samochodu 1 element podłużny musi być zamontowany. Może być rozłączalny za pomocą połączenia.
- **Element przekątny**
Klatka bezpieczeństwa musi na pałąku głównym lub tylnych podporach posiadać 1 element przekątny. Kierunek przekątnej może być zmieniony. Element przekątny musi być prosty i może być rozłączalny za pomocą połączenia. Górna krawędź przekątnej musi łączyć się z pałąkiem głównym mniej niż 100 mm od jej połączenia z tylną podporą lub podpora tylna mniej niż 100 mm od jej połączenia z pałąkiem głównym. Dolna krawędź przekątnej musi łączyć się z pałąkiem głównym lub tylną podporą mniej niż 100 mm od stopy mocowania.
- **Połączenia rozłączne**
Połączenia pałąka głównego z pół-pałąkami bocznymi i podporami tylnymi muszą znajdować się na poziomie dachu. W żadnym przypadku na poziomie dachu nie mogą być umieszczone więcej niż 4 połączenia dające się rozmontować.

Mocowanie klatki do nadwozia

Minimalne ilości mocowań wynoszą:

- 1 dla każdego słupka pół-pałąka bocznego
- 1 dla każdego słupka pałąka głównego
- 1 dla każdej podpory tylnej

Punkty mocowania pałąka głównego i pół-pałąków bocznych:

Każdy punkt mocowania musi posiadać płytkę stopę mocującą o minimalnej grubości 3 mm. Każda stopa mocująca musi być zamocowana przy użyciu co najmniej 3 śrub do stalowej płytki wzmacniającej o minimalnej grubości 3mm i powierzchni minimalnej 120 cm², która jest przyspawana do nadwozia. Powierzchnia 120cm² musi być powierzchnią kontaktową pomiędzy płytą wzmacniającą i nadwoziem. Należy stosować śruby o wymiarze co najmniej M8 i standardzie ISO 8.8 lub wyższym. Nakrętki muszą być samo zabezpieczające lub z podkładkami zabezpieczającymi przed odkręceniem. Kąt pomiędzy 2 śrubami (mierzony w stosunku do osi rury na poziomie podstawy) nie może być mniejszy niż 60°.

Punkty mocowania tylnych podpór

Każda podpora tylna musi być zamocowana co najmniej 2 śrubami M8 ze stopami mocowania o minimalnej powierzchni 60 cm².

Specyfikacja używanych rur

Material, minimum	Minimalna wytrzymałość na rozciąganie	Minimalne wymiary (średnica x grubość ścianki w mm)	Zastosowanie
Stal węglowa, ciągniona na zimno, zawierająca maks. 0,3% węgla	350 N/mm ²	45 x 2.5 lub 50 x 2.0	Pałąk główny
		38 x 2.5 lub 40 x 2.0	Pół-pałąki i pozostałe elementy klatki

Zalecane dotyczące spawania

Powinny być wykonane na całym obwodzie rury. Wszystkie spawy muszą być możliwie jak najwyższej jakości i muszą być całkowicie wtopione w metal (preferując spawanie łukiem w osłonie gazowej). Choć prawidłowy wygląd zewnętrzny nie daje jeszcze gwarancji odpowiedniej jakości, to niewłaściwy wygląd spoiny z pewnością oznacza, że została ona wykonana wadliwie. W przypadku użycia stali obrabianej cieplnie należy przestrzegać specjalnych wskazówek producenta (specjalne elektrody, spawanie w osłonie gazowej).

Okładziny ochronne

Te miejsca klatki bezpieczeństwa, które mogłyby być narażone na bezpośredni kontakt z ciałem zawodników, muszą być obłożone niepalną otuliną zabezpieczającą. Te miejsca klatki bezpieczeństwa, które mogłyby być narażone na bezpośredni kontakt z kaskami zajmujących miejsce, muszą być obłożone otuliną zabezpieczającą i ta musi być na stałe zamontowana do klatki.

System gaśniczy (gaśnica)

Wszystkie samochody muszą być wyposażone w jedną gaśnicę. Minimalna ilość środka gaśniczego:

- AFFF: 2,4l
- FX G-TEC: 2kg
- Viro 3: 2kg
- Zero 360: 2kg
- Proszek: 2kg

Mocowanie gaśnicy

Wszystkie gaśnice muszą być odpowiednio zabezpieczone. Ich zamocowania muszą wytrzymać opóźnienie 25g. Zaleca się montaż równoległy do osi podłużnej pojazdu, zaworem do tyłu samochodu. Ponadto, dopuszcza się tylko zamocowania z metalowej taśmy z metalowym zapięciem (co najmniej dwa zapięcia) umożliwiającym szybkie wyjęcie gaśnicy. Gaśnica musi być łatwo dostępna dla kierowcy i/lub osób trzecich.

Akumulator

Akumulator musi być solidnie zamocowany w miejscu mocowania fabrycznego, a jego bieguny muszą być zabezpieczone przed zwarcieniem. Jeżeli został przeniesiony z oryginalnego miejsca, do kabiny pasażerskiej, to musi być typu suchego i musi być osłonięty specjalną plastikową obudową zamocowaną niezależnie.

Wyłącznik prądu

Główny wyłącznik prądu musi wyłączać wszystkie obwody instalacji elektrycznej (akumulator, alternator lub prądnica, światła, sygnały dźwiękowe, zapłon, odbiorniki elektryczne, itp.), musi również unieruchamiać silnik. Wyłącznik ten musi być typu nieiskrzącego i musi być dostępny ze środka i z zewnątrz samochodu. Z zewnątrz samochodu, wyłącznik musi być usytuowany obowiązkowo u dołu lewego słupka przedniej szyby. Wyłącznik musi być wyraźnie oznaczony czerwoną błyskawicą na niebieskim trójkącie z białą obwódką, o podstawie co najmniej 12 cm.

Zbiornik paliwa

Zbiornik paliwa musi być metalowym seryjnym zbiornikiem, zamontowanym w oryginalnym miejscu, z seryjnym układem napełnienia i szczelnym korkiem, lub zbiornikiem bezpieczeństwa zamontowanym w kabinie w miejscu fotela pasażera zgodnie z Zał.J.

Bezpieczny zbiornik paliwa

Jeśli zawodnik używa bezpiecznego zbiornika paliwa, zbiornik ten musi pochodzić od producenta zatwierdzonego przez FIA. Pojemność zbiornika nie może przekraczać 20 l. Na każdym dostarczonym zbiorniku musi być umieszczone oznakowanie z nazwą producenta, dokładną specyfikacją według której zbiornik został wykonany, numerem homologacji, datą ważności oraz numerem seryjnym.

Oznakowanie nie może dać się usunąć i musi być wcześniej zatwierdzone przez FIA zgodnie z obowiązującą normą.

Użycie pianki zabezpieczającej w zbiornikach FT3 1999, FT3.5 lub FT5 jest zalecane. Do każdego zbiornika musi być wydany certyfikat potwierdzający dane umieszczone na zbiorniku. Certyfikat ten musi być przedstawiany sędziom technicznym na zawodach.

Zasady montażu bezpiecznego zbiornika

Jeżeli zawodnik używa bezpiecznego zbiornika paliwa, zbiornik ten musi pochodzić od producenta zatwierdzonego przez FIA. Pojemność zbiornika nie może przekraczać 20 l. Na każdym dostarczonym zbiorniku musi być umieszczone oznakowanie z nazwą producenta, dokładną specyfikacją według której zbiornik został wykonany, numerem homologacji, datą ważności oraz numerem seryjnym.

Oznakowanie nie może dać się usunąć i musi być wcześniej zatwierdzone przez FIA zgodnie z obowiązującą normą.

Użycie pianki zabezpieczającej w zbiornikach FT3 1999, FT3.5 lub FT5 jest zalecane. Do każdego zbiornika musi być wydany certyfikat potwierdzający dane umieszczone na zbiorniku. Certyfikat ten musi być przedstawiany sędziom technicznym na zawodach.

Zasady montażu bezpiecznego zbiornika.

Jeżeli bezpieczny zbiornik paliwa jest zamontowany, to musi być on umieszczony w szczelnej, ognioodpornej skrzyni zakrywającej zbiornik i otwór wlewowy. Przewody do napełniania zbiornika z zewnątrz, przechodzące przez kabinę, są zabronione. Skrzynia musi być zamocowana do nadwozia w 4 punktach przy użyciu śrub minimum 8 mm i płytek wzmacniających zgodnych z Zał. J. Przewód odpowietrzający musi być wyprowadzony na zewnątrz kabiny, a w jego obwodzie musi być zamontowany zawór odwrotny.

Pompa paliwa

Elektryczne pompy paliwa są dozwolone, lecz nie mogą być zamontowane w kabinie samochodu. Wszystkie pompy paliwowe mogą działać wyłącznie gdy silnik pracuje. Wyjątkiem jest uruchamianie silnika.

Przewody paliwowe

Jeśli nie zachowane zostało rozwiązanie seryjne lub jeżeli przewody przeprowadzone są wewnątrz pojazdu, przewody muszą spełniać następujące specyfikacje:

- muszą posiadać połączenia gwintowane, zaciskane lub samozamykające a przewody elastyczne muszą posiadać zewnętrzny oplot odporny na ścieranie i płomienie (niepodtrzymujący ognia),
- przewody paliwowe muszą być odporne na działanie ciśnienia 70 bar (1000 psi) oraz temperatury minimum 135°C.

Przewody paliwowe mogą przechodzić przez kabinę, ale nie mogą mieć żadnych połączeń wewnątrz, z wyjątkiem połączeń na przegrodzie przedniej, tylnej lub na bezpiecznym zbiorniku, zgodnie z Zał. J.

Szyby

Przednia szyba musi być dopuszczona do ruchu na drogach publicznych, o czym świadczy oznakowanie. Szyba przednia musi być wykonana ze szkła warstwowego „klejonego”. Mogą być zastosowane dodatkowe mocowania przedniej szyby. Dozwolony jest pas przeciwsłoneczny na szybie przedniej pod warunkiem, że umożliwia on załodze widzenie sygnalizacji. Boczne szyby i szyba tylna: obowiązkowe jest zastosowanie folii przeciwdpryskowej dla seryjnych szyb bocznych i tylnej lub zastosowanie „szyb” z poliwęglanu o grubości min. 3 mm. Dozwolone jest użycie szyb przyciemnianych i/lub folii przeciwdpryskowej dla szyb bocznych i tylnej. W takim przypadku, obowiązują przepisy ruchu drogowego. Rozmiar szyb nie może być zmieniony. Szyby w drzwiach nie muszą być otwieralne, zezwala się na usunięcie mechanizmów podnoszenia szyb. Drzwi muszą być odpowiednio dostosowane do zamontowania szyb. Dodatkowe zamocowania szyb mogą być stosowane, przednia szyba musi być wyposażona w co najmniej jedną wycieraczkę. W przypadku dwóch wycieraczek, wycieraczki mogą być ze sobą łączone, przednia szyba musi być wyposażona w dwie wycieraczki. Musi zostać zachowane rozwiązanie seryjne silniczka i mechanizmu wycieraczek. Obowiązkowo stosuje się siatki ochronne zamocowane na konstrukcji bezpieczeństwa. Siatki muszą mieć następująca charakterystykę, zgodnie z Zał. J:

- minimalna szerokość pasa: 19 mm
- minimalny wymiar otworów 25 x 25 mm
- maksymalny wymiar otworów 60 x 60 mm

Siatki muszą pokrywać cały otwór opuszczonej szyby, aż do środka kierownicy.

Widoczność do tyłu musi być zapewniona przy pomocy 2 lusterek zewnętrznych (jednego z prawej strony i drugiego z lewej strony). Lusterka mogą być seryjne. Każde lustro musi mieć powierzchnie odbijającą co najmniej 90 cm². Lustro wewnętrzne jest nieobowiązkowe.

Ucho holownicze

Musi być zamontowane z przodu i z tyłu pojazdu. Może być ono używane tylko w przypadku, gdy samochód może się swobodnie toczyć. Ucho musi być dobrze widoczne i pomalowane na kolor żółty, czerwony lub pomarańczowy, i musi być oznakowane naklejką w formie strzałki.

Obowiązkowe oświetlenie

Obowiązkowym oświetleniem są 2 światła pozycyjne przednie i 2 czerwone światło tylne z żarówką o mocy 21 W, które będą włączane w czasie opadów deszczu, 2 światła STOP, oraz przednie i tylne światła kierunkowskazów. Przednie lampy muszą być oklejone taśmą w formie krzyża. Oświetlenie musi być zamontowane w oryginalnym miejscu, oprócz światła STOP, które mogą być założone przy tylnej szybie. Kształt i wymiary lamp nie mogą być zmienione.

Nadwozie

Nadwozie może być odelżone, do wagi minimalnej i obspawane. Jakiegokolwiek zmiany struktury nośnej nadwozia samonośnego są niedozwolone.

Konstrukcja musi zostać taka, jaka była oryginalnie: zmiana na ramę rurową z nadwoziem z laminatu jest zabroniona.

Przednie i tylne kłapy mogą być zmienione na kłapy z laminatu. Seryjne zamknięcia klap przednich i tylnych muszą być usunięte, i zastąpione przez co najmniej 2 dodatkowe zewnętrzne zamknięcia bezpieczeństwa. Seryjne ręczki do otwierania klap z wewnątrz samochodu muszą być zdjęte. Tylne kłapy mogą być częściowo otwierane.

Drzwi muszą być wykonane z oryginalnego fabrycznego materiału. Oboje drzwi muszą być otwieralne. Należy również zachować oryginalny sposób zamykania (zawiasy). W przypadku modyfikacji konstrukcji drzwi, wymagane jest zastosowanie dwóch pałków bocznych, zgodnie z Zał. J. Oboje drzwi muszą być wyposażone w oryginalną belkę usztywniającą. Imię i nazwisko, grupa krwi, i narodowość muszą być umieszczone na drzwiach po obu stronach, za pomocą naklejki w formacie 31 x 4 cm.

Tylne spojler są zabronione – prócz elementów nadwozia pochodzących z epoki objętej homologacją. Progi i zderzaki „tuningowe” są zabronione, jak również łapacze powietrza na dachu lub przedniej klapie. Boczne wloty powietrza w oryginalnym miejscu, lub w tylnych bocznych szybach są dozwolone, przednie spojler umieszczone poniżej osi kół, ewentualnie połączone z poszerzeniami błotników są dozwolone.

Przednie i tylne zderzaki mogą być zdjęte. „Tuningowane” zderzaki ze światłami przeciwmgielnymi, kratkami i spojlerami są zabronione.

Malowanie samochodu w kolorach odblaskowych, jak również malowanie w sposób przypominający służby policyjne, karetki, wozy strażackie, itd. jest zabronione.

Układ kierowniczy

Kierownica jest dowolna. Urządzenia zabezpieczające przed kradzieżą muszą być usunięte. Mechanizm szybkiego zwolnienia musi składać się z kołnierza koncentrycznego do osi kierownicy, być koloru żółtego uzyskanego przez anodowanie lub jakieś inne trwałe pokrycie, oraz być zainstalowany na kolumnie kierowniczej za kierownicą. Mechanizm ten musi być obsługiwany przez pociągnięcie kołnierza wzdłuż osi kierownicy. Sposób mocowania kolumny kierownicy do nadwozia musi pozostać oryginalny.

Dopuszcza się zmiany układu kierowniczego na układ kierowniczy z przekładnią zębatkową z Fiata 126 Bis (lub z wersji eksportowej).

Układ hamulcowy

Dopuszcza się modyfikację układu hamulcowego przedniego i tylnego. Układ hamulcowy musi jednak pozostać dwuobwodowym układem uruchamianym tym samym pedałem: naciśnięcie pedału musi działać na wszystkie koła. W przypadku wycieku w którymkolwiek punkcie przewodów lub jakiegokolwiek uszkodzenia układu hamulcowego, naciśnięcie pedału musi powodować nadal hamowanie co najmniej 2 kół. Na przedniej osi muszą być zamontowane hamulce tarczowe, minimalna średnica tarczy 200 mm.

Zawieszenie

Zawieszenie może być zmienione na zawieszenie niezależne pod warunkiem, że zawieszenie pochodzi z wyspecjalizowanego warsztatu i jest skonstruowane specjalnie dla Fiata 126. Dopuszcza się wzmocnienie

elementów zawieszenia oraz podwozia w miejscu ich mocowania. Dopuszcza się zastąpienie tulei metalowo-gumowych na elementy wykonane z tworzyw sztucznych o twardości takiej samej bądź większej niż tuleje seryjne lub na elementy metalowe, np. uniball. Dopuszcza się również zastosowanie stabilizatora osi przedniej i tylnej.

Odpowietrzenie silnika

Musi być wprowadzone do zbiornika zbierającego. Musi on mieć pojemność co najmniej 2 l. Pojemnik ten musi być wykonany bądź z przezroczystego plastiku, bądź posiadać przezroczysty wziernik. Bagnet oleju musi być zabezpieczony przed wypadnięciem.

Układ wydechowy

Układ wydechowy jest dowolny. Tłumik nie może być prowizoryczny, a spaliny muszą opuszczać układ tylko przez końcówkę. Maksymalny poziom głośności nie może przekraczać 103 dB(A). Elementy układu wydechowego nie mogą wystawać poza obrys samochodu.

Masa samochodu

Minimalna masa samochodu wynosi 520 kg.

Silnik

Dopuszcza się wszystkie wersje chłodzonych powietrzem włoskich i polskich Fiatów 126 oprócz Fiata 126 cabrio. Brak ograniczenia roku produkcji.

Samochody muszą mieć oryginalną konstrukcję silnika i oryginalny system chłodzenia: 2-cylindrowy silnik maluchowski, oryginalnie chłodzony powietrzem. Silnik Bis'a jest niedozwolony. Silnik musi pozostać zabudowany w miejscu oryginalnym.

Pojemność maksymalna 850ccm. Dopuszcza się zmianę cylindrów, tłoków, korbowodów, i parametrów wału korbowego - w ramach pojemności maksymalnej. Dopuszcza się zmianę głowicy i gaźnika, wałka rozrządu, sprzęgła i zmianę ciężaru koła zamachowego. Dopuszcza się tylko 1 wałek rozrządu który ma być zamontowany w oryginalnym przeznaczonym miejscu.

Wtrysk paliwa, kompresor lub turbodoładowanie są niedozwolone.

Zezwala się na montowanie chłodnicy oleju.

Skrzynia biegów

Skrzynia biegów dowolna.

Układ przeniesienia napędu jest dowolny, co do ilości i wyboru przełożeń. Założenie kardanów jest dozwolone.

Koła

Rodzaj kół jest dowolny, tak jak ich szerokość, natomiast ich średnica musi odpowiadać: 10", 12" lub 13". Obowiązkowo styl felg musi odpowiadać epoce samochodu lub pochodzić ze starszej epoki. Górna część koła kompletnego położona powyżej jego osi, musi być zakryta przez błotniki przy pomiarze pionowym. Błotniki mogą być poszerzone.

Dopuszczone są tylko opony z homologacją „E”.

Wnętrze

Deska rozdzielcza nie musi posiadać oryginalnego fabrycznego kształtu. Zegary w desce umieszczać można dowolnie, również dodając inne zegary.

Jeśli organizator podczas Procedury Kontrolnej lub w każdym momencie trwania imprezy uzna samochód za nieprawidłowo przygotowany, co mogłoby stwarzać niebezpieczeństwo, może nie dopuścić samochodu do startu lub przerwać jego start.

• Klasyfikacja

W poszczególnych rundach każdy z uczestników klasyfikowany będzie w odpowiedniej dla siebie klasie i jednocześnie w klasyfikacji generalnej. Wynik danej rundy stanowi suma czasów wszystkich pięciu prób uczestnika.

Punktacja klasyfikacji generalnej i w poszczególnych klasach

Punktacja liczona będzie w zależności od frekwencji uczestników w danej rundzie.

miejsce	liczba uczestników									
	10 (+)	9	8	7	6	5	4	3	2	1
1	15	12	10	8	6	5	4	3	2	1
2	12	10	8	6	5	4	3	2	1	
3	10	8	6	5	4	3	2	1		
4	8	6	5	4	3	2	1			
5	6	5	4	3	2	1				
6	5	4	3	2	1					
7	4	3	2	1						
8	3	2	1							
9	2	1								
10	1									

Klasyfikacja zespołowa

Klasyfikacja zespołowa w tym sezonie nie będzie prowadzona.

• Klasyfikacja Klasy Maluch Sport oraz Maluch Super Sport

W poszczególnych rundach każdy z uczestników klasyfikowany będzie w odpowiedniej dla siebie klasie. Wynik danej rundy stanowi suma punktów otrzymanych za miejsce w finałowym turnieju pokazowym.

Punktacja klasy Maluch Sport/Maluch Super Sport

Punktacja liczona będzie za każdy rozegrany turniej pokazowy w danej rundzie.

miejsce	1	2	3	4	5	6	7	8
punkty	10	8	6	5	4	3	2	1

Klasyfikacja zespołowa

Klasyfikacja zespołowa w tym sezonie nie będzie prowadzona.

• Kary

- nieobecność na odprawie uczestników - nie dopuszczenie do startu,
- niezgłoszenie się na start o podanym czasie (możliwość spóźnienia maksymalnie 5 minut) - wykluczenie ze startu w danej próbie,
- niestosowanie się do poleceń organizatora - wykluczenie z imprezy,
- niesportowe zachowanie podczas wyścigu - Stop And Go,
- przestawienie opony lub innego elementu trasy z koniecznością jego poprawienia - 2 s karne, lub stop end go
- fałstart – STOP AND GO
- niewłaściwe przejechanie lub nieukończenie próby - 20 s karnych lub
- pomylenie trasy przejazdu (próba czasowa) - 20 s karnych,
- niedostosowanie samochodu do regulaminu (Maluch Sport):
 - pierwsze upomnienie – decyzja dyrektora zawodów o sklasyfikowaniu w danej rundzie
 - drugie upomnienie – przeniesienie do klasy Maluch Super Sport bez możliwości powrotu do klasy Maluch Sport na cały sezon

• Nagrody

W każdej rundzie wręczone zostaną puchary za miejsca 1-3 w każdej klasie. Inne nagrody będą uzależnione od partnerów imprezy. Dodatkowo na zakończenie sezonu (po ostatniej rundzie) zostaną nagrodzeni zawodnicy plasujący się na miejscach 1, 2 i 3 w klasyfikacji generalnej sezonu.

- **Reklama**

Uczestnik jest zobowiązany do umieszczenia reklamy przekazanej przez organizatora według zaleceń organizatora. Organizator zastrzega sobie prawo do umieszczenia reklam na pojazdach uczestników - górny pas przedniej szyby oraz inne wyznaczone miejsca auta.

- **Protesty**

Ewentualne protesty dotyczące wyników należy składać na piśmie do Dyrektora imprezy wraz z poświadczeniem wpłaty kaucji w wysokości 500 zł.

- **Postanowienia końcowe**

- Uczestnicy nie mogą zmienić samochodu w trakcie trwania danej rundy od momentu wykonania procedury kontrolnej - potwierdzonej naklejką.
- Warunkiem sklasyfikowania uczestnika w danej rundzie jest start w co najmniej trzech próbach.
- W danej rundzie jednym autem może startować maksymalnie dwóch kierowców.
- Dopuszcza się zmianę samochodu w trakcie imprezy z powodów uszkodzeń technicznych. Warunkiem jest uzyskanie takiego pojazdu od innego startującego uczestnika w tej samej klasie. W takim przypadku jednym autem może startować maksymalnie dwóch kierowców.
- Wszelkie naprawy samochodów można dokonywać tylko poza trasą prób, zawsze z wykorzystaniem mat ekologicznych.
- Prawo do interpretacji niniejszego regulaminu zastrzega sobie Dyrektor Imprezy.

- **Informacje dotyczące imprezy**

- **Emil Bożek – 503 650 111 e-mail biuro@motopark.pl**

- **Informacje dotyczące regulaminu technicznego**

- **Mieszko Lanzer – 604 516 137 e-mail lanzer.mieszko@gmail.com**

Dyrektor Imprezy

Emil Bożek