



REGULAMIN SPORTOWY DRIFTINGOWYCH MISTRZOSTW POLSKI

POLISH DRIFTING CHAMPIONSHIP SPORTING REGULATIONS

2026



SPIS TREŚCI | TABLE OF CONTENTS

1. Przepisy ogólne General regulations	3
2. Organizacja zawodów Event organization	3
2.1. Organizator Organizer	3
2.2. Dokumenty oficjalne zawodów Official event documents	4
2.3. Dopuszczeni Zawodnicy Kierowcy Eligible Competitors / Drivers	6
2.4. Dopuszczone samochody, podział na klasy Eligible cars and class division	6
2.5. Osoby oficjalne Officials	6
2.6. Zgłoszenia Entries	7
2.7. Wpisowe Entry fees	8
2.8. Numery startowe, reklama Starting numbers and advertising	9
2.9. Zezwolenie – odpowiedzialność – ubezpieczenie Authorization – Responsibility – Insurance	10
2.10. Odbiór Administracyjny Administrative Check	11
2.11. Badanie lekarskie Medical examination	12
2.12. Badanie Kontrolne samochodów Scrutineering	12
2.13. Przedsezonowe Badanie Kontrolne Pre-Season Scrutineering	14
2.14. Odprawa z zawodnikami Drivers' briefing	15
2.15. Kary, kary porządkowe Penalties and disciplinary sanctions	16
2.16. Sędziowie Faktu Judges of Fact	16
2.17. Kamera Camera	17
3. Przebieg zawodów Event procedure	17
3.1. Zasady ogólne General principles	17
3.2. Treningi Practice Session	20
3.3. Kwalifikacje Qualifying Session	21
3.4. Finały Final Session	22
3.5. Wyniki i klasyfikacja rundy Results and Round Classification	28
3.6. Nagrody w rundach DMP Prizes in DMP Rounds	28
3.7. Protesty i odwołania Protests and appeals	29
4. Klasyfikacja generalna General classification	30
4.1. Klasyfikacja sezonu Season classification	30
4.2. Tytuły i kryteria przyznawania Titles and award criteria	30
5. Postanowienia końcowe Final provisions	31
5. Załączniki Appendices	32

1. PRZEPISY OGÓLNE | GENERAL REGULATIONS

1.1 Driftingowe Mistrzostwa Polski (zwane dalej DMP) organizowane są przez Polską Federację Driftingu sp. z o.o. (zwaną dalej „PFD”) i Polski Związek Motorowy (zwany dalej PZM).

1.2 Zawody / Rundy DMP rozgrywane są w oparciu o następujące przepisy:

- Międzynarodowy Kodeks Sportowy FIA (zwany dalej MKS), wraz z załącznikami w zakresie Driftingu;
- niniejszy Regulamin Sportowy DMP i komunikaty GKSS PZM;
- Regulamin Techniczny DMP;
- Regulamin Uzupełniający danej rundy, zatwierdzony przez GKSS PZM;
- Regulamin Ochrony Środowiska PZM;
- Regulamin Medyczny PZM;
- Inne aktualnie obowiązujące przepisy bezpośrednio związane z organizacją i udziałem w rundach DMP.

1.3 Podczas zawodów DMP organizowanych na torach zamkniętych, drogach wyłączonych z ruchu, płytach lotniska, nie obowiązują przepisy Ustawy Prawo o Ruchu Drogowym.

1.4 Nadzór nad zawodami DMP sprawuje Główna Komisja Sportu Samochodowego PZM (zwaną dalej GKSS PZM) poprzez między innymi:

- zatwierdzenie kalendarza zawodów;
- interpretację regulaminów;
- zatwierdzanie osób oficjalnych;
- zatwierdzanie i publikowanie regulaminów uzupełniających zawodów oraz ich wyników i klasyfikacji;
- ocenę przeprowadzonych przez organizatora zawodów;

1.5 DMP są zawodami „zastrzeżonymi”, zgodnie ze stosowanymi postanowieniami MKS. W zawodach mogą brać udział wyłącznie zawodnicy i kierowcy zaproszeni do udziału w nich przez PFD, spełniający szczególne warunki określone niniejszym Regulaminem Sportowym DMP.

1.6 W kwestiach nieujętych niniejszym regulaminem zastosowanie mają postanowienia MKS oraz Przepisów Ogólnych.

1.7 DMP to zawody punktowane, w których samochody rywalizują wykonując kontrolowane poślizgi tylnej osi na wyznaczonym torze. Punktowanie przejazdów odbywa się w oparciu o zasady przedstawione podczas briefingu z zawodnikami, który odbywa się podczas każdej rundy. W zawodach mogą brać udział samochody z napędem wyłącznie na tylną oś. Rywalizacja składa się z wymienionych etapów:

- treningi
- kwalifikacje – jazda solo
- finały – jazda w parze

1.1 The Polish Drifting Championship (hereinafter referred to as “DMP”) are organized by the Polish ASN (hereinafter referred to as ‘PZM’) and the Polska Federacja Driftingu Sp. z o.o. (hereinafter referred to as “PFD”).

1.2 DMP competitions/rounds are held based on the following regulations:

- FIA International Sporting Code (hereinafter referred to as ISC), together with appendices relating to drifting;
- These DMP Sporting Regulations and GKSS PZM announcements;
- DMP Technical Regulations;
- Supplementary Regulations for a given round, approved by GKSS PZM;
- PZM Environmental Protection Regulations;
- PZM Medical Regulations;
- Other currently applicable regulations directly related to the organization of and participation in DMP rounds.

1.3 During drifting competitions held on closed circuits and roads closed to public traffic, the provisions of the "Traffic Law Act" do not apply.

1.4 The PZM Automobile Sport Commission (hereinafter referred to as the GKSS PZM) shall supervise the Polish Drifting Championship (DMP) through, among others:

- approval of the event calendar,
- interpretation of the regulations,
- approval of officials,
- approval and publication of supplementary regulations, results, and classifications,
- evaluation of competitions conducted by the organizer.

1.5 DMP is a “restricted” competition in accordance with the applicable provisions of the International Sporting Code (ISC). Only competitors and drivers invited to participate by PFD, who meet the specific conditions set out in these DMP Sporting Regulations, are eligible to take part in the event.

1.6 In matters not covered by these regulations, the provisions of ISC and General Regulations shall apply and should be referred to.

1.7 The Polish Drifting Championship (DMP) is a points-based competition in which cars compete by performing controlled rear-axle slides on a designated track. Scoring is conducted according to the rules presented during the drivers’ briefing held at each round. Only rear-wheel drive vehicles are eligible to compete.

The competition consists of the following stages:

- practice sessions
- qualifying runs (solo driving)
- finals (tandem battles)

2. ORGANIZACJA ZAWODÓW | EVENT ORGANIZATION

2.1 Organizator

2.1.1 Organizatorem DMP jest Polska Federacja Driftingu sp. z o.o. (PFD). PFD może zlecić organizację poszczególnych rund DMP innym podmiotom zrzeszonym w PZM i

2.1 Organizer

2.1.1 The organizer of DMP is the Polska Federacja Driftingu sp. z o.o. (PFD). The PFD may delegate the organization of individual DMP rounds to other entities affiliated with the

posiadającym licencje uprawniającą do uczestniczenia we współzawodnictwie w sporcie samochodowym. 2.1.2 Organizator zawodów jest odpowiedzialny za ich przeprowadzenie zgodnie z przepisami niniejszego regulaminu, Regulaminu Uzupełniającego, komunikatami GKSS PZM oraz zmianami wprowadzonymi przez GKSS PZM w trakcie sezonu.	PZM that hold a valid license authorizing them to participate in automobile sport competitions. 2.1.2 The event organizer is responsible for conducting the competition in accordance with the provisions of these regulations, the Supplementary Regulations, the appendices issued by the GKSS PZM, and any amendments introduced by the GKSS PZM during the season.
2.2 Dokumenty oficjalne zawodów 2.2.1 Zgodnie z postanowieniami MKS (art. 2.1.3). Dokumentami oficjalnymi zawodów są: – Plan Bezpieczeństwa zawodów, – Zezwolenie władz administracyjnych (dla torów okazjonalnych), – Ubezpieczenie zawodów, – Regulamin Uzupełniający zawodów, komunikaty, oficjalny harmonogram zawodów, – Zgłoszenia – oficjalna lista zgłoszeń opublikowana nie później niż na 48h przed Odbiorem Administracyjnym (zwanym dalej OA), – Lista zawodników / kierowców po OA, – Protokół Badania Kontrolnego (zwanego dalej BK1) samochodów i lista zawodników po BK1, – Lista zawodników / kierowców dopuszczonych do startu (lista startowa); – Klasyfikacja prowizoryczna i końcowa kwalifikacji i finałów PRO TOP32 i SEMI-PRO TOP16, – Klasyfikacja prowizoryczna zawodów, – Klasyfikacja końcowa zawodów, – Klasyfikacja zespołowa. 2.2.2 Regulamin Uzupełniający zawodów powinien zawierać co najmniej: – Wyznaczenie Organizatora (Organizatorów); – Nazwę, charakter i definicję proponowanych zawodów; – Skład Komitetu Organizacyjnego, zawierający nazwiska i imiona osób tworzących go, oraz adres komitetu; – Miejsce i termin zawodów; – Pełny opis proponowanych zawodów; – Wszystkie przydatne informacje dotyczące zgłoszeń (miejsce przyjmowania, daty i godziny otwarcia i zamknięcia terminu zgłoszeń, kwoty wpisowego, jeśli takie jest pobierane); – Wszystkie przydatne informacje dotyczące ubezpieczenia; – Daty, godziny i sposób startu do poszczególnych przejazdów; – Oświadczenie, że zawody zostaną przeprowadzone zgodnie z MKS i krajowymi regulaminami, jeżeli są wydane; – Klasy i kategorie dopuszczonych samochodów sportowych; – Ograniczenia w liczbie zawodników / kierowców, jeżeli takie ograniczenie obowiązuje w liczbie samochodów dopuszczonych do startu; – Sposób ustanawiania klasyfikacji; – Miejsce i czas publikacji prowizorycznych i końcowych klasyfikacji;	2.2 Official event documents 2.2.1 In accordance with the provisions of the ISC (Art. 2.1.3), the official event documents include: – Event Safety Plan, – Administrative authority permit (for temporary circuits), – Event insurance, – Supplementary Regulations, appendices, and the official event timetable, – Entries – the official entry list published no later than 48 hours before the Administrative Checks (hereinafter referred to as OA), – List of competitors / drivers after the OA, – Report of Scrutineering Check (hereinafter referred to as BK1) and the list of competitors after BK1, – List of competitors / drivers authorized to start (starting list), – Provisional and final classification of the Qualifying and Final PRO TOP 32 and SEMI-PRO TOP 16, – Provisional event classification, – Final event classification, – Team classification. 2.2.2 The Supplementary Regulations of the event shall include at least the following: – Identification of the Organizer(s), – Name, nature, and definition of the event, – Composition of the Organizing Committee, including the names of its members and the address of the committee, – Venue and date of the event, – Complete description of the event, – All relevant information regarding entries (place of submission, opening and closing dates and times, entry fee amount if applicable), – All relevant information regarding insurance, – Dates, times, and procedure for each run, – Declaration that the event will be held in accordance with the International Sporting Code (ISC) and the applicable national regulations, if issued, – Classes and categories of eligible competition cars, – Any limitations on the number of competitors / drivers or competition cars admitted to start, – Method of establishing classifications, – Place and time of publication of provisional and final classifications,

– Listę nagród; – Przypomnienie postanowień MKS i Regulaminu Sportowego DMP dotyczących protestów; – Nazwiska członków ZSS i innych osób oficjalnych; – Lokalizację oficjalnej tablicy ogłoszeń - oficjalna tablica ogłoszeń (zwaną dalej ONB) może być zastąpiona elektroniczną tablicą ogłoszeń – aplikacją i/lub stroną www. Wybrana przez organizatora forma tablicy ogłoszeń musi być każdorazowo określona w Regulaminie Uzupełniającym zawodów; – Przypomnienie postanowień MKS, zwłaszcza dotyczących obowiązkowych licencji, sygnalizacji (Załącznik H); 2.2.3 Wstępna wersja regulaminu uzupełniającego musi być przesłana do GKSS PZM przynajmniej na 60 dni przed dniem badania kontrolnego przed zawodami (zwanego dalej BK1). 2.2.4 Regulamin uzupełniający, po nadaniu wiza PZM musi być opublikowany na oficjalnej stronie internetowej organizatora i/lub zawodów nie później niż 30 dni przed dniem BK1, od tego momentu zostanie uruchomiony elektroniczny system zgłoszeń. Dopuszcza się publikację harmonogramu czasowego zawodów nie później niż 14 dni przed dniem BK1. Pełny tekst regulaminu musi być ogłoszony na oficjalnej tablicy ogłoszeń zawodów. 2.2.5 Lista zgłoszeń – kolejność zawodników / kierowców ustalana jest na podstawie odwróconej klasyfikacji sezonu (od najniżej sklasyfikowanego zawodnika do najwyższej sklasyfikowanego). Dla pierwszej rundy obowiązuje klasyfikacja końcowa z poprzedniego sezonu. Zawodnicy niesklasyfikowani zostaną dopisani na początku listy w kolejności alfabetycznej. 2.2.6 Lista startowa – tworzona na podstawie listy zgłoszeń, składa się z zawodników / kierowców, którzy przeszli z wynikiem pozytywnym Odbiór Administracyjny i Badanie Kontrolne. 2.2.7 Uczestnicy będą informowani o wszelkich zmianach tak szybko, jak to będzie możliwe, za pomocą numerowanych i datowanych komunikatów informacyjnych, publikowanych na ONB. 2.2.8 Obowiązkiem zawodnika / kierowcy jest utrzymanie kontaktu z Biurem Zawodów, zatem wystarczającym jest opublikowanie komunikatu / informacji na ONB. W przypadku niespełnienia tego warunku zawodnik / kierowca musi zaakceptować konsekwencje mogące być wynikiem możliwej nieznajomości postanowień lub zmian w harmonogramie, które mogą zostać wprowadzone przed startem. 2.2.9 W przypadku zastosowania przez organizatora elektronicznej tablicy ogłoszeń, obowiązkiem zawodnika jest pobranie na telefon aplikacji wskazanej w Regulaminie Uzupełniającym, zalogowanie się do zawodów i zapewnienie działania urządzenia i aplikacji przez cały czas trwania zawodów. Organizator może dodatkowo wymagać zalogowania się do aplikacji zawodów z użyciem indywidualnego kodu w celu umożliwienia zdalnej komunikacji z zawodnikiem.	– List of prizes, – Reminder of the ISC and DMP Sporting Regulations provisions regarding protests, – Names of the Stewards and other officials, – Location of the official notice board – the official notice board (hereinafter referred to as ONB) may be replaced by an electronic notice board – an application and/or website. The format chosen by the organizer must be specified in the Supplementary Regulations, – Reminder of the ISC provisions, in particular regarding mandatory licenses and signaling (Appendix H). 2.2.3 The draft version of the Supplementary Regulations must be submitted to the GKSS PZM no later than 60 days before the date of the pre-event scrutineering (hereinafter referred to as BK1). 2.2.4 The Supplementary Regulations, once approved and endorsed by the PZM, must be published on the official website of the organizer and/or the event no later than 30 days before the date of BK1. From that moment, the electronic entry system shall be activated. The publication of the detailed event timetable is permitted no later than 14 days before the date of BK1. The full text of the regulations must be posted on the official event notice board. 2.2.5 Entry list – the order of competitors / drivers shall be determined based on the reversed season classification (from the lowest-ranked competitor to the highest-ranked). For the first round, the final classification from the previous season shall apply. Unclassified competitors shall be added at the beginning of the list in alphabetical order. 2.2.6 Start list – prepared on the basis of the entry list, it consists of competitors / drivers who have successfully passed the Administrative Check and Scrutineering. 2.2.7 Participants shall be informed of any changes as soon as possible through numbered and dated information bulletins published on the ONB. 2.2.8 It is the responsibility of the competitor / driver to maintain contact with the event office. Therefore, publication of a bulletin or information on the ONB shall be considered sufficient notification. Failure to comply with this requirement means that the competitor / driver must accept any consequences resulting from unawareness of provisions or schedule changes introduced prior to the start. 2.2.9 If the organizer uses an electronic notice board, it is the competitor's duty to download onto their phone the application specified in the Supplementary Regulations, log into the event, and ensure that both the device and the application remain operational for the entire duration of the event. The organizer may additionally require the competitor to log into the event application using an individual code to enable remote communication with the competitor.
--	---

2.2.10 Decyzje doręczane za pośrednictwem elektronicznej tablicy ogłoszeń stają się skutecznie doręczone z upływem 30 minut licząc od momentu opublikowania ich w systemie albo potwierdzenia doręczenia i/lub odczytania, w zależności od tego, które nastąpi najwcześniej. 2.2.11 Harmonogram / program zawodów określa porządek czasowy kolejnych elementów zawodów w poszczególnych dniach.	2.2.10 Decisions delivered via the Electronic Notice Board shall be deemed effectively served 30 minutes after their publication in the system or upon confirmation of delivery and/or reading, whichever occurs first. 2.2.11 The event timetable / program defines the chronological order of the individual elements of the competition for each day.
2.3 Dopuszczeni Zawodnicy / Kierowcy. 2.3.1 Zawodnikiem jest każda osoba fizyczna lub prawna posiadająca licencję zawodnika i sponsorską, lub zawodnika i kierowcy, wydaną przez PZM lub inny ASN zrzeszony w FIA. Wnioskujący o przyznanie licencji zawodnika / sponsorskiej jest zobligowany do wyznaczenia koordynatora – osoby fizycznej (zgodnie z ust 1.3.2 Regulaminu Licencji Sportu Samochodowego), reprezentującej posiadacza licencji. 2.3.2 Kierowcą może być każda osoba fizyczna, posiadająca licencję zawodnika i kierowcy stopnia ITC-C, ND-C, ITD-C, N-Drift lub inną stosowną licencję wydaną przez ASN sfederowany w FIA. 2.3.3 Do udziału w zawodach DMP dopuszczeni będą zawodnicy / kierowcy zaproszeni przez PFD. 2.3.4 PFD określi w Regulaminie Uzupełniającym dla danej rundy liczbę zaproszonych kierowców dopuszczonych do udziału w prowadzonych klasyfikacjach. 2.3.5 PFD zastrzega sobie prawo do zaproszenia danego zawodnika / kierowcy tylko na wybrane rundy zaliczane do DMP. 2.3.6 Do poszczególnych rund dopuszczeni mogą zostać zawodnicy / kierowcy dodatkowo zaproszeni przez PFD na zasadzie tzw. „dzikiej karty” na indywidualnie ustalonych warunkach.	2.3 Eligible Competitors / Drivers 2.3.1 A competitor is any natural or legal person holding a competitor and sponsor license, or a competitor and driver license, issued by the PZM or another ASN affiliated with the FIA. An applicant for a competitor / sponsor license is required to appoint a coordinator, being a natural person, in accordance with Article 1.3.2 of the License Regulations in Automobile Sport, who shall represent the license holder. 2.3.2 A driver may be any natural person holding a competitor and driver license of grade ITC-C, ND-C, ITD-C, N-Drift, or another relevant license issued by an ASN affiliated with the FIA. 2.3.3 Only competitors / drivers invited by the PFD shall be eligible to participate in the DMP events. 2.3.4 The PFD shall specify in the Supplementary Regulations for each round the number of invited drivers eligible to participate in the respective classifications. 2.3.5 PFD reserves the right to invite a given competitor / driver only to selected rounds counted towards the DMP. 2.3.6 Competitors / drivers may also be admitted to individual rounds by the PFD under a so-called “wild card” invitation, granted on individually determined terms.
2.4 Dopuszczone samochody, podział na klasy 2.4.1 Do udziału w zawodach DMP dopuszczone są samochody spełniające wymagania Regulaminu Technicznego dla klas: – Klasa SEMI-PRO – Klasa PRO 2.4.2 Dopuszcza się, za zgodą GKSS PZM, na pisemny wniosek zainteresowanych minimum 10 zawodników, utworzenie innej klasy. 2.4.3 Procedury dotyczące uzyskiwania dokumentów technicznych (KSS, paszportów technicznych FIA, homologacji krajowych) samochodu sportowego wraz z obowiązującymi opłatami są podane do wiadomości na oficjalnej stronie internetowej PZM www.pzm.pl	2.4 Eligible cars and class division 2.4.1 Cars eligible to participate in the DMP must comply with the Technical Regulations for the following classes: – SEMI-PRO Class – PRO Class 2.4.2 Subject to the approval of the GKSS PZM, and upon a written request submitted by at least 10 interested competitors, the creation of an additional class may be permitted. 2.4.3 Procedures for obtaining technical documents (such as the Vehicle Technical Passport, FIA Technical Passport, or national homologation), along with applicable fees, are available on the official PZM website at www.pzm.pl
2.5 Osoby oficjalne (zgodnie z art. 11 MKS) 2.5.1 Zespół Sędziów Sportowych (zwany dalej ZSS) działający zgodnie z art. 11 MKS. 2.5.2 Dyrektor Zawodów zgodnie z art. 11.11 2.5.3 Dyrektor Wyścigu będący zastępcą Dyrektora Zawodów zgodnie z art. 11.10 MKS.	2.5 Officials (in accordance with Article 11 of the ISC) 2.5.1 The Panel of the Stewards (hereinafter referred to as the Stewards), operating in accordance with Article 11 of the ISC. 2.5.2 Clerk of the Course, in accordance with Article 11.11 of the ISC. 2.5.3 Race Director, acting as Deputy Clerk of the Course, in accordance with Article 11.10 of the ISC.

2.5.4 Obserwator GKSS PZM - na każdą rundę DMP, GKSS PZM wyznaczy Obserwatora PZM, który będzie oceniał poziom organizacyjny zawodów w oparciu o kryteria określone formularzu raportu Obserwatora PZM. 2.5.5 GKSS PZM powołuje swojego Delegata Technicznego na rok kalendarzowy. Zadaniem Delegata Technicznego PZM jest kontrola, pomoc i nadzór nad zespołem sędziów technicznych zawodów. W sprawach technicznych oraz bezpieczeństwa jego zdanie jest wiążące. 2.5.6 Organizator wyznacza Kierownika Badania Kontrolnego (zwanego dalej Kierownikiem BK) i ma obowiązek zapewnienia sędziów technicznych w liczbie odpowiedniej do sprawnego przeprowadzania badań kontrolnych samochodów. Tylko Kierownik BK lub upoważniony zastępca ma prawo do wystawiania wiz świadczących o dopuszczeniu do zawodów danego samochodu. Kierownik BK lub upoważniony zastępca jest zobowiązany do przygotowania właściwych protokołów, a po zatwierdzeniu przez Delegata Technicznego PZM, do dostarczenia ich do ZSS wg harmonogramu. 2.5.7 Sędziowie Faktu zgodnie z art. 11.16 MKS.	2.5.4 GKSS PZM Observer – for each DMP round, the GKSS PZM shall appoint a PZM Observer responsible for evaluating the organizational level of the event based on the criteria specified in the PZM Observer report form. 2.5.5 The GKSS PZM shall appoint its Technical Delegate for the calendar year. The PZM Technical Delegate's duties include supervision, assistance, and oversight of the event's technical scrutineering team. In all technical and safety matters, the Technical Delegate's opinion is binding. 2.5.6 The Organizer shall appoint a Chief Scrutineer and must ensure the presence of a sufficient number of technical scrutineers to conduct vehicle inspections efficiently. Only the Chief Scrutineer or an authorized deputy is entitled to issue approval marks confirming a vehicle's eligibility to compete. The Chief Scrutineer or authorized deputy must prepare the relevant reports and, after approval by the PZM Technical Delegate, submit them to the Stewards according to the schedule. 2.5.7 Judges of Fact, in accordance with Article 11.16 of the ISC.
2.6 Zgłoszenia 2.6.1 Zgłoszenie zobowiązuje zawodnika do wzięcia udziału w zawodach, w których zgodził się wystartować, z wyjątkiem przypadku zaistnienia udowodnionej siły wyższej. 2.6.2 Na zawodniku spoczywa obowiązek prawidłowego wypełnienia zgłoszenia wraz z kompletem wymaganych dokumentów. Dokumenty umieszczone w elektronicznym formularzu zgłoszeń będą udostępnione do wglądu organizatorom zawodów w celu zweryfikowania ich przed OA. 2.6.3 Elektroniczny formularz zgłoszenia wypełnia zawodnik wyłącznie poprzez stronę internetową podaną przez organizatora. Po prawidłowym wypełnieniu i przesłaniu formularza, zgłoszenie zostanie automatycznie przekazane do organizatora w celu weryfikacji. 2.6.4 Posiadacze licencji wydanej przez inny ASN zobowiązani są do wypełnienia formularza zgłoszenia wyłącznie poprzez ONB lub link udostępniony przez Organizatora w oficjalnych kanałach komunikacji z zawodnikami i kierowcami. Ponadto zawodnik zobowiązany jest przesłać na adres organizatora info@dmpofficial.com – skanów aktualnych i ważnych licencji, – pisemnej zgody na start wydanej przez macierzysty ASN, – informacji o zawarciu polisy ubezpieczenia OC, NNW i kosztów leczenia. 2.6.5 Podczas OA, zawodnik / kierowca musi być przygotowany na okazanie wszystkich wymaganych dokumentów oraz podpisanie przygotowanego w Biurze Zawodów oryginału zgłoszenia. 2.6.6 Zgłoszenie jest zawarciem umowy cywilnoprawnej z organizatorem. Przystąpienie do zgłoszeń na rundę DMP jest jednoznaczne z wyrażeniem przez zawodnika / kierowcę zgody na przetwarzanie jego danych osobowych	2.6 Entries 2.6.1 An entry obliges the competitor to participate in the event they have agreed to enter, except in cases of proven force majeure. 2.6.2 The competitor is responsible for correctly completing the entry form and providing all required documents. Documents uploaded in the electronic entry form shall be made available to the event organizers for verification prior to the Administrative Check (OA). 2.6.3 The electronic entry form shall be completed by the competitor exclusively through the website provided by the organizer. Once the form has been correctly filled out and submitted, the entry will be automatically forwarded to the organizer for verification. 2.6.4 Holders of licenses issued by another ASN are required to complete the entry form exclusively via the ONB or through a link provided by the Organizer in the official communication channels for competitors and drivers. In addition, the competitor must send to the organizer's email address info@dmpofficial.com the following: – scans of valid and current licenses, – written authorization to participate issued by their parent ASN, – proof of insurance coverage for third-party liability (OC), personal accident (NNW), and medical expenses. 2.6.5 During the Administrative Checks, the competitor / driver must be prepared to present all required documents and sign the original entry form prepared by the Event Office. 2.6.6 The entry constitutes a civil-law agreement between the competitor and the organizer. Submitting an entry for a DMP round implies the competitor's / driver's consent to the processing of their personal data related to the organization

związanych z organizacją w/w cyklu. Zawodnik / kierowca ma prawo dostępu do swoich danych osobowych, ich poprawiania oraz żądania zaprzestania przetwarzania swoich danych. Żądanie zaprzestania przetwarzania swoich danych osobowych jest jednoznaczne z rezygnacją z udziału w cyklu. Ponadto zawodnik / kierowca niniejszym oświadcza, że na podstawie art. 81 ust. 1 ustawy z dnia 04 lutego 1994 r. o prawie autorskim i prawach pokrewnych, wyraża zgodę na nieodpłatne utrwalanie, wykorzystanie, rozpowszechnianie, publikowanie, udostępnianie i przetwarzanie w dowolny sposób, na dowolnych nośnikach (cyfrowych i analogowych) zdjęć, materiałów filmowych i wyników za pośrednictwem wszelkich dostępnych platform (cyfrowych i analogowych) przez PZM oraz PFD, a także wykorzystania tych materiałów w celach promocyjnych i komercyjnych. 2.6.7 Zawodnik, który zgłosił się do zawodów, a nie będzie mógł wziąć w nich udziału, zobowiązany jest, przed rozpoczęciem OA, przesłać do organizatora pismo (wystarczy email) o rezygnacji z udziału w zawodach z podaniem przyczyn. W razie niespełnienia tego warunku organizator zobowiązany jest poinformować o tym fakcie GKSS PZM lub w przypadku posiadacza licencji innej federacji właściwy ASN. 2.6.8 Zawodnik może dowolnie zamienić samochód sportowy określony w formularzu zgłoszenia na inny, należący do tej samej klasy aż do momentu zakończenia OA. O każdej takiej zmianie Zawodnik jest zobowiązany niezwłocznie i skutecznie poinformować Sekretarza Zawodów oraz Kierownika BK, a następnie dokonać stosownej aktualizacji formularza zgłoszenia. 2.6.9 Do każdej rundy zawodnik / kierowca ma prawo zgłosić samochód rezerwow. 2.6.10 Zmiana zawodnika dozwolona jest do czasu zamknięcia przyjmowania zgłoszeń. Po zamknięciu przyjmowania zgłoszeń jedynie GKSS PZM może wyrazić zgodę na zmianę zawodnika. Tylko zawodnik zgłoszony do zawodów będzie miał prawo wystąpienia o dokonanie takiej zmiany. 2.6.11 Po zamknięciu przyjmowania zgłoszeń, kierowca może być zmieniony za zgodą: – Organizatora, przed rozpoczęciem OA, – ZSS, po rozpoczęciu OA, a przed opublikowaniem listy startowej do przejazdów kwalifikacyjnych.	of the championship. The competitor / driver has the right to access, correct, and request cessation of processing of their personal data. A request to cease data processing is equivalent to withdrawal from participation in the championship. Furthermore, the competitor / driver hereby declares, pursuant to Article 81(1) of the Polish Act of 4th February 1994 on Copyright and Related Rights, their consent to the free recording, use, distribution, publication, sharing, and processing in any manner and on any media (digital or analog) of photos, video materials, and results by PZM and PFD, as well as the use of such materials for promotional and commercial purposes. 2.6.7 A competitor who has entered an event but is unable to participate must, before the start of the Administrative Checks (OA), send a written notice (email is sufficient) to the organizer, stating the reasons for withdrawal. Failure to comply with this requirement obliges the organizer to inform the GKSS PZM, or in the case of a license holder from another federation, the relevant ASN. 2.6.8 The competitor may freely replace the competition car specified in the entry form with another car belonging to the same class up until the end of the Administrative Checks. Any such change must be immediately and effectively reported to the Secretary of the Event and the Chief Scrutineer, after which the competitor must update the entry form accordingly. 2.6.9 For each round, the competitor / driver has the right to register a reserve car. 2.6.10 A change of competitor is permitted until the closing date for entries. After the closing of entries, only the GKSS PZM may grant permission for such a change. Only the competitor originally entered for the event has the right to request this change. 2.6.11 After the closing of entries, a change of driver may be made with the approval of: – the Organizer, before the start of the OA, – the Stewards, after the start of the Administrative Checks (OA) but before the publication of the start list for the qualifying runs.
2.7 Wpisowe 2.7.1 Wpisowe w klasyfikacji indywidualnej. a) W sezonie 2026 wprowadza się 3 kwoty wpisowego za udział w zawodach, zależne od terminu i ilości opłaconych rund. b) Wysokość wpisowego i pozostałe opłaty dodatkowe zawarte są w załączniku nr 1. c) W ramach wpisowego zawodnik otrzymuje: – powierzchnię 64 m² (8 x 8 m) w parku serwisowym;	2.7 Entry fees 2.7.1 Entry fee for the Individual Classification. a) In the 2026 season, three entry fee amounts shall apply for participation in the event, depending on the registration period and the number of rounds paid in advance: b) The registration fee and other additional fees are listed in Appendix 1. c) The entry fee includes: – a 64 m² (8 x 8 m) service park area,

– jeden zestaw numerów startowych i tablic identyfikacyjnych (dot. wyłącznie pierwszej rundy, w której dany zawodnik bierze udział); – identyfikatory i/lub opaski zawodnika / kierowcy / członka zespołu (jeżeli są wymagane); – dwie przepustki dla pojazdów serwisowych i towarzyszących. 2.7.2 Wpisowe za zgłoszenie rezerwowego samochodu sportowego, zgłoszenie do klasyfikacji zespołowej oraz pozostałe opłaty dodatkowe zgodnie wartościami podanymi w załączniku nr 1. 2.7.3 Każdy zawodnik otrzyma fakturę VAT za opłatę wpisowego, opłatę za dodatkową powierzchnię w parku serwisowym (w przypadku zamówienia takiej przestrzeni) oraz inne opłaty zgodne z Regulaminem Sportowym DMP i/lub Regulaminem Uzupełniającym danych zawodów. Pełne dane do faktury, w tym NIP podmiotu, należy podać podczas wypełniania elektronicznej deklaracji udziału w DMP lub w przypadku braku takiej możliwości, przekazać Sekretarzowi Zawodów w inny skuteczny sposób. Po spełnieniu tych warunków zawodnik otrzyma fakturę VAT drogą mailową.	– one set of starting numbers and identification plates (applicable only for the first round in which the competitor participates), – identification badges and/or wristbands for the competitor / driver / team members (if required), – two passes for service and accompanying vehicles. 2.7.2 Entry fee for registering a reserve sports car, registration for team classification, and other additional fees in accordance with the values specified in Appendix 1. 2.7.3 Each competitor shall receive a VAT invoice for the entry fee, the fee for additional service park space (if such space is requested), and any other fees in accordance with the DMP Sporting Regulations and/or the Supplementary Regulations of the respective event. Complete invoicing details, including the entity's VAT number, must be provided when completing the electronic DMP participation declaration or, if not possible, submitted to the Secretary of the Event by other effective means. Once these requirements are met, the competitor will receive the VAT invoice by email.
2.8 Numery startowe, reklama 2.8.1 Numery startowe obowiązujące przez cały sezon zostaną nadane przez PFD. Indywidualne wnioski o przyznanie danego numeru startowego mogą być zgłaszane do Sekretarza Zawodów przez zawodników, przed zakończeniem terminu zgłoszeń do pierwszej rundy DMP w sezonie. 2.8.2 Organizator dostarczy (nieodpłatnie tylko podczas pierwszych zawodów w sezonie) podczas OA, wszystkim startującym zawodnikom zestawy numerów startowych oraz reklam organizatora zgodnych z niniejszym Regulaminem Sportowym DMP. Zawodnik jest zobowiązany do umieszczenia numerów startowych i reklam organizatora oraz jest odpowiedzialny za ich właściwy stan przez cały czas trwania zawodów. W przypadku zniszczenia ww. naklejek zawodnik jest zobowiązany umieścić nowe naklejki we własnym zakresie. 2.8.3 Organizator może zobowiązać każdego kierowcę do umieszczenia na desce rozdzielczej we wnętrzu samochodu sportowego, których bierze udział w DMP, numeru startowego o wymiarach maksymalnych 10x20 cm dostarczonego przez Organizatora, który musi być dobrze widoczny w obrazie kamery on-board zamontowanej we wnętrzu przez cały czas udziału w zawodach. 2.8.4 Każdy samochód sportowy biorący udział w DMP, musi posiadać obowiązkowe oklejenie reklamowe sponsorów, partnerów oraz patronów medialnych DMP, zgodnych z niniejszym Regulaminem Sportowym DMP. 2.8.5 Ilość i poprawność umieszczonych na samochodzie sportowym numerów startowych oraz reklam będzie sprawdzana przez sędziów technicznych oraz personel organizatora. Samochody sportowe bez prawidłowych numerów startowych i reklam nie zostaną dopuszczone do startu w zawodach (zgodnie z art.16 MKS).	2.8 Starting numbers and advertising 2.8.1 Starting numbers valid for the entire season shall be assigned by the PFD. Individual requests for specific starting numbers may be submitted by competitors to the Secretary of the Event before the closing date for entries to the first DMP round of the season. 2.8.2 The organizer shall provide, free of charge and only during the first event of the season at the Administrative Check, all participating competitors with a set of starting numbers and organizer advertisements in accordance with these DMP Sporting Regulations. The competitor is required to display the starting numbers and organizer advertisements and is responsible for maintaining them in proper condition throughout the entire event. In case of damage to the above-mentioned stickers, the competitor must replace them at their own expense. 2.8.3 The organizer may require each driver to place a starting number, with maximum dimensions of 10x20 cm, on the dashboard inside the competition car participating in the DMP. This number, provided by the organizer, must remain clearly visible in the onboard camera footage throughout the entire event. 2.8.4 Every competition car participating in the DMP must display the mandatory advertising stickers of the DMP sponsors, partners, and media patrons, in accordance with these DMP Sporting Regulations. 2.8.5 The number and correctness of starting numbers and advertisements displayed on the competition car shall be checked by the technical scrutineers and the organizer's staff. Competition cars without properly placed starting numbers and advertisements shall not be permitted to start in the event, in accordance with Article 16 of the ISC.

2.8.6 Samochody sportowe nie mogą posiadać jakichkolwiek innych numerów startowych, oznaczeń, blend czy reklam obowiązkowych i dodatkowych z poprzednich sezonów ani innych imprez / zawodów / serii krajowych czy zagranicznych. W przypadku Zawodów organizowanych wraz z innymi seriami, dopuszcza się oznaczenia tych serii wraz z oznaczeniami DMP. W takim wypadku schemat oznaczenia pojazdu zostanie przedstawiony w Regulaminie Uzupełniającym dla danych zawodów. 2.8.7 Obowiązujący schemat umieszczenia numerów startowych oraz reklamy Organizatora znajduje się w Załączniku nr 2. Organizator może zdecydować o dodatkowych reklamach na poszczególne rundy. Informacja i schemat umieszczenia zostanie opublikowany w Regulaminie Uzupełniającym danej rundy.	2.8.6 Competition cars may not display any other starting numbers, markings, sun strips, or mandatory / additional advertisements from previous seasons or from other national or international events or series. In the case of events organized jointly with other series, markings of those series may be displayed alongside the DMP markings. In such cases, the vehicle marking layout shall be specified in the Supplementary Regulations for the respective event. 2.8.7 The official layout for the placement of starting numbers and organizer advertisements is specified in Appendix No. 2. The Organizer may decide to introduce additional advertisements for specific rounds. Information and the placement scheme will be published in the Supplementary Regulations of the respective round.
2.9 Zezwolenie – odpowiedzialność – ubezpieczenie 2.9.1 Organizator musi posiadać pisemną zgodę właściciela terenu na przeprowadzenie zawodów, na którym mają się one odbyć, jeżeli teren ten nie jest we władaniu organizatora. 2.9.2 Organizator jest odpowiedzialny za ubezpieczenie zawodów w zakresie odpowiedzialności cywilnej (OC), podobnie w zakresie ubezpieczenia od następstw nieszczęśliwych wypadków (NNW). Ochroną ubezpieczeniową muszą być objęte wszystkie osoby oficjalne i osoby organizatora nieobjęte innym ubezpieczeniem. Obie te polisy muszą obejmować cały czas trwania zawodów. 2.9.3 Organizator nie ponosi odpowiedzialności za jakiegokolwiek szkody i/lub straty i/lub krzywdy zawodników i/lub kierowców i/lub personelu zawodnika i/lub osoby towarzyszące, powstałe podczas udziału w zawodach. 2.9.4 Zaleca się zawodnikom / kierowcom posiadanie ubezpieczenia zgłoszonego samochodu sportowego w zakresie ubezpieczenia autocasco (AC) z rozszerzeniem o ryzyka związane z udziałem w imprezach sportowych. Zgłaszający, jeśli nie jest właścicielem lub jest jednym ze współwłaścicieli samochodu sportowego zgłoszonego do rundy, musi przedstawić pisemną zgodę na udział ww. samochodu sportowego od właściciela lub pozostałych współwłaścicieli. 2.9.5 Każdy zawodnik / kierowca bierze udział w zawodach na własną odpowiedzialność. Przez fakt podpisania zgłoszenia zawodnik oraz zgłoszony kierowca zrzekają się wszelkich praw do dochodzenia wszelkich odszkodowań za jakiegokolwiek straty i/lub szkody i/lub krzywdy, mogące być wynikiem wypadków podczas zawodów, które mogą się zdarzyć im, członkom ich personelu oraz ich osobom towarzyszącym. Zrzeczenie to dotyczy FIA, PZM, organizatora, osób oficjalnych oraz innych zgłoszonych zawodników i kierowców (także z imprez towarzyszących rozgrywanych w tym samym czasie i miejscu). 2.9.6 Wpisowe nie zawiera składki ubezpieczeniowej pokrywającej OC zawodnika, kierowcy oraz personelu i osób towarzyszących zawodnika wobec osób trzecich oraz NNW zawodnika, kierowcy, personelu zawodnika i osób towarzyszących.	2.9 Authorization – Responsibility – Insurance 2.9.1 The organizer must obtain written permission from the property owner to hold the event on the premises, if the area is not under the organizer's management. 2.9.2 The organizer is responsible for providing insurance coverage for the event, including third-party liability (OC) and personal accident insurance (NNW). All officials and members of the organizer's staff not covered by other insurance must be included in this coverage. Both insurance policies must remain valid for the entire duration of the event. 2.9.3 The organizer shall not be held liable for any damage, loss, or injury sustained by competitors, drivers, their team personnel, or accompanying persons during participation in the event. 2.9.4 It is recommended that competitors / drivers hold an autocasco insurance policy for the registered competition car, extended to cover the risk of participation in sporting events. If the entrant is not the sole owner, or is one of the co-owners of the registered competition car, a written authorization from the owner or all co-owners permitting the vehicle's participation in the event must be provided. 2.9.5 Each competitor / driver participates in the event at their own risk. By signing the entry form, the competitor and the entered driver waive all rights to claim any compensation for losses, damages, or injuries arising from accidents that may occur during the event to themselves, their team members, or accompanying persons. This waiver applies to the FIA, PZM, the organizer, officials, and other entered competitors and drivers, including those participating in support events held at the same time and venue. 2.9.6 The entry fee does not include any insurance coverage for third-party liability or personal accident of the competitor, driver, their team personnel, or accompanying persons.

2.9.7 Personel zawodnika oraz jego osoby towarzyszące podlegają wyłącznej odpowiedzialności zawodnika. organizator zawodów nie ponosi odpowiedzialności za personel zawodnika oraz jego osoby towarzyszące i spowodowane przez nich szkody i/lub straty i/lub krzywdy. 2.9.8 Każdy zawodnik / kierowca musi posiadać własne ubezpieczenie zapewniające ochronę w zakresie odpowiedzialności cywilnej (OC) i następstw nieszczęśliwych wypadków (NNW), odpowiednie dla uczestniczenia we współzawodnictwie w sportach motorowych. 2.9.9 Kierowcy z licencją wydaną przez ASN inny niż PZM lub posiadający obywatelstwo inne niż polskie, muszą przedstawić organizatorowi: – ważną polisę ubezpieczenia od kosztów leczenia i transportu za granicą obejmującą cały czas trwania zawodów lub – ważną kartę EKUZ dla obywateli państw członkowskich Unii Europejskiej lub – ważne potwierdzenie objęcia ubezpieczeniem zdrowotnym dla osób posiadających status rezydenta na terenie Rzeczypospolitej Polskiej.	2.9.7 The competitor is solely responsible for their team personnel and accompanying persons. The event organizer bears no responsibility for the actions of the competitor's personnel or accompanying persons, nor for any damage, loss, or injury caused by them. 2.9.8 Each competitor / driver must hold personal insurance providing coverage for third-party liability and personal accident, appropriate for participation in motor sport competitions. 2.9.9 Drivers holding a license issued by an ASN other than the PZM, or those with citizenship other than Polish, must provide the organizer with one of the following: – a valid insurance policy covering medical treatment and repatriation costs abroad for the entire duration of the event, or – a valid European Health Insurance Card (EHIC) for citizens of European Union member states, or – valid proof of health insurance coverage for persons holding resident status within the territory of the Republic of Poland.
2.10 Odbiór Administracyjny 2.10.1 Czas i miejsce Odbioru Administracyjnego i/lub jego alternatywnego terminu organizator określi w regulaminie uzupełniającym zawodów. Szczegółowy harmonogram OA może być określony w komunikacie / informacji Dyrektora Zawodów. Każde niezgłoszone i/lub nieusprawiedliwione spóźnienie na OA względem czasu wyznaczonego przez organizatora wiąże się z koniecznością opłaty za dodatkowy OA, zgodnie z załącznikiem nr 1. 2.10.2 Udział w alternatywnym OA jest dobrowolny. 2.10.3 Kierowcy, których zgłoszenia zostały przyjęte do zawodów, zobowiązani są do dokonania w Biurze Zawodów kontroli dokumentów. Kierowca / zawodnik przedkłada licencję sportową. 2.10.4 Dopuszcza się dokonanie Odbioru Administracyjnego przez inną osobę niż zawodnik (np. mechanik), lecz musi ona mieć pisemne upoważnienie od zawodnika, oraz zawodnik powinien poinformować o tym organizatora przed czasem wyznaczonym na Odbiór Administracyjny. Zawodnik powinien wtedy zgłosić się przed zakończeniem Odbioru Administracyjnego w Biurze Zawodów w celu potwierdzenia swojej obecności oraz uzupełnienia wszelkich podpisów niezbędnych do wzięcia udziału w zawodach. Jeśli zawodnikiem jest osoba prawna to wówczas tylko osoba wskazana w przyjętym druku zgłoszenia i/lub na licencji zawodnika ma prawo do reprezentacji oraz dokonywania dopuszczonych przez niniejszy Regulamin Sportowy DMP aktualizacji zgłoszenia. 2.10.5 Po pozytywnym Odbiorze Administracyjnym, kierowca otrzymuje dokumenty zawodów, a w szczególności: – kartę Odbioru Administracyjnego,	2.10 Administrative Check 2.10.1 The time and location of the Administrative Check (OA) and/or alternative Administrative Check shall be specified in the event's Supplementary Regulations. A detailed OA schedule may be provided in a bulletin or notice issued by the Clerk of the Course. Any unreported and/or unjustified delay in arriving at the OA relative to the time specified by the organizer will result in the need to pay for an additional OA, in accordance with Appendix No. 1. 2.10.2 Participation in the alternative OA is voluntary. 2.10.3 Drivers whose entries have been accepted for the event are required to complete document verification at the Event Office. The driver / competitor must present their valid sporting license. 2.10.4 Administrative Check may be carried out by a person other than the competitor (for example, a mechanic), provided that this person holds a written authorization from the competitor and that the competitor informs the organizer in advance of the substitution before the scheduled OA time. In such a case, the competitor must report to the Event Office before the end of Administrative Check to confirm their presence and complete any required signatures necessary for participation in the event. If the competitor is a legal entity, only the person indicated in the accepted entry form and/or on the competitor's license is authorized to represent the entity and make updates to the entry as permitted by these DMP Sporting Regulations. 2.10.5 After successfully completing the Administrative Checks, the driver shall receive the event documents, in particular: – the Administrative Check Card,

– kartę Badania Kontrolnego uprawniającą go do przedstawienia samochodu / samochodów do badania.	– the Scrutineering Card authorizing the presentation of the car(s) for inspection.
2.11 Badanie lekarskie 2.11.1 Dyskwalifikacja kierowcy z wyścigu z uwagi na aktualny stan zdrowia, jest możliwa wyłącznie w oparciu o opinię lekarską. Obecność środków odurzających lub alkoholu musi być jednoznacznie stwierdzona. Decyzje o dyskwalifikacji podejmuje ZSS. 2.11.2 W przypadku kolizji, która spowodowała uszkodzenie samochodu i nieukończenie danego biegu, kierowca może uczestniczyć w dalszej części zawodów wyłącznie po zbadaniu go przez lekarza zawodów i udzieleniu przez niego pisemnej zgody. Obowiązek zgłoszenia się do lekarza należy do kierowcy. 2.11.3 Każdy wypadek kierowcy podczas zawodów, skutkujący skierowaniem go do dalszego leczenia szpitalnego musi być odnotowany przez Lekarza Zawodów w Karcie Wypadkowej. Warunkiem dopuszczenia w/w kierowcy do następnych zawodów jest odbycie ponownych badań lekarskich (u lekarza specjalisty medycyny sportowej). Do czasu wykonania ponownych badań licencja kierowcy ulega zawieszeniu z urzędu.	2.11 Medical Examination 2.11.1 Disqualification of a driver from the event on health grounds is permissible only based on a medical opinion. The presence of intoxicants or alcohol must be clearly confirmed. The decision on disqualification shall be made by the Stewards. 2.11.2 In the event of a collision that caused damage to the car resulting in failure to complete a run, the driver may continue participating in the event only after being examined by the event doctor and receiving written medical clearance. It is the driver's responsibility to report to the doctor. 2.11.3 Any accident involving a driver during the event that results in hospital treatment must be recorded by the Event Doctor in the Accident Report Form. The driver's participation in subsequent events is conditional upon undergoing a new medical examination conducted by a sports medicine specialist. Until this examination is completed, the driver's license shall be automatically suspended.
2.12 Badanie Kontrolne samochodów 2.12.1 Tylko Ci zawodnicy / kierowcy, którzy z wynikiem pozytywnym przeszli Odbiór Administracyjny (OA), mogą stawić się ze swoim samochodem sportowym (także zgłoszonym rezerwowym samochodem sportowym) wyposażonym w numery startowe i reklamę organizatora na badaniu kontrolnym (BK1). 2.12.2 Badanie kontrolne przeprowadzają sędziowie techniczni, którzy identyfikują samochód (marka, model) sprawdzają spełnienie wymogów przepisów bezpieczeństwa sportowego, wyposażenia osobistego kierowcy i zgodność technicznej samochodu sportowego z klasą, do której został zgłoszony. Zawodnik / kierowca swoim zgłoszeniem do zawodów potwierdza zgodność zgłoszonego samochodu z przepisami bezpieczeństwa, technicznymi klasy oraz pozytywny stan techniczny samochodu. 2.12.3 BK1 odbędzie się w miejscu i czasie podanym przez organizatora. Ponadto sędziowie techniczni zawodów mają prawo i obowiązek dokonywać oględzin zgłoszonych samochodów w każdym miejscu i czasie zawodów. 2.12.4 Podczas BK1 kierowcy muszą przedstawić wszystkie elementy wymaganego wyposażenia bezpieczeństwa osobistego, m.in. ubiór, kask i zatwierdzony przez FIA systemem bezpieczeństwa ograniczający ruch głowy do przodu, z których zamierzają korzystać w trakcie zawodów, celem sprawdzenia ich zgodności z Regulaminem Technicznym DMP. Kierowcy, którzy podczas Przedsezonowego Badania Kontrolnego (PBK) nie przedstawili elementów wyposażenia bezpieczeństwa, za zgodą Delegata Technicznego PZM lub Kierownika BK muszą je przedstawić do weryfikacji sędziom technicznym w uzgodnionym terminie, nie później jednak niż przed ich startem w pierwszym przejeździe treningowym.	2.12 Scrutineering 2.12.1 Only those competitors / drivers who have successfully completed the Administrative Checks (OA) may present their competition car (including any registered reserve car), fitted with starting numbers and organizer advertisements, for the scrutineering (BK1). 2.12.2 Scrutineering shall be carried out by the technical scrutineers, who will identify the car (make and model), verify compliance with safety regulations, check the driver's personal safety equipment, and confirm that the competition car meets the technical requirements of the class in which it has been entered. By submitting an entry, the competitor / driver confirms that the entered car complies with safety and technical regulations for its class and is in proper technical condition. 2.12.3 The BK1 shall take place at the location and time specified by the organizer. Furthermore, the event's technical scrutineers have the right and duty to inspect any entered car at any place and time during the event. 2.12.4 During the BK1, drivers must present all required personal safety equipment, including racing apparel, helmet, and the FIA-approved head restraint system they intend to use during the event, for verification of compliance with the DMP Technical Regulations. Drivers who did not present their safety equipment during the pre-season scrutineering (PBK) must, with the approval of the PZM Technical Delegate or the Chief Scrutineer, present it to the technical scrutineers for verification within an agreed timeframe, but no later than before their first practice run.

2.12.5 W przypadku poddania się procedurze PBK, zawodnik deklaruje, że samochód sportowy i wyposażenie bezpieczeństwa przedstawione podczas PBK pozostaną zgodne przez cały sezon. W przypadku dokonania zmian, zawodnik / kierowca jest zobowiązany zgłosić taki fakt i przystąpić do ponownego BK1 przed rundą następującą po zmianach dokonanych w samochodzie sportowym i/lub wyposażeniu bezpieczeństwa. Dodatkowe kontrole zgodności samochodu sportowego z PBK oraz wyposażenia bezpieczeństwa kierowcy mogą odbywać się w dowolnym miejscu i momencie trwania zawodów. W przypadku stwierdzenia niezgodności zawodnik / kierowca podlega karze do dyskwalifikacji włącznie.

2.12.6 Kamery i ich mocowania używane podczas zawodów muszą być przedstawione do akceptacji sędziów technicznych podczas BK1.

2.12.7 Jeżeli w wyniku BK1 okaże się, że zgłoszony samochód sportowy nie odpowiada przepisom technicznym i/lub przepisom bezpieczeństwa, to musi on być doprowadzony do zgodności z w/w przepisami w wyznaczonym terminie oraz odbyć powtórne badanie kontrolne w miejscu i czasie określonym przez organizatora i/lub ZSS. Jeśli zgłoszony samochód sportowy wciąż nie będzie odpowiadać przepisom, to ZSS na wniosek Delegata Technicznego PZM może nie dopuścić go do startu.

2.12.8 Jeżeli podczas BK1 okaże się, że przedstawiony samochód sportowy nie odpowiada klasie, w której został zgłoszony, ZSS może go przenieść do właściwej klasy wskazanej przez Delegata Technicznego PZM lub Kierownika BK, lub ostatecznie odmówić startu ww. samochodu sportowego.

2.12.9 Samochód do BK1 musi być przedstawiony w stanie gotowym do wyścigu, czysty zarówno z zewnątrz jak i wewnątrz, włącznie z obowiązkowymi elementami wyposażenia bezpieczeństwa kierowcy, numerem startowym i dodatkowymi naklejkami reklamowymi organizatora, zgodnie ze schematem z Załącznika nr 2.

2.12.10 Samochód, który uległ kolizji w trakcie zawodów, może brać udział w dalszej części zawodów wyłącznie po uzyskaniu pozytywnej opinii Kierownika BK. Obowiązek zgłoszenia samochodu do ponownej kontroli spoczywa na zawodniku / kierowcy.

2.12.11 Od decyzji Delegata Technicznego przysługuje kierowcy odwołanie do władz zawodów natychmiast po jej zakomunikowaniu. Jeżeli chodzi o zakwalifikowanie konkurenta do jego klasy – najpóźniej w ciągu 30 minut od opublikowania listy startowej. ZSS na skutek odwołania kierowcy od decyzji Komisji Technicznej podjętej podczas BK1 może zarządzić ponowne rozpatrzenie sprawy przez Delegata Technicznego lub podtrzymać wcześniejszą decyzję.

2.12.12 Organizator może wprowadzić dodatkowy termin BK1, tzw. „alternatywne badanie kontrolne” w dniu poprzedzającym rozpoczęcie zawodów.

2.12.13 Organizator może opublikować harmonogram BK1 z podziałem na poszczególne klasy / grupy. Nieobecność na badaniu o wyznaczonej porze może podlegać karze, jednak

2.12.5 In the event of undergoing the PBK procedure, the competitor declares that the sports car and safety equipment presented during the PBK will remain compliant throughout the season. In the event of any changes, the competitor / driver is obliged to report this fact and undergo a new BK1 before the round following the changes made to the sports car and/or safety equipment. Additional checks of the sports car's compliance with the PBK and the driver's safety equipment may take place at any place and time during the competition. In the event of non-compliance, the competitor / driver is subject to penalties up to and including disqualification..

2.12.6 Cameras and their mounts intended for use during the event must be presented to the technical scrutineers for approval during BK1.

2.12.7 If, as a result of BK1, the entered competition car is found not to comply with the technical and/or safety regulations, it must be brought into conformity within the specified time limit and undergo re-scrutineering at the location and time determined by the organizer and/or the Stewards. If the car still fails to meet the required regulations, the Stewards, upon the request of the PZM Technical Delegate, may refuse its permission to start.

2.12.8 If, during BK1, the presented competition car is found not to comply with the class in which it was entered, the Stewards may reassign it to the correct class as indicated by the PZM Technical Delegate or the Chief Scrutineer, or ultimately refuse permission for the car to start.

2.12.9 The car presented for BK1 must be in race-ready condition, clean both inside and outside, and equipped with all mandatory driver safety equipment, starting numbers, and organizer's advertising stickers, in accordance with the layout specified in Appendix No. 2.

2.12.10 A car that has been involved in a collision during the event may continue to participate only after receiving a positive assessment from the Chief Scrutineer. It is the responsibility of the competitor / driver to present the car for re-inspection.

2.12.11 A driver has the right to appeal a decision of the Technical Delegate to the event authorities immediately after it has been communicated. In matters concerning the classification of a competitor within a class, such an appeal must be submitted no later than 30 minutes after the publication of the start lists. Following the driver's appeal against the Technical Commission's decision made during BK1, the Stewards may order the Technical Delegate to reconsider the case or uphold the original decision.

2.12.12 The organizer may schedule an additional BK1 session, referred to as an "alternative scrutineering," on the day preceding the start of the event.

2.12.13 The organizer may publish an BK1 schedule divided by classes / groups. Failure to appear for scrutineering at the designated time may result in a penalty; however, the

organizator nie może odmówić badania samochodu, jeżeli został on przedstawiony na BK1 w godzinach jego funkcjonowania. Poza czasem funkcjonowania BK1, władze zawodów w przypadku, gdy spóźnienie było na skutek siły wyższej, mogą wyznaczyć dodatkowy termin badania kontrolnego. Koszt dodatkowego BK1 zgodnie z Załącznikiem nr 1 musi być opłacony przez zawodnika w terminie i formie wskazanej przez Sekretarza Zawodów. 2.12.14 Po badaniu kontrolnym samochód musi być oznaczony symbolem BK (naklejka BK). 2.12.15 Rezerwowy samochód sportowy powinien zostać przedstawiony Komisji Technicznej podczas BK1 w celu weryfikacji jego zgodności z klasą i sprawdzenia spełnienia wymogów przepisów bezpieczeństwa. Ostateczny wybór samochodu może nastąpić jedynie do momentu rozpoczęcia biegów kwalifikacyjnych w danej klasie. Komisja Techniczna zobowiązana jest do usunięcia oznaczeń dopuszczających samochód (naklejka BK) wycofany z udziału w zawodach. 2.12.16 Kierownik BK po zakończonym BK1 przekazuje protokoły badania – podczas posiedzenia ZSS. 2.12.17 Wszystkie procedury dotyczące uzyskiwania dokumentów technicznych samochodu wraz z opłatami są umieszczone na oficjalnej stronie internetowej PZM w zakładce "samochody" www.pzm.pl/samochody, w dziale „dokumenty samochodów sportowych”. 2.12.18 Szczegółowe końcowe badanie kontrolne po zawodach (zwane dalej „BK2”) łącznie z demontażem elementów lub całości samochodu sportowego może być przeprowadzone według uznania ZSS, bądź też w następstwie protestu lub zgodnie z rekomendacją Dyrektora Zawodów i/lub rekomendacją Delegata Technicznego PZM przekazaną do ZSS.	organizer may not refuse to inspect a car if it is presented during BK1 operating hours. Outside BK1 operating hours, the event authorities may, in cases of force majeure, schedule an additional scrutineering session. The cost of the additional scrutineering as specified in Appendix No. 1 must be paid by the competitor within the deadline and in the manner indicated by the Event Secretary. 2.12.14 After scrutineering, the car must be marked with the „BK” symbol (BK sticker). 2.12.15 The reserve competition car must be presented to the Technical Commission during BK1 for verification of its class conformity and compliance with safety regulations. The final selection of the car may be made only up until the start of the qualifying runs for the respective class. The Technical Commission is obliged to remove the approval markings (BK sticker) from any car withdrawn from the event. 2.12.16 After the completion of BK1, the Chief Scrutineer shall submit the scrutineering reports during the Stewards’ meeting. 2.12.17 All procedures for obtaining vehicle technical documents, along with applicable fees, are available on the official PZM website under the “Cars” section at www.pzm.pl/samochody, in the “Sport Vehicle Documents” subsection. 2.12.18 A detailed final scrutineering after the event (hereinafter referred to as “BK2”), including the partial or complete disassembly of the competition car, may be carried out at the discretion of the Stewards, or as a result of a protest, or in accordance with a recommendation from the Clerk of the Course and/or the PZM Technical Delegate submitted to the Stewards.
2.13 Przedsezonowe Badanie Kontrolne 2.13.1 Organizator może zorganizować przedsezonowe badania kontrolnego (PBK) dla samochodów sportowych uczestniczących w DMP. 2.13.2 Koszt, termin i miejsce PBK zostanie ogłoszony przez PFD za pośrednictwem dostępnych kanałów komunikacji z zawodnikami. 2.13.3 PBK musi być zakończone najpóźniej w dniu poprzedzającym BK1 danych zawodów (może być wykonane w trakcie sezonu). 2.13.4 Pozytywny wynik PBK po spełnieniu wymagań ujętych w niniejszym Regulaminie Sportowym DMP oraz Regulaminie Technicznym DMP pozwoli na uczestnictwo w zawodach zaliczanych do DMP bez konieczności udziału samochodu sportowego w BK1. 2.13.5 Podczas PBK nie będzie przeprowadzone plombowanie i znakowanie podzespołów i elementów samochodu sportowego oraz jego ważenie. 2.13.6 Podczas PBK zaleca się sprawdzenie wyposażenia bezpieczeństwa osobistego kierowców. W przypadku jego braku, kontroli dokonuje się podczas BK1 na pierwszej, możliwej rundzie, w której zawodnik / kierowca bierze udział.	2.13 Pre-Season Scrutineering 2.13.1 The organizer may arrange a Pre-Season Scrutineering (PBK) session at a designated time and location for competition cars participating in the DMP. 2.13.2 The cost, date, and location of the PBK shall be announced by the PFD through the available communication channels for competitors. 2.13.3 The PBK must be completed no later than the day preceding the BK1 of the respective event (it may also be conducted during the season). 2.13.4 A positive result of the PBK, meeting the requirements set out in these DMP Sporting Regulations and the DMP Technical Regulations, entitles the competition car to participate in DMP events without the need to undergo BK1. 2.13.5 During the PBK, sealing and marking of the competition car’s components or parts, as well as weighing, will not be carried out. 2.13.6 During the PBK it is recommended to inspect the drivers’ personal safety equipment. If the equipment is not presented, the inspection will be carried out during BK1 at the first available round in which the competitor / driver takes part.

2.13.7 Samochód sportowy przedstawiony do PBK musi być kompletny i czysty. 2.13.8 Podczas PBK należy przedstawić wszystkie wymagane dokumenty / certyfikaty, podobnie jak w przypadku udziału w standardowym BK1. 2.13.9 Pozytywny wynik PBK powoduje uzyskanie wisy PBK, która domyślnie ważna jest przez cały sezon. Wiza PBK traci ważność w przypadku niezgłoszenia Delegatowi Technicznemu i Sekretarzowi Zawodów informacji o: a) przekroczeniu terminu ważności homologacji lub uszkodzeniu jednego z elementów wyposażenia bezpieczeństwa (np. klatka bezpieczeństwa, fotel, mocowanie fotela, pasy, system gaśniczy itp.); b) zmianie w wyposażeniu bezpieczeństwa, które zostało przedstawione i zadeklarowane na PBK; c) uszkodzeniu oznakowania informującego o pozytywnym wyniku PBK; d) nieukończenia zawodów (wycofania się z powodu rezygnacji, awarii, wypadku) lub wypadku podczas testów, treningów, innych zawodów i nieprzedstawienia samochodu sportowego i/lub elementów wyposażenia bezpieczeństwa do ponownej weryfikacji; e) każdej istotnej zmiany względem stanu technicznego pojazdu i jego wyposażenia, oraz wyposażenia osobistego Kierowcy.	2.13.7 The competition car presented for the PBK must be complete and clean. 2.13.8 All required documents and certificates must be presented during the pre-season scrutineering, as in the case of the standard BK1. 2.13.9 A positive PBK result grants a PBK visa, which is by default valid for the entire season. The PBK visa becomes invalid if the competitor fails to inform the Technical Delegate and the Secretary of the Event about: a) the expiration of homologation or damage to any safety equipment component (e.g. safety cage, seat, seat mount, harness, fire extinguishing system, etc.); b) any change to the safety equipment presented and declared during the PBK; c) damage to the marking confirming a positive PBK result; d) failure to finish an event (withdrawal due to resignation, mechanical failure, accident) or an accident during testing or practice, other competitions, without presenting the competition car and/or safety equipment for re-verification; e) any significant change in the technical condition of the vehicle, its equipment, or the driver's personal safety equipment.
2.14 Odprawa z zawodnikami (briefing) 2.14.1 Podczas trwania każdej z rund DMP zostanie zorganizowany briefing dla zawodników / kierowców, w czasie którego zostaną przekazane informacje dotyczące układu trasy (linia przejazdu, zony, clipping pointy, strefy hamowania), kryteria oceny przejazdów oraz jak powinien wyglądać idealny przejazd kwalifikacyjny (linia, kąt, styl), oczekiwany sposób inicjacji driftingu, oraz ewentualne zmiany w harmonogramie zawodów i Regulaminie Uzupełniającym. 2.14.2 Schemat linii inicjacji i sposoby inicjacji driftingu przedstawione w Załączniku nr 3. 2.14.3 Idealny przejazd oceniany jest na 100 punktów, które stanowią sumę składowych linia, kąt, styl. Wartość poszczególnych składowych zostanie określona podczas briefingu i np. może wyglądać w następujący sposób: – Linia – 40 pkt – Kąt – 30 pkt – Styl – 30 pkt 2.14.4 Briefing odbywa się przed treningami, kwalifikacjami i przejazdami finałowymi. 2.14.5 Miejsce i czas briefingu zostaną podane w oficjalnym harmonogramie rundy. 2.14.6 Szczegółowe kryteria oceny przejazdu mogą się różnić pomiędzy poszczególnymi rundami DMP, co wynika ze specyfiki trasy (sposób inicjacji, strefy hamowania itp.) 2.14.7 Briefing prowadzony jest przez Sędziów oceniających przejazdu (Sędziowie Faktu), przedstawiciela organizatora i Dyrektora Zawodów. 2.14.8 W odprawie mogą brać udział: zawodnicy, kierowcy i spotterzy.	2.14 Drivers briefing 2.14.1 During each DMP round, a drivers' briefing shall be held, during which information will be provided regarding the course layout (drift line, zones, clipping points, braking zones), judging criteria, the characteristics of an ideal qualifying run (line, angle, style), the expected drift initiation method, as well as any updates to the event schedule or the Supplementary Regulations. 2.14.2 The layout of the initiation line and the drift initiation methods are specified in Appendix No. 3. 2.14.3 The ideal run is scored out of 100 points, consisting of three components: line, angle, and style. The value of each component shall be announced during the briefing and, for example, may be as follows: – Line – 40 points – Angle – 30 points – Style – 30 points 2.14.4 The briefing shall take place before the practice sessions, qualifying runs, and final runs. 2.14.5 The location and time of the briefing shall be specified in the official round timetable. 2.14.6 Detailed judging criteria may vary between DMP rounds due to the specific characteristics of each track (initiation method, braking zones, etc.). 2.14.7 The briefing shall be conducted by the Drifting Judges (Judges of Fact), a representative of the organizer, and the Clerk of the Course. 2.14.8 The briefing may be attended by competitors, drivers, and spotters.

2.14.9 Obecność na briefingu, przynajmniej jednego reprezentanta zespołu danego zadownika, jest obowiązkowa. 2.14.10 Kierowcy powinni być ubrani w strój sportowy (kombinezon) a członkowie zespołu w strój (bluzy, koszulki, czapki, kurtki itp) w barwach zespołu. W szczególnych okolicznościach dopuszcza się zamianę stroju sportowego kierowcy na inny strój w barwach zespołu. 2.14.11 Briefing w wersji tekstowej (prezentacja) zostanie opublikowany na elektronicznej tablicy ogłoszeń (ONB). 2.14.12 W wyjątkowych okolicznościach dopuszcza się przeprowadzenie briefingu w formie video lub dokumentu udostępnionego na ONB.	2.14.9 Attendance at the briefing by at least one team representative of each competitor is mandatory. 2.14.10 Drivers should wear their racing gear (racing suit), and team members should wear team-branded clothing such as hoodies, shirts, caps or jackets. In special circumstances the driver may replace racing gear with other team-branded clothing. 2.14.11 The briefing in text form (presentation) shall be published on the Electronic Notice Board (ONB). 2.14.12 In exceptional circumstances, the briefing may be conducted in the form of a video or a document made available on the ONB.
2.15 Kary, kary porządkowe 2.15.1 Naruszenia Międzynarodowego Kodeksu Sportowego i jego załączników, Regulaminu Sportowego DMP, Regulaminu Technicznego DMP, Regulaminu Uzupełniającego rundy podlegają ocenie i karze nałożonej przez ZSS zgodnie z art. 12 Międzynarodowego Kodeksu Sportowego. Kary finansowe nałożone przez ZSS płatne są w terminie 48 godzin na rachunek bankowy PZM. Od kary nałożonej przez ZSS przysługuje prawo do odwołania do Głównej Komisji Sportu Samochodowego. 2.15.2 Za właściwe zachowanie i przestrzeganie regulaminów przez członków zespołu, osoby towarzyszące odpowiada zawodnik / kierowca. 2.15.3 Za naruszenia Regulaminu Sportowego DMP, Regulaminu Technicznego DMP, Regulaminu Uzupełniającego rundy oraz obowiązujących przepisów (np. cisza nocna) Organizator zastrzega sobie prawo do nałożenia kary porządkowej w postaci grzywny. a) Kara może dotyczyć zawodnika, kierowcy, członka zespołu, osoby towarzyszącej. b) Od decyzji o karze przysługuje prawo do odwołania do ZSS w ciągu godziny od jej nałożenia. ZSS może karę umorzyć, podtrzymać lub nałożyć karę dodatkową. c) Kara grzywny płatna jest na rzecz organizatora w ciągu 1 godziny od upływu czasu na złożenie odwołania, gotówką w Biurze Zawodów. Niedopełnienie obowiązku uregulowania kary będzie skutkowało brakiem możliwości kontynuowania zawodów.	2.15 Penalties and Disciplinary Sanctions 2.15.1 Violations of the International Sporting Code and its appendices, the DMP Sporting Regulations, the DMP Technical Regulations, or the Supplementary Regulations of a round are subject to evaluation and penalties imposed by the Stewards in accordance with Article 12 of the ISC. Financial penalties imposed by the Stewards must be paid within 48 hours to the PZM bank account. A right of appeal against a penalty imposed by the Stewards may be lodged with the PZM Automobile Sport Commission. 2.15.2 The competitor / driver is responsible for the proper conduct and compliance with the regulations by all team members, and accompanying persons. 2.15.3 For violations of the DMP Sporting Regulations, DMP Technical Regulations, the Supplementary Regulations of a round, or applicable provisions (such as quiet hours), the Organizer reserves the right to impose a disciplinary penalty in the form of a fine. a) A penalty may apply to a competitor, driver, team member, or accompanying person. b) The decision to impose a penalty may be appealed to the ZSS within one hour of its imposition. The ZSS may cancel the penalty, uphold it, or impose an additional penalty. c) The fine must be paid to the organizer within 1 hour of the deadline for filing an appeal, in cash at the Competition Office. Failure to pay the penalty will result in the inability to continue the competition.
2.16 Sędziowie Faktu 2.16.1 Na każdą rundę DMP zostaną powołani Sędziowie Faktu: a) Sędziowie oceniający – nadają punkty za przejazdy, określają winę zawodnika w przypadku kolizji, wskazują zwycięzcę przejazdów w parach; b) Starter – potwierdza poprawność procedury startowej, sygnalizuje potrącenie pachołka, przekroczenie czasu podstawienia się kierowcy na start; c) Sędzia strefy grzania opon – stwierdza fakt ewentualnego przekroczenia czasu grzania opon. 2.16.2 Lista Sędziów Faktu zostanie opublikowana w Regulaminie Uzupełniającym rundy.	2.16 Judges of Fact 2.16.1 For each DMP round, the following Judges of Fact shall be appointed: a) Drifting Judges – awards points for runs, determines fault in case of collisions, and designates the winner of tandem runs; b) Starter – confirms the correctness of the start procedure, signals cone hits, monitors compliance with the time limit for the driver to take the start position; c) Tire Warm-up Zone Judge – determines any violation of the allocated tire warm-up time. 2.16.2 The list of Judges of Fact shall be published in the Supplementary Regulations of the round.

2.16.3 Sędziowie Faktu mogą wykorzystać powtórki wideo lub inne narzędzia pomiarowe, które pomogą im w podjęciu decyzji. 2.16.4 Organizator może powołać dodatkowych sędziów Faktu wedle własnego uznania.	2.16.3 The Judges of Fact may use video replays or other measurement tools to assist in their decision-making. 2.16.4 The organizer may appoint additional Judges of Fact at their discretion.
2.17 Kamera 2.17.1 W czasie trwania zawodów, organizator może od każdego zawodnika / kierowcy wymagać zainstalowania w samochodzie sportowym kamery własnej zawodnika / kierowcy i/lub dostarczonej przez organizatora lub podmiot przez niego wskazany. Kamera musi być ustawiona tak, aby rejestrować tor przed samochodem, a także musi wyraźnie pokazywać kierownicę, pedały i numer startowy. Bateria / akumulator kamery musi być wystarczająco naładowany, a karta pamięci znajdować się na swoim miejscu i mieć wystarczającą pojemność do zarejestrowania wszystkich biegów w danej rundzie. Kamera musi być włączona i rejestrować przejazdy kwalifikacyjne i finałowe. Nagrywanie musi być włączone od pół przedstartowych i nie może być wyłączone, dopóki samochód nie wróci na swoje miejsce w parku maszyn lub w parku zamkniętym. Osoby oficjalne, w tym ZSS, muszą być w stanie uzyskać dostęp do nagrań z tej kamery z wykorzystaniem sprzętu zawodnika / kierowcy lub własnego w dowolnym momencie podczas zawodów, również na potrzeby rozpatrzenia protestów, itp. Zawodnik / kierowca jest także zobowiązany do udostępnienia nagrania z kamery na potrzeby komunikacji i promocji DMP, prowadzonej przez osoby wyznaczone przez organizatora. Stosowanie ww. kamery oraz udostępnianie nagrań na potrzeby osób oficjalnych oraz zespołu prasowego jest obowiązkowe dla wszystkich zawodników / kierowców pod karą do dyskwalifikacji z zawodów włącznie. 2.17.2 Jeżeli organizator tego wymaga, zgłoszony samochód sportowy musi mieć zainstalowaną kamerę lub inne urządzenie rejestrujące. Będą one zakładane przez wskazany personel organizatora, za zgodą i pod nadzorem sędziów technicznych. 2.17.3 Dopuszcza się montowanie przez zawodników / kierowców własnych kamer rejestrujących przejazd. Chęć zamontowania kamery powinna być zgłoszona podczas BK1, a sposób montażu oceniony przez Komisję Techniczną pod kątem bezpieczeństwa. 2.17.4 Pierwszeństwo montażu kamer mają urządzenia organizatora oraz przedstawicieli mediów z nim współpracujących.	2.17 Kamera 2.17.1 During the event, the organizer may require each competitor / driver to install an onboard camera, either their own or one provided by the organizer or an appointed entity. The camera must be positioned to record the track ahead of the car and must also clearly show the steering wheel, pedals, and starting number. The camera's battery must be sufficiently charged, and the memory card must be properly inserted and have enough capacity to record all runs in the round. The camera must be switched on and recording during qualifying and final runs. Recording must begin in the pre-start area and may not be stopped until the car returns to its place in the paddock or parc fermé. Officials, including the Stewards, must be able to access the footage from this camera using the competitor's / driver's equipment or their own at any time during the event, including for protest review purposes. The competitor / driver is also required to make the recorded footage available for communication and promotional purposes of the DMP, as managed by persons designated by the organizer. The use of the above-mentioned camera and the provision of recordings for officials and the media team is mandatory for all competitors / drivers, under penalty of sanctions up to and including disqualification from the event. 2.17.2 If required by the organizer, the entered competition car must have a camera or other recording device installed. These devices shall be fitted by personnel designated by the organizer, with the consent and under the supervision of the technical scrutineers. 2.17.3 Competitors / drivers are allowed to install their own onboard cameras to record runs. The intention to mount such a camera must be declared during BK1, and the installation method shall be inspected by the Technical Commission for safety compliance. 2.17.4 The installation priority is given to cameras belonging to the organizer and to media representatives cooperating with the organizer.
3. PRZEBIEG ZAWODÓW EVENT PROCEDURE	
3.1 Zasady ogólne 3.1.1 W czasie trwania treningów, przejazdów kwalifikacyjnych i finałowych kierowca może przebywać na trasie wyłącznie w czasie wynikającym z harmonogramu i/lub przynależności do grupy i klasy i/lub listy startowej. 3.1.2 Podczas przejazdów kierowcy mogą korzystać tylko z wyznaczonej trasy oraz przestrzegać zasad zachowania na trasie, takich jak np. kierunek jazdy, czerwone flagi. 3.1.3 Zabrania się jazdy w kierunku przeciwnym do kierunku jazdy na trasie.	3.1 General Principles 3.1.1 During practice sessions, qualifying, and final runs, the driver may be on the track only at the times specified in the schedule and/or according to their assigned group, class, or start list. 3.1.2 During runs, drivers must use only the designated track and comply with all track behavior rules, such as driving direction and red flag signals. 3.1.3 Driving in the opposite direction to the designated course direction is strictly prohibited.

3.1.4 W przypadku pokazania czerwonej flagi (konieczność przerwania przejazdu) kierowca powinien zaprzestać driftingu, zwolnić i zatrzymać się w bezpiecznym miejscu lub powoli kontynuować jazdę do wskazanego miejsca, oraz postępować zgodnie z poleceniami sędziów i osób oficjalnych znajdujących się na trasie. 3.1.5 Samochód sportowy, z którego wyciekają jakiegokolwiek płyny eksploatacyjne nie zostanie dopuszczony do startu. W przypadku pojawienia się wycieku na trasie kierowca powinien zjechać z trasy i nie kontynuować jazdy. 3.1.6 Zawodnik / kierowca podczas trwania zawodów powinien stosować się do poleceń sędziów i osób oficjalnych. Dotyczy to zarówno trasy, strefy grzania opon, strefy startu, pól przedstartowych jak i parku maszyn. 3.1.7 Po rozpoczęciu zawodów obowiązuje zakaz treningów na trasie poza czasem oficjalnych przejazdów zgodnie z harmonogramem zawodów. W trakcie trwania zawodów obowiązuje również bezwzględny zakaz treningu, grzania opon i driftowania w innych miejscach obiektu niż miejsca do tego wyznaczone. Nieprzestrzeganie powyższego będzie skutkowało zgłoszeniem kierowcy do Dyrektora Zawodów i/lub ZSS w celu ukarania. 3.1.8 Uszkodzony i/lub niesprawny samochód sportowy zostanie usunięty z trasy wyłącznie przez osoby oficjalne, sędziów i personel oraz służby organizatora uczestniczące w zawodach i tylko po uprzednim zatrzymaniu się. 3.1.9 Personel zawodnika / kierowcy może mieć dostęp do trasy i pomagać w usuwaniu samochodu sportowego tylko za wyraźną zgodą Dyrektora Zawodów / Dyrektora Wyścigu i/lub Kierownika Trasy / Zabezpieczenia. 3.1.10 Członkowie personelu zawodnika / kierowcy nie mogą dokonywać napraw samochodu na trasie, a jedynie pomóc w jego natychmiastowym usunięciu, z wyjątkiem konieczności naprawy elementów potrzebnych do jego usunięcia z trasy. 3.1.11 Poza przypadkiem zagrożenia pożarem, kierowca powinien pozostać w samochodzie sportowym, aby pomóc w jego jak najszybszym usunięciu z trasy. 3.1.12 Organizator, osoby oficjalne, sędziowie, członkowie personelu oraz służby organizatora nie mogą być uznani jako odpowiedzialni za uszkodzenia, które mogły powstać podczas usuwania samochodów z trasy oraz na skutek usuwania skutków zdarzeń zagrażających bezpieczeństwu. 3.1.13 Przejazd kierowcy, który od momentu wjazdu do strefy grzania opon, z jakiegokolwiek powodu opuści trasę zostaje uznany za nieukończony. 3.1.14 Pojazdy, które uległy awarii lub wypadkowi w trakcie danego przejazdu, mogą wystartować odpowiednio do jego powtórki lub do kolejnego wyznaczonego przejazdu, po usunięciu awarii i/lub uszkodzeń oraz dopuszczeniu przez Delegata Technicznego PZM i/lub Kierownika BK. 3.1.15 Powtórzenie przejazdu może odbyć się tylko na podstawie decyzji ZSS, po wcześniejszym przeanalizowaniu przesłanek wskazujących na możliwość powtórzenia przejazdu. 3.1.16 Sędziowie Faktu mogą do oceny przejazdów używać powtórek wideo oraz urządzeń rejestrujących telemetrię.	3.1.4 When a red flag is shown (indicating the need to stop the run), the driver should stop drifting, reduce speed, and stop in a safe location or proceed slowly to the designated area, following the instructions of marshalls and officials on the track. 3.1.5 A competition car leaking any operating fluids shall not be permitted to start. In case of a fluid leak on the track, the driver must leave the course and discontinue driving. 3.1.6 During the event, the competitor / driver must comply with the instructions of marshalls and officials. This applies to all areas, including the track, tire warm-up zone, start zone, pre-start area, and paddock. 3.1.7 After the start of the event, any practice on the track outside the official runs specified in the event schedule is strictly prohibited. During the event, any practice, tire warming, or drifting in areas other than those designated for such purposes is also strictly forbidden. Failure to comply will result in the driver being reported to the Clerk of the Course and/or the Stewards for disciplinary action. 3.1.8 A damaged and/or non-operational competition car may be removed from the track only by officials, marshalls, and authorized personnel or services of the organizer, and only after the vehicle has come to a complete stop. 3.1.9 The competitor's / driver's team personnel may access the track and assist in removing the competition car only with the express permission of the Clerk of the Course, Race Director, and/or Track or Safety Manager. 3.1.10 Team personnel may not perform repairs on the track; they may only assist in the immediate removal of the car, except when a minimal repair is required to enable its removal from the track. 3.1.11 Except in the event of a fire hazard, the driver must remain in the competition car to assist in its prompt removal from the track. 3.1.12 The organizer, officials, marshalls, team personnel, and event services cannot be held responsible for any damage that may occur while removing cars from the track or while clearing the consequences of safety-related incidents. 3.1.13 A driver's run shall be considered not completed if, after entering the tire warm-up zone, they leave the track for any reason. 3.1.14 Vehicles that have sustained a failure or accident during a run may participate in a rerun or their next scheduled run only after the malfunction and/or damage has been repaired and the vehicle has been approved by the PZM Technical Delegate and/or the Chief Scrutineer. 3.1.15 A rerun may only take place based on a decision of the Stewards, following prior analysis of the circumstances justifying the rerun. 3.1.16 The Judges of Fact may use video replays and telemetry devices for run evaluation. The event schedule
--	--

Harmonogram zawodów powinien być stworzony w taki sposób, by czynności te były uwzględnione w czasie przewidzianym dla każdego przejazdu. 3.1.17 W przypadku zastosowania telemetrii, organizator będzie miał prawo do zainstalowania urządzeń w każdym samochodzie sportowym w zależności od potrzeb. Brak zgody na zainstalowanie ww. urządzeń spowoduje niedopuszczenie zawodnika / kierowcy do startu w danym przejeździe lub w całym zawodach. 3.1.18 Kierowcy muszą śledzić przebieg zawodów i stawić się w strefie przedstartowej odpowiednio wcześniej, aby zapewnić płynny przebieg przejazdów. Kierowca, który nie zgłosi się w odpowiednim czasie nie zostanie dopuszczony do startu przez Dyrektora Wyścigu lub Startera. W jego miejsce do strefy grzania opon zostaje wpuszczony kolejny, dostępny kierowca zgodnie z listą startową. 3.1.19 Kierowca oczekujący na wjazd do strefy grzania opon musi mieć zapięte pasy, założone kompletne wyposażenie bezpieczeństwa osobistego (kombinezon, bielizna ogniotrwała, kask, system ograniczający ruch głowy – HANS). 3.1.20 W strefie startu zabrania się stosowania systemów chłodzenia powodującego wyrzucanie cieczy na powierzchnie pól startowych. Każdy taki przypadek stwierdzony przez Startera lub sędziów technicznych spowoduje niedopuszczenie samochodu sportowego do danego przejazdu. 3.1.21 Grzanie opon jest dozwolone wyłącznie w wyznaczonej strefie grzania opon zgodnie z poniższymi regulami: a) Czas od momentu wjazdu do strefy grzania opon do momentu ustawienia się na linii startu wynosi 60 sekund. b) Przekroczenie powyższego czasu przez kierowcę spowoduje niedopuszczenie do startu w danym przejeździe w kwalifikacjach, a w finałach dyskwalifikację. c) W finałach zegar odliczający 60 sekund włączany jest w momencie wjazdu do strefy grzania opon drugiego kierowcy. d) Podczas grzania opon samochód powinien znajdować się w ruchu. „Palenie gumy” przy zatrzymanym pojeździe jest zabronione. e) Grzanie opon jest obowiązkowe. 3.1.22 W strefie grzania opon i strefie startu, podczas kwalifikacji i finałów, obowiązują zasady parku zamkniętego (Parc Ferme). a) Samochód sportowy nie może korzystać z jakiegokolwiek pomocy zewnętrznej, nie wolno dokonywać w nim zmian, pod rygorem wykluczenia z danego przejazdu. b) Zabrania się pod groźbą dyskwalifikacji - popychania pojazdu na torze, w strefie grzania opon i polach startowych. Jediną siłą napędową może być silnik pojazdu, a jedynym sposobem na uruchomienie silnika - jest rozrusznik. c) Dopuszcza się interwencję Startera oraz sędziów technicznych polegającą na dokonaniu drobnych	must be arranged so that sufficient time is allocated for these procedures between runs. 3.1.17 When telemetry is used, the organizer reserves the right to install telemetry devices in any competition car as required. Refusal to allow installation of such devices will result in the competitor / driver being denied permission to start in the respective run or the entire event. 3.1.18 Drivers must follow the progress of the event and arrive in the pre start area early enough to ensure a smooth flow of runs. A driver who does not report at the required time will not be allowed to start by the Race Director or the Starter. The next available driver on the start list will be sent to the tyre warming zone in their place. 3.1.19 Drivers waiting to enter the tire warming zone must have their seat belts fastened and be wearing complete personal safety equipment (overalls, fireproof underwear, helmet, head restraint system – HANS). 3.1.20 In the start zone, the use of cooling systems that cause liquid discharge onto the start surface is prohibited. Any such occurrence confirmed by the Starter or technical scrutineers shall result in the competition car being denied permission to start the respective run. 3.1.21 Tire warming is permitted only within the designated tire warm-up zone under the following rules: a) The time from entering the tire warm-up zone to positioning on the start line is limited to 60 seconds. b) Exceeding this time will result in the driver being denied a start in the respective qualifying run, and disqualification during finals. c) In finals, the 60-second countdown begins when the second driver enters the tire warm-up zone. d) The car must remain in motion during tire warming; stationary “burnouts” are strictly prohibited. e) Tire warming is mandatory. 3.1.22 During qualifying and finals, closed park rules (Parc Ferme) apply in the tire warming zone and start zone. a) The competition car cannot receive any external assistance and no modifications may be made to it, under penalty of exclusion from the race. b) Pushing the vehicle on the track, in the tyre-warming zone, or on the start grid is prohibited and may result in disqualification. The engine must be the only source of propulsion and the starter must be the only permitted method of starting the engine. c) Only interventions by the Starter and technical scrutineers are allowed, limited to minor bodywork
--	---

napraw nadwozia samochodu związanych z kwestiami bezpieczeństwa i/lub wizualnymi. Prace te powinny być zatwierdzone przez Delegata Technicznego lub jego zastępcę lub Kierownika BK. 3.1.23 Przed rozpoczęciem każdego przejazdu Dyrektor Wyścigu potwierdza gotowość służb ratowniczych, sędziów na trasie, oraz, że trasa jest gotowa. Po zgłoszeniu gotowości kierowcy zgodnie z harmonogramem i listą startową zostają wpuszczeni do strefy grzania opon, a Starter uruchamia procedurę startu. 3.1.24 BYE-RUN. Kierowca, który wykonuje BYE RUN, musi udowodnić, że jego samochód jest sprawny i gotowy do przejazdu w drifcie: – kierowca musi wykonać procedurę startu oraz poprawnie zainicjować drift. – po inicjacji kierowca ma prawo zdecydować o zaprzestaniu driftu. 3.1.25 Park zamknięty - „Parc Fermé” jest obowiązkowy dla wszystkich zawodników / kierowców, którzy brali udział w finałach. Każdy zawodnik / kierowca ma obowiązek dostarczyć swój samochód sportowy do „Parc Fermé” niezwłocznie po ostatnim biegu finałowym, w którym brał udział. Zawijazywanie Parku Zamkniętego podczas rund DMP nie jest obowiązkowe.	repairs related to safety and/or visual issues. Such work must be approved by the Technical Delegate, their deputy, or the Chief Scrutineer. 3.1.23 Before the start of each run, the Race Director shall confirm the readiness of all emergency services, marshals, as well as the track’s readiness. After confirming readiness, drivers listed in the schedule and start list shall be admitted to the tire warm-up zone, and the Starter shall initiate the start procedure. 3.1.24 BYE RUN. A driver performing a BYE RUN must demonstrate that their car is functional and ready for a drift run: – the driver must complete the start procedure and properly initiate the drift, – after initiation, the driver may choose to end the drift. 3.1.25 “Parc Fermé” is mandatory for all competitors / drivers who have participated in the finals. Each competitor / driver must bring their competition car to the Parc Fermé immediately after the last final run in which they took part. Establishing a Parc Fermé during DMP rounds is not mandatory.
3.2 Treningi 3.2.1 Odbývają się zgodnie z opublikowanym harmonogramem zawodów. 3.2.2 Do treningu mogą przystąpić tylko zawodnicy / kierowcy, którzy przeszli Odbiór Administracyjny, a ich samochody przeszły BK1 z wynikiem pozytywnym. 3.2.3 Jeśli sesje treningowe są podzielone na grupy, zmiana grup nie jest dozwolona. 3.2.4 Czas treningu jest określony w harmonogramie. W przypadku zdarzeń losowych takich jak awarie, neutralizacja oleju, usuwanie samochodów z trasy itp. trening nie zostanie przedłużony. 3.2.5 Uczestnictwo w przejazdach treningowych nie jest obowiązkowe. 3.2.6 Za udział w przejazdach treningowych, organizator może ustanowić dodatkową opłatę, niezależną od podstawowego wpisowego do zawodów. Wysokość tej opłaty musi być wskazana w Regulaminie Uzupełniającym. 3.2.7 Przejazdy treningowe muszą być rozgrywane jako odwzorowanie przejazdów kwalifikacyjnych i/lub finałowych. Wszystkie procedury bezpieczeństwa, charakterystyka i układ trasy muszą być zachowane jak dla przejazdów kwalifikacyjnych i/lub finałowych. 3.2.8 Kierowcy mogą rozpocząć przejazd treningowy tylko na sygnał Startera. 3.2.9 Organizator może zdecydować o zastosowaniu systemu kontroli liczby przejazdów prowadzących i przejazdów goniących w celu zapewnienia równej ilości przejazdów dla każdego kierowcy.	3.2 Practice Sessions 3.2.1 Practice sessions shall take place according to the official event timetable. 3.2.2 Only competitors / drivers who have completed the Administrative Check and whose cars have passed BK1 successfully are allowed to participate in practice. 3.2.3 If the practice sessions are divided into groups, switching groups is not permitted. 3.2.4 The duration of the practice session is defined in the timetable. In the event of unforeseen circumstances such as mechanical failures, oil spills, or neutralizations, the session will not be extended. 3.2.5 Participation in practice runs is not mandatory. 3.2.6 The organizer may set an additional fee for participation in practice runs, independent of the standard event entry fee. The amount of this fee must be specified in the Supplementary Regulations. 3.2.7 Practice runs must be conducted as a replica of the qualifying and/or final runs. All safety procedures, characteristics, and layout of the course must be maintained as for the qualifying and/or final runs. 3.2.8 Drivers may begin their practice run only upon the Starter’s signal. 3.2.9 The organizer may implement a system to monitor the number of lead and chase runs to ensure that each driver completes an equal number of practice runs.

3.3 Kwalifikacje

3.3.1 Kierowca ma obowiązek wystartować w przejazdach kwalifikacyjnych tym samym samochodem sportowym, który został zgłoszony do zawodów, przeszedł BK1 lub posiada ważną wize PBK i został przez niego wybrany po przejazdach treningowych w przypadku zgłoszenia samochodu rezerwowego. Od momentu rozpoczęcia kwalifikacji do końca danej rundy zamiana samochodu nie jest dozwolona.

3.3.2 Kolejność do startu w kwalifikacjach wynika z listy startowej. Dyrektor Zawodów, w uzasadnionych przypadkach, na wniosek zawodnika / kierowcy może dokonać zmiany kolejności wyłącznie przed rozpoczęciem sesji kwalifikacyjnej.

3.3.3 Na kwalifikacje składają się dwa oceniane przejazdy:

- a) pierwszy przejazd od pierwszego do ostatniego kierowcy na liście startowej,
- b) drugi przejazd, po przerwie technicznej, w takiej samej kolejności.

3.3.4 Serwisowanie samochodów sportowych podczas kwalifikacji jest dozwolone tylko w przerwie pomiędzy przejazdami danego kierowcy i w wyznaczonych do tego strefach serwisowych (stanowisko w parku maszyn).

3.3.5 Kierowca powinien znajdować się na polach przedstartowych i oczekiwać na sygnał wjazdu do strefy grzania opon w momencie, gdy poprzedzający go na liście startowej kierowca znajduje się na polach startowych. Brak kierowcy na polach przedstartowych traktowany jest jako rezygnacja z przejazdu, a jego przejazd kwalifikacyjny zostanie oznaczony jako DNS (Did Not Start – nie wystartował).

3.3.6 Błędy zerujące – po ich popełnieniu kierowca otrzymuje 0 pkt za przejazd:

- a) spin / obrócenie samochodu,
- b) drifting w kierunku przeciwnym do oczekiwanego w danej części trasy – opposite drift,
- c) otwarcie się maski i/lub drzwi podczas przejazdu,
- d) odprostowanie lub zaprzestanie driftingu,
- e) 3 koła poza trasą,

3.3.7 Inicjacja driftu powinna odbyć się zgodnie z wytycznymi udzielonymi przez sędziów oceniających podczas briefingu. Samochód powinien być ustawiony bokiem, kiedy mija linię inicjacji wymalowaną na trasie. Punkt inicjacji na trasie oznaczony jest pachołkami w sekwencji „3, 2, 1”, zgodnie z Załącznikiem nr 3.

3.3.8 Ocena przyznana w przejazdach kwalifikacyjnych przez sędziów oceniających jest sumą min. 3 składowych:

- Linia,
- Kąt,
- Styl.

3.3.9 Kryteria oceny zostaną dokładnie omówione podczas briefingu z zawodnikami.

3.3.10 Kierowcom, którzy nie przejadą trasy zgodnie z zaleceniami z briefingu: będą omijać wyznaczone strefy, jechać małym kątem, nie przestrzegać stref zmiany prędkości czy dokonywać wielu poprawek linii i kąta, zostaną odjęte punkty.

3.3 Qualifying Session

3.3.1 The driver must complete the qualifying session using the same competition car that was entered for the event, passed scrutineering or holds a valid PBK visa, and, in the case of a reserve car being registered, was selected after practice runs. From the start of qualifying until the end of the round, changing the car is not permitted.

3.3.2 The qualifying session start order is determined by the start list. The Clerk of the Course may, in justified cases and upon a competitor's / driver's request, approve a change in the starting order only before the start of the qualifying session.

3.3.3 Qualifying session consists of two judged runs:

- a) the first run is performed by all drivers in order from the first to the last on the start list,
- b) the second run takes place after a technical break, in the same order.

3.3.4 Servicing of competition cars during qualifying session is permitted only during the break between a driver's runs and in designated service areas (paddock space).

3.3.5 The driver should be present in the pre-start area and wait for the signal to enter the tire warm-up zone when the preceding driver on the start list is already positioned on the start grid. Absence of a driver in the pre-start area shall be treated as a withdrawal from the run, and the driver's qualifying run will be marked as DNS (Did Not Start).

3.3.6 Zero-score errors – upon committing any of the following mistakes, the driver receives 0 points for the run:

- a) spin,
- b) drifting in the opposite direction to the designated course section (opposite drift),
- c) hood and/or door opening during the run,
- d) straightening or stopping the drift,
- e) three wheels off the track,

3.3.7 Drift initiation must be performed according to the instructions provided by the Drift Judges during the briefing. The car must be sideways when crossing the painted initiation line on the track. The initiation point is marked with cones in a “3, 2, 1” sequence, as shown in Appendix No. 3.

3.3.8 The score awarded in qualifying runs by the Drift Judges is the sum of at least three components:

- Line,
- Angle,
- Style.

3.3.9 The judging criteria will be explained in detail during the drivers' briefing.

3.3.10 Drivers who fail to follow the line and instructions provided during the briefing, such as missing designated zones, using insufficient angle, ignoring deceleration zones, or making multiple line and angle corrections, will have points deducted.

3.3.11 Klasyfikacja kwalifikacji zostaje ustalona na podstawie wyniku lepszego z przejazdów kwalifikacyjnych. W przypadku równego wyniku kilku zawodników decyduje wynik gorzej ocenionego przejazdu. W przypadku dalszego braku rozstrzygnięcia decydują oceny częściowe lepszego przejazdu w następującej kolejności: – Linia, – Kąt, – Styl. W przypadku dalszego braku rozstrzygnięcia brane jest pod uwagę miejsce na liście startowej. 3.3.12 W przypadku uzyskania wyniku 0 w obu przejazdach kwalifikacyjnych kierowca zostanie oznaczony jako DNQ i zakończy udział w zawodach. 3.3.13 W przypadku zawodów, w czasie których nie można przeprowadzić dwóch przejazdów kwalifikacyjnych, np. z powodu warunków pogodowych lub innych okoliczności, klasyfikacje przejazdów kwalifikacyjnych będą sporządzone na podstawie wyników jednego przejazdu kwalifikacyjnego. 3.3.14 W przypadku braku możliwości przeprowadzenia jednego całego przejazdu kwalifikacyjnego dla wszystkich dopuszczonych kierowców, ZSS w porozumieniu z organizatorem ustali kolejność do biegów finałowych lub podejmie decyzję o odwołaniu zawodów. 3.3.15 Do finałów awansują zawodnicy, którzy zajęli miejsca: – od 1 do 32 w klasie PRO, – od 1 do 16 w klasie SEMI-PRO. 3.3.16 Po zakończeniu kwalifikacji zostanie ustalona drabinka startowa przejazdów finałowych TOP32 dla klasy PRO i TOP16 dla klasy SEMI-PRO. 3.3.17 Zależnie od ilości zgłoszeń i zawodników, którzy zakwalifikowali się do finałów, ZSS na wniosek organizatora może skrócić harmonogram przejazdów finałowych. 3.3.18 Schematy drabinek finałowych są zamieszczone w Załączniku nr. 4	3.3.11 The qualifying session classification is determined based on the better of the two qualifying runs. In the event of a tie between drivers, the lower-scoring run will determine the ranking. If still tied, the following judging components of the best run will be compared, in order: – Line, – Angle, – Style. If the tie persists, the position on the start list will determine the order. 3.3.12 If a driver scores 0 in both qualifying runs, they shall be marked as DNQ (Did Not Qualify) and will be eliminated from the event. 3.3.13 If it is not possible to complete two qualifying runs due to weather conditions or other circumstances, the qualifying classification shall be based on the results of a single qualifying run. 3.3.14 If it is impossible to complete at least one full qualifying run for all eligible drivers, the Stewards, in consultation with the organizer, shall determine the starting order for the final runs or decide to cancel the event. 3.3.15 The following drivers shall advance to the final session: – positions 1 to 32 in the PRO class, – positions 1 to 16 in the SEMI-PRO class. 3.3.16 After qualifying, the elimination brackets shall be drawn: TOP 32 for the PRO class and TOP 16 for the SEMI-PRO class. 3.3.17 Depending on the number of entries and drivers who have qualified for the finals, the Stewards, upon the organizer's request, may shorten the final runs schedule. 3.3.18 The final brackets layout is provided in Appendix No. 4.
3.4 Finały 3.4.1 Biegi finałowe składają się z dwóch następujących po sobie przejazdów w parach. Kierowca, który w pierwszym przejeździe jest liderem, w drugim przejeździe zamienia się miejscem na startcie z rywalem i jest zawodnikiem goniącym. Analogicznie po pierwszym przejeździe kierowca goniący, w drugim przejeździe jest liderem. Zwycięzca pary awansuje do kolejnego etapu biegów finałowych w formacie pucharowym. 3.4.2 Kierowca, który zajął wyższe miejsce w kwalifikacjach będzie w każdym biegu finałowym zawsze liderem w pierwszym przejeździe. 3.4.3 Wskazanie zwycięzcy nastąpi w oznaczonym i przygotowanym przez organizatora miejscu. Obaj kierowcy po zakończeniu 2 przejazdu powinni udać się do miejsca wskazania zwycięzcy i oczekiwać na wynik. 3.4.4 O zwycięstwie kierowcy w danym biegu finałowym decyduje łączna ocena obu przejazdów.	3.4 Final Session 3.4.1 The final battles consist of two consecutive tandem runs. The driver who leads in the first run swaps positions with their opponent and becomes the chase driver in the second run. Accordingly, the chase driver in the first run becomes the lead driver in the second run. The winner of each battle advances to the next stage of the elimination bracket. 3.4.2 The driver who achieved the higher qualifying position shall always lead in the first run of each battle. 3.4.3 The announcement of the battle winner will take place in a designated area prepared by the organizer. After completing both runs, both drivers must proceed to this area and await the judges' decision. 3.4.4 The winner of each battle is determined by the combined score from both runs.

3.4.5 W przypadku braku rozstrzygnięcia o wyniku biegu po 2 przejazdach, sędziowie oceniający mogą, zarządzić dogrywkę tzw. one more time (OMT).

3.4.6 Dogrywka (OMT) składa się z 2 przejazdów zgodnie z pkt. III.4.1. Dogrywka (OMT) może zostać ogłoszona tylko raz.

3.4.7 W przypadku, braku rozstrzygnięcia o wyniku po dogrywce (OMT) awansuje zawodnik / kierowca wyżej sklasyfikowany.

3.4.8 W przypadku biegów, w których obaj kierowcy nie ukończyli któregoś z przejazdów, sędziowie oceniający ogłoszą zwycięzcę na podstawie jednego przejazdu.

3.4.9 Serwisowanie samochodów sportowych podczas finałów jest dozwolone tylko w przerwie pomiędzy biegami danego kierowcy, w wyznaczonych do tego strefach.

3.4.10 Organizator na czas finałów od TOP16 klasy PRO może ustanowić dodatkową strefę szybkiego serwisu (HOT-PIT) zlokalizowaną w pobliżu pól przedstartowych. Informacja o ustanowieniu strefy szybkiego serwisu HOT-PIT zostanie opublikowana na ONB.

3.4.11 Jeśli jeden z kierowców danej pary nie dotarł do strefy startu w wymaganym czasie, drugi kierowca z tej pary otrzyma przejazd „Bye Run”

3.4.12 Zasada 2 minut:

- a) Gdy po zakończeniu poprzedniego biegu jeden lub obaj kierowcy z pary nie znajdują się na polach przedstartowych, Starter uruchamia zegar odliczający czas 2 minut. Kierowca, który przekroczył czas 2 minut zostaje zdyskwalifikowany. Kierowca, który stawiał się na polach przedstartowych, zostaje wpuszczony do strefy grzania opon, a na starcie zajmuje pole startowe zgodnie z drabinką (lider, goniący) i otrzymuje BYE-RUN.
- b) Gdy obaj zawodnicy pary przekroczą czas 2 minut, startuje kolejna para, a w kolejnej fazie zawodów kierowca, który powinien jechać ze zwycięzcą pary, której bieg się nie odbył, otrzymuje BYE-RUN.
- c) Gdy po zakończeniu pierwszego przejazdu w biegu finałowym czas 2 minut przekroczy jeden zawodnik z pary, drugi, znajdujący się na starcie awansuje do kolejnego biegu.
- d) W szczególnych przypadkach, gdy z uwagi na układ trasy czy lokalizację parku serwisowego, czas 2 minut może być niewystarczający, ZSS może podjąć decyzję o jego wydłużeniu.
- e) Od Top 8, tylko w razie potrzeby, zawodnicy mogą otrzymać maksymalnie 5 minut na powrót do boksów, tankowanie i wymianę opon. Odliczanie zaczyna się, gdy samochód zawodnika zjedzie z toru po zakończonym biegu i ogłoszeniu wyniku.

3.4.13 Procedura startu:

- a) Goniący może ruszyć przed zapaleniem się zielonego światła, jeśli jest to konieczne, aby utrzymać odpowiednią odległość na prostej prowadzącej do miejsca inicjacji. Jeśli musi zwolnić z powodu zbyt wczesnego startu ponosi za to winę, pod warunkiem, że procedura startu lidera była prawidłowa.

3.4.5 If no clear winner is determined after two runs, the judging panel may, call for a tiebreaker, referred to as “One More Time” (OMT).

3.4.6 The tiebreaker (OMT) consists of two runs, as defined in III.4.1. The tiebreaker (OMT) may only be announced once.

3.4.7 If the tiebreaker (OMT) does not produce a winner, the higher qualified driver advances.

3.4.8 In battles where both drivers fail to complete one of runs, the judging panel shall determine the winner based on the run(s) that were completed.

3.4.9 Servicing of competition cars during finals is permitted only between battles for a given driver and only within designated service areas.

3.4.10 For the PRO class finals from TOP 16 onward, the organizer may establish an additional quick service zone (HOT PIT) located near the pre-start area. Information about the establishment of the HOT PIT zone will be published on the ONB.

3.4.11 If one driver from a battle pair fails to arrive at the start zone within the required time, the other driver shall be granted a “Bye Run.”

3.4.12 Two-Minute Rule:

- a) When, after the end of the previous battle, one or both drivers of the next pair are not present in the pre-start area, the Starter shall start a two-minute countdown. A driver who exceeds this time limit is disqualified. The driver present in the pre-start area proceeds to the tire warm-up zone, takes the designated start position (lead or chase) according to the bracket, and performs a BYE RUN.
- b) If both drivers in a pair exceed the two-minute time limit, the next pair shall proceed to the start. In the following competition stage, the driver scheduled to compete against the winner of the missed battle will receive a BYE RUN.
- c) If, after the first run of a battle, one driver exceeds the two-minute time limit, the other driver present at the start line advances to the next battle.
- d) In special cases, where the layout of the track or the location of the service area makes the two-minute period insufficient, the Stewards may decide to extend the time limit.
- e) From the Top 8 onward, and only when necessary, drivers may be granted a maximum of five minutes to return to the pits, refuel, and change tires. The countdown starts when the driver’s car exits the track after completing the run and the result has been announced.

3.4.13 Start Procedure:

- a) The chase driver may start moving before the green light if necessary to maintain proper distance on the straight leading to the initiation point. If they must slow down due to starting too early, they bear responsibility for it, provided that the lead driver’s start procedure was correct.

b) Goniący może stanąć maksymalnie 6-8 metrów za liderem znajdującym się na linii startu i ruszyć przed zielonym światłem, aby uzyskać przewagę w tempie. c) Samochód lidera musi być nieruchomy i ruszyć wraz z zapaleniem się zielonego światła. – Jeśli lider ruszy zbyt wcześnie (falstart) – skutkuje to powtórzeniem przejazdu (dozwolone tylko raz, drugi raz oznacza przejazd nieukończony – INCOMPLETE). – Ruch samochodu lidera na polach startowych przed zapaleniem zielonego światła traktowany jest jako utrudnianie procedury startu – skutkuje powtórzeniem przejazdu (dozwolone tylko raz, drugi raz oznacza przejazd nieukończony – INCOMPLETE) – Jeśli lider opóźni start (2s) – skutkuje to powtórzeniem przejazdu (dozwolone tylko raz, drugi raz oznacza przejazd nieukończony – INCOMPLETE). – Jeśli lider potraci pacholek skutkuje to powtórzeniem przejazdu (dozwolone tylko raz, drugi raz oznacza przejazd nieukończony – INCOMPLETE). d) Jeśli zaistnieje jedna z powyższych sytuacji, przejazd jest zatrzymywany czerwoną flagą na torze oraz sygnalizacją lampy stroboskopowej. e) Po dwóch błędach Kierowcy uciekającego (ten sam lub kombinacja różnych błędów) podczas procedury startu uzyskuje on wynik zerowy podczas danego przejazdu. 3.4.14 Procedura inicjacji – preferowana przez sędziów oceniających procedura inicjacji zostanie szczegółowo określona podczas briefingu z zawodnikami. Punkt inicjacji i szerokość inicjacji zostaną oznaczone na torze w postaci linii ciągłej i/lub przerywanej, oraz pachółkami w sekwencji 3-2-1, zgodnie z zał. nr 2. 3.4.15 Lider. a) Cele lidera: – Wykonanie idealnego przejazdu kwalifikacyjnego ocenianego na 100 pkt. – Przestrzeganie wyznaczonych stref zmiany prędkości. – Wykonanie przejazdu możliwego do naśladowania. b) Błędy lidera: – Mniejszy kąt niż w idealnym przejeździe kwalifikacyjnym. – Spływanie linii przejazdu w stosunku do idealnego przejazdu kwalifikacyjnego. – Powolne i niedokładne przekładki. – Próba uciekania przed goniącym kosztem linii przejazdu, kąta oraz stylu. 3.4.16 Goniący. a) Cele goniącego: – Inicjacja nie później niż wyznaczony punkt inicjacji. – Utrzymywanie jak najmniejszej odległości od auta lidera. – Taki sam lub większy od lidera kąt wychylenia. – Kopiowanie linii przejazdu lidera oraz zsynchronizowane przekładki. b) Błędy goniącego: – Spływanie linii jazdy względem lidera, – Utrzymywanie mniejszego kąta przejazdu niż lider.	b) The chase driver may position themselves up to 6-8 meters behind the lead driver on the start line and begin moving before the green light to gain pace advantage. c) The lead driver car must remain stationary and may only start moving when the green light is activated. – If the lead driver starts too early (false start), the run is restarted (permitted only once; a second infraction results in an INCOMPLETE run). – Movement of the lead driver car within the start zone before the green light is considered interference with the start procedure and results in a restart of the run (permitted only once; a second infraction results in an INCOMPLETE run). – If the lead driver delays the start by more than 2 seconds, the run is restarted (permitted only once; a second infraction results in an INCOMPLETE run). – If the lead driver hits a cone, the run is restarted (permitted only once; a second infraction results in an INCOMPLETE run). d) In any of the above situations occurs, the run will be stopped with a red flag on the track and strobe light signaling. e) After two start procedure errors by the lead driver (whether the same or different types), the driver receives a zero score for that run. 3.4.14 Drift Initiation Procedure – The preferred initiation method, as determined by the judging panel, will be specified in detail during the drivers' briefing. The initiation point and initiation width will be marked on the track with a solid and/or dashed line, and with cones in a "3-2-1" sequence, as shown in Appendix No. 2. 3.4.15 Lead Driver. a) Lead driver objectives: – Perform a perfect qualifying-style run worth 100 points. – Adhere to designated deceleration zones. – Deliver a run that is chaseable. b) Lead driver errors: – Using less angle than in the ideal qualifying run. – Tighter line compared to the ideal qualifying line. – Slow or imprecise transitions. – Attempting to escape from the chase driver at the expense of line, angle, or style. 3.4.16 Chase Driver. a) Chase driver objectives: – Initiate no later than the designated initiation point. – Maintain close proximity from the lead car throughout the run. – Match or outperform the lead car's drift angle. – Mimic the lead driver's line and perform synchronized transitions. b) Chase driver errors: – Cheating the driving line compared to the lead driver. – Cheating angle compared to the lead driver.
--	--

– Niezsynchronizowane przekładki. – Niewłaściwy moment przekładek i ogólny brak naśladowania. – Niewłaściwy czas i punkt inicjacji 3.4.17 Przejazd możliwy do naśladowania to taki, w którym lider daje goniącemu realną możliwość wykonania wymaganych przez sędziów elementów przejazdu. Przejazd możliwy do naśladowania obejmuje: – Utrzymanie przez lidera narzuconego tempa na całej trasie. – Pokonanie trasy przez lidera zgodnie ze strefami hamowania. – Utrzymanie przez lidera poprawnej linii przejazdu zaliczając zewnętrzne zony i wewnętrzne clipping pointy. – Zachowanie przez lidera pełnej kontroli nad samochodem na całej długości trasy. 3.4.18 Przejazd niemożliwy do naśladowania (unchasable), to taki przejazd, w którym lider uniemożliwia kierowcy goniącemu równą walkę i wypełnienie wymaganych przez sędziów elementów przejazdu: – Lider zmienia prędkość (tempo przejazdu) w nieprzewidywalny sposób, niezgodny z opisem trasy i wymaganiami sędziowskimi. – Lider nie stosuje się do stref zmiany prędkości, z powodu błędu lub awarii pojazdu, próby ucieczki przed kierowcą goniącym kosztem linii przejazdu, kąta oraz stylu. – Lider omija większość zewnętrznych zon i/lub wewnętrznych clipping pointów. – Lider traci kontrolę nad samochodem lub zachowuje się w sposób nieprzewidywalny. – Przejazd niemożliwy do naśladowania może mieć większe konsekwencje, jeśli goniący jest blisko lidera, którego błędy w sposób bezpośredni mają wpływ (lub mogą mieć wpływ) na jazdę goniącego. – Przejazd niemożliwy do naśladowania jest zawsze niekorzystny dla kierowcy prowadzącego, ale stopień, w jakim sędziowie stosują kary, jest uzależniony od błędów mających wpływ na kierowcę goniącego. 3.4.19 Wyprzedzenie lidera przez kierowcę goniącego jest dozwolone w przejazdach w parach tylko wtedy, gdy spełnione są wszystkie poniższe warunki: – Lider musi być poza wyznaczoną linią jazdy lub całkowicie poza trasą. – Kierowca goniący może wyprzedzić tylko na wewnętrznym clipping pointcie. – Kierowca goniący może wyprzedzić tylko po wewnętrznej stronie kierowcy uciekającego, – Kierowca goniący staje się liderem, gdy samochód sportowy kierowcy goniącego całkowicie wyprzedzi samochód lidera. Po zakończeniu wyprzedzania zawodnik musi ukończyć przejazd zgodnie z kryteriami oceny. Po zakończeniu przejazdu, przejazd kierowcy, który został wyprzedzony, zostanie uznany za nieukończony. 3.4.20 Błędy zerowe w parach: a) Spin / obrócenie.	– Unsynchronized transitions. – Poor timing of transitions and overall lack of mirroring. – Timing and location of initiation. 3.4.17 A chaseable lead run is one that gives the chase driver a fair chance to meet the expectations defined for their role. Such a run includes the following elements: – The lead driver maintains consistent pace throughout the entire run. – The lead driver follows the designated deceleration zones. – The lead driver maintains the correct line, filling outer zones and achieving the inside clipping points. – The lead driver demonstrates full control of the vehicle throughout the entire course. 3.4.18 An unchaseable lead run does not give the chase driver a fair chance to fulfill their responsibilities. Such a run may involve some or all of the following: – The lead driver changes speed unpredictably or inconsistently with the track layout and judging requirements. – The lead driver does not adhere deceleration zones due to a mistake, vehicle malfunction, or by attempting to escape the chase driver by cheating one or more of the lead driver responsibilities (line, angle, style). – The lead driver misses majority of the outer zones and/or inner clipping points. – The lead driver loses control of the car or behaves unpredictably. – An unchaseable run may have greater consequences when the chase driver is in close proximity and the lead driver's mistakes directly affect (or may affect) the chase driver's performance. – An unchaseable run is always considered unfavorable for the lead driver, but the degree of penalty applied by the judges depends on how the errors impact the chase driver's run. 3.4.19 Overtaking the lead driver by the chase driver is permitted in tandem runs only when all of the following conditions are met: – The lead driver must be outside the designated driving line or completely off the track. – The chase driver may overtake only at an inner clipping point. – The chase driver may overtake only on the inside of the lead driver. – The chase driver becomes the lead driver once their competition car has completely passed the lead driver's car. After overtaking, the driver must finish the run according to judging criteria. The overtaken driver's run shall be considered incomplete. 3.4.20 Zero-score errors in tandem runs: a) Spin.
--	---

b) Drifting w kierunku przeciwnym do oczekiwanego w danej części trasy. c) Otwarcie się maski i/lub drzwi podczas przejazdu. d) Odprostowanie lub zaprzestanie driftu. e) 3 koła poza trasą. f) Przejazd niemożliwy do naśladowania. g) Drugi flastart. h) Dwukrotne naruszenie któregoś z elementów procedury startu. i) Brak inicjacji driftu. j) Goniący celowo nie nawiązuje walki po uzyskaniu wyniku zerowego przez przeciwnika w poprzednim przejeździe. k) Niedozwolone wyprzedzenie lidera. l) Kolizja z innym kierowcą, którą uznaje się za „możliwą do uniknięcia” lub niesportową. m) Odległość między zawodnikami większa niż zaznaczona na schemacie przedstawionym podczas briefingu. 3.4.21 Kontakty pomiędzy samochodami. Drifting jest sportem bezkontaktowym, a kontakt może skutkować odjęciem punktów. Lekkie otarcia są dozwolone, ale za silniejszy kontakt lub kontakt mający wpływ na linię prowadzącego mogą zostać nałożone kary. a) Lider. Jeśli pojazd prowadzący odprustuje, zjedzie z optymalnej linii jazdy lub niepotrzebnie zbyt drastycznie zmniejszy prędkość podczas jazdy w parze, a pojazd goniący uderzy w niego, to lider może zostać uznany za winnego kolizji. b) Goniący. Jeśli goniący zderzy się z liderem, który realizuje cele kierowcy prowadzącego, zostanie uznany za winnego. Po kontakcie, jeśli to możliwe, obaj kierowcy powinni starać się dokończyć przejazd. Jeśli sędziowie uznają, że lider celowo obrócił swój samochód po kontakcie lub zaprzestał driftowania, mogą nałożyć kary również na lidera. c) Kierowca uznany za winnego spowodowania kolizji otrzymuje 0 punktów za przejazd. 3.4.22 Uszkodzenia powstałe w wyniku kolizji: a) Kierowca, który nie został uznany za winnego może wnioskować o regulaminowy czas 10 minut na naprawę. Wniosek taki musi zostać zgłoszony niezwłocznie, po informacji od Sędziów Oceniających potwierdzającej winnego kontaktu, Dyrektor Zawodów lub Dyrektor Wyścigu wyraża zgodę na naprawę, poszkodowany kierowca udaje się do parku serwisowego i w momencie wjazdu na swoje stanowisko serwisowe przedstawiciel Komisji Technicznej uruchamia zegar odliczający czas 10 minut. b) W czasie naprawy samochodu poszkodowanego kierowcy zawody są kontynuowane, a na starcie staje kolejna para zgodnie z listą startową. c) Zmiana przednich i tylnych opon/kół podczas czasu przyznanego na naprawę jest zabroniona. W przypadku, gdy doszło do uszkodzenia felgi lub opony w wyniku kolizji, co musi być potwierdzone przez przedstawiciela Komisji Technicznej, dozwolona jest zmiana opon / kół w samochodzie kierowcy poszkodowanego.	b) Drifting in the opposite direction to the designated course section. c) Hood and/or door opening during the run. d) Straightening or stopping the drift. e) Three wheels off the track. f) Performing an unchaseable run. g) Second false start. h) Two violations of any element of the start procedure. i) Failure to initiate drift. j) The chase driver deliberately avoids chasing after the opponent scored zero in the previous run. k) Unauthorized overtaking of the lead driver. l) Collision with another driver deemed “avoidable” or unsporting. m) Maintaining a gap greater than the distance defined in the schematic presented during the briefing. 3.4.21 Contact between cars. Drifting is a non-contact sport, and contact may result in point deductions. Light touches are acceptable, but stronger contact or contact that affects the lead driver’s line may result in penalties. a) Lead Driver. If the leading vehicle straightens up, deviates from the optimal driving line, or unnecessarily slows down too drastically while driving in tandem run, and the chase driver makes contact, the lead driver may be deemed at fault for the collision. b) Chase Driver. If the chase driver collides with a lead driver who is performing their role correctly, the chase driver will be deemed at fault. After contact, both drivers should, if possible, attempt to complete the run. If the judges determine that the lead driver intentionally spun or stopped drifting after the contact, penalties may also be applied to the lead driver. c) A driver deemed at fault of causing a collision receives 0 points for the run. 3.4.22 Damage resulting from a collision: a) A driver not deemed at fault may request a 10 minutes to repair their car. The request must be made immediately after the Judging Panel identifies the driver at fault. Upon approval by the Clerk of the Course or Race Director, the affected driver proceeds to the service area, where a representative of the Technical Commission starts the 10-minute countdown once the car enters its service bay. b) During the repair of the affected driver’s car, the competition continues, and the next battle proceeds according to the running order. c) Changing front or rear tires/wheels during the repair time period is prohibited. However, if a rim or tire has been damaged as a result of the collision, and this is confirmed by a Technical Commission representative, the affected driver is permitted to replace the damaged tires/wheels.
---	--

d) Po kolizji przedstawiciele Komisji Technicznej przeprowadzą dodatkowe kontrole obu samochodów ze względu na warunki bezpieczeństwa i zdecydują, czy samochody mogą kontynuować udział w zawodach. e) Kolizja podczas pierwszego przejazdu w parze: – Gdy samochód kierowcy uznanego za winnego jest niezdalny do udziału w rywalizacji, poszkodowany automatycznie awansuje do kolejnego biegu. – Gdy uszkodzenia samochodu kierowcy uznanego za poszkodowanego nie pozwalają na naprawę w ciągu 10 minut, kierowca automatycznie awansuje do kolejnego biegu. Oceny stopnia uszkodzenia dokonuje przedstawiciel Komisji Technicznej. – Jeżeli oba samochody sportowe nie są zdadne do dalszej jazdy, a sędziowie nie wskazali winnego kolizji, do następnego biegu finałowego awansuje kierowca wyżej sklasyfikowany po kwalifikacjach. f) Kolizja podczas drugiego przejazdu w parze: – W przypadku gdy u kierowcy uznanego za winnego kolizji, uszkodzenia samochodu uniemożliwiają dalszą jazdę, a kierowca poszkodowany nie wyzerował pierwszego przejazdu, kierowca poszkodowany zostaje ogłoszony zwycięzcą i automatycznie awansuje. – W przypadku gdy kierowca poszkodowany w kolizji w pierwszym przejeździe uzyskał 0, może zostać ogłoszone OMT. Dogrywka odbędzie się w najbliższym możliwym czasie, po uzupełnieniu paliwa i wymianie opon przez kierowców. Kierowca poszkodowany ma prawo do 10 minut na naprawy, jeśli naprawa nie jest możliwa kierowca poszkodowany awansuje. g) W przypadku kolizji w biegu finałowym (bieg o zwycięstwo w zawodach) Dyrektor Zawodów w porozumieniu z ZSS może wydłużyć czas na naprawę do maksymalnie 20 minut. h) Stopień uszkodzeń i możliwość naprawy samochodów są określane przez przedstawiciela Komisji Technicznej. W przypadku stwierdzenia przedłużania czasu naprawy samochodu kierowcy poszkodowanego, w celu awansu bez konieczności rozgrywania drugiego przejazdu w parze, zostanie podjęta decyzja o jego dyskwalifikacji. Kierowca uznany za winnego kolizji w pierwszym przejeździe otrzymuje BYE-RUN. 3.4.23 Szczególne przypadki oceny przejazdów w parze: a) Gdy bieg zakończy się remisem a zarządzona dogrywka nie przyniesie rozstrzygnięcia, awansuje kierowca, który jest wyżej sklasyfikowany po kwalifikacjach. b) W przypadku wyzerowania obu przejazdów przez obu kierowców tworzących parę, sędziowie mogą nie zarządzić dogrywki. W takim przypadku żaden z kierowców nie awansuje, w kolejnej fazie zawodów kierowca, który powinien jechać ze zwycięzcą pary, z której nikt nie awansował, otrzymuje BYE-RUN. c) Gdy kierowca poszkodowany w pierwszym przejeździe zostanie zdyskwalifikowany, a kierowca winny kolizji nie podstawi się na pola przedstartowe do drugiego przejazdu, żaden z kierowców z tego biegu nie awansuje. W kolejnej fazie zawodów kierowca, który powinien	d) After a collision, Technical Commission representatives will perform additional inspections of both vehicles for safety reasons to determine and decide whether they can continue competing. e) Collision during the first run of a tandem battle: – If the car of the driver found at fault is unable to continue, the affected driver automatically advances to the next battle. – If the affected driver's car cannot be repaired within the 10-minute limit, the affected driver automatically advances to the next battle. The extent of the damage is determined by a Technical Commission representative. – If both cars are unable to continue and no driver is found at fault, the driver ranked higher in qualifying advances to the next battle. f) Collision during the second run of a tandem battle: – If the at-fault driver's car is too damaged to continue, and the affected driver did not score zero in the first run, the affected driver is declared the winner and advances automatically. – If the driver who was not at fault scored zero in the first run, a "One More Time" (OMT) may be announced. The tiebreaker will take place at the earliest possible time after both drivers refuel and change tires. The affected driver is entitled to a 10-minute repair period. If the car cannot be repaired within this time, the affected driver advances automatically. g) In the event of a collision during the final battle of 1st place, the Clerk of the Course, in consultation with the Stewards, may extend the repair time to a maximum of 20 minutes. h) The extent of damage and the possibility of repairing the vehicles shall be determined by a representative of the Technical Commission. If it is determined that the affected driver is deliberately extending the repair time to advance without completing the second tandem run, a decision to disqualify that driver will be issued. The driver found responsible for the collision in the first run shall receive a BYE-RUN. 3.4.23 Special cases of tandem run evaluation: a) If a tandem battle ends in a tie and the ordered One More Time (OMT) does not produce a winner, the driver ranked higher after qualifying shall advance. b) If both drivers score zero in both tandem runs, the judges may decide not to order an OMT. In this case, neither driver advances, and in the next competition phase, the driver scheduled to compete against the winner of that pair shall receive a BYE-RUN. c) If the driver who was affected in the first run is disqualified, and the driver found responsible for the collision fails to appear at the starting grid for the second run, neither driver from that tandem battle will advance.
---	--

jechać ze zwycięzcą pary, z której nikt nie awansował, otrzymuje BYE-RUN	In the next phase, the driver who was to compete with the winner of that pair shall receive a BYE-RUN.
3.5 Wyniki i klasyfikacja rundy. 3.5.1 We wszystkich rundach DMP prowadzona będzie oddzielna klasyfikacja dla zawodników / kierowców klas PRO i SEMI-PRO. 3.5.2 Klasyfikacja zespołowa dla każdej rundy będzie prowadzona łącznie dla klas PRO i SEMI-PRO bez zastosowania przelicznika punktów w poszczególnych klasach. 3.5.3 Klasę stanowi minimum 1 samochód sportowy, którego kierowca został umieszczony na liście startowej do przejazdów kwalifikacyjnych. 3.5.4 Warunkiem sklasyfikowania i przyznania punktów w poszczególnych rundach jest ukończenie przez zawodnika / kierowcę minimum jednego przejazdu kwalifikacyjnego. 3.5.5 Klasyfikacja kwalifikacji i klasyfikacja finałów, wraz z przyznanymi punktami zostanie opublikowana oddzielnie. Ponadto zostanie opublikowana klasyfikacja łączna zawodów, będąca sumą przyznaných punktów. Klasyfikacja zawodów liczona jest do klasyfikacji sezonu. 3.5.6 Punkty za zajęte miejsca w kwalifikacjach i finałach będą przyznawane zgodnie ze schematem z Załącznika nr. 5 3.5.7 Kierowcy, którzy odpadli w finałach w danym etapie fazy pucharowej (TOP32, TOP16, TOP8) otrzymają punkty za udział w danym etapie zgodnie z tabelą z zał. 4 i zostaną sklasyfikowani na podstawie miejsca zajętego w kwalifikacjach. 3.5.8 Kierowcy, którzy nie awansowali do finałów, w klasyfikacji łącznej zawodów zostaną sklasyfikowani zgodnie z miejscami zajętymi w kwalifikacjach. 3.5.9 Klasyfikacja zespołowa: a) Do klasyfikacji zespołów może zgłosić się zawodnik, który posiada ważną licencję zawodnika / sponsorską wydaną przez PZM lub inny ASN sfederowany w FIA. Nazwa marki sponsora / partnera musi występować w nazwie zespołu i nazwie licencji. b) Dany zawodnik może zgłosić tylko jeden zespół do klasyfikacji zespołowej. c) Zespół stanowi maksymalnie 5 kierowców zgłoszonych przez zawodnika do danej rundy w klasie PRO lub SEMI-PRO. d) Do klasyfikacji zespołowej liczone są punkty od 2 najlepszych kierowców zespołu. e) Kierowca może być zgłoszony tylko w jednym zespole w klasyfikacji zespołów. f) Wynik, który uzyskał zespół w danej rundzie jest sumą punktów z kwalifikacji i finałów 2 najlepszych kierowców zespołu.	3.5 Results and Round Classification 3.5.1 In all DMP rounds, separate classifications shall be maintained for competitors / drivers in the PRO and SEMI-PRO classes. 3.5.2 The team classification for each round shall combine results from both PRO and SEMI-PRO classes without applying any point conversion between classes. 3.5.3 The class consists of at least one sports car whose driver has been placed on the starting list for qualifying runs. 3.5.4 To be classified and awarded points in a given round, a competitor / driver must complete at least one qualifying run. 3.5.5 The qualifying classification and final classification, along with awarded points, shall be published separately. Additionally, an overall event classification shall be published, representing the sum of points awarded. The event classification counts toward the season standings. 3.5.6 Points for qualifying and tandem battles will be awarded according to the scheme in Appendix No. 4. 3.5.7 Drivers eliminated in the knockout stage (TOP32, TOP16, TOP8) will receive points for participation in that stage according to the table in Appendix No. 5 and will be classified based on their qualifying positions. 3.5.8 Drivers who did not advance to the final session will be classified in the overall event results according to their qualifying positions. 3.5.9 Team classification: a) A Competitor holding a valid competitor / sponsor license issued by PZM or another ASN affiliated with the FIA may register for the team classification. The sponsor or partner brand name must appear in the team name and the license name. b) Each Competitor may register only one team for the team classification. c) A team may consist of a maximum of five drivers entered by the Competitor for a given round in either the PRO or SEMI-PRO class. d) Team classification points are calculated based on the results of the two best drivers from the team. e) A driver may be entered in only one team within the team classification. f) The team's total score for a given round is the sum of the qualifying and final points earned by the team's two best drivers.
3.6 Nagrody w rundach DMP. 3.6.1 Organizator zapewnia puchary dla pierwszego, drugiego i trzeciego kierowcy w klasyfikacji indywidualnej zawodów w każdej z poszczególnych klas. 3.6.2 Organizator zapewnia puchary dla pierwszego, drugiego i trzeciego zespołu w klasyfikacji zespołowej.	3.6 Prizes in DMP Rounds. 3.6.1 The Organizer shall provide trophies for the first, second, and third place drivers in the individual classification of each class. 3.6.2 The Organizer shall provide trophies for the first, second, and third place teams in the team classification.

3.6.3 Organizator może wedle własnego uznania i możliwości zapewnić nagrody dodatkowe. Lista nagród dodatkowych musi być ogłoszona przed rozpoczęciem zaawdów. 3.6.4 Nagrodzeni kierowcy, zawodnicy zobowiązani są odebrać wszystkie nagrody osobiście podczas uroczystości rozdania nagród (zgodnie z programem i harmonogramem zawodów). W imieniu zespołów nagrody odbierane są przez kierowców, którzy zdobyli punkty dla zespołu w danej rundzie. Dopuszcza się odbiór nagród przez koordynatora zespołu po zgłoszeniu tego faktu Dyrektorowi Zawodów. 3.6.5 Obowiązkiem każdego zawodnika, kierowcy, członka zespołu, osoby towarzyszącej jest zadbanie o godną oprawę ceremonii zakończenia zawodów i/lub ceremonii rozdania nagród poprzez właściwe zachowanie. Zawodnik / kierowca powinien być ubrany w strój sportowy tj. zapięty kombinezon i buty zgodne z wymaganiami Regulaminu Sportowego i Technicznego DMP. 3.6.6 Nagrody nieodebrane podczas ceremonii rozdania nagród przechodzą na własność Organizatora.	3.6.3 The Organizer may, at their discretion and based on available resources, provide additional prizes. The list of such prizes must be announced before the start of the event. Awarded drivers and competitors are required to collect all prizes in person during the award ceremony (as per the event program and schedule). Team prizes shall be collected by the drivers who scored points for the team in that round. Awards may be collected by the team coordinator after reporting this fact to the Clerk of the Course. 3.6.4 Every competitor, driver, team member, and accompanying person must contribute to the dignified atmosphere of the closing and award ceremonies through proper behavior. Competitors / drivers must wear their full racing attire, including a zipped-up suit and shoes compliant with the DMP Sporting and Technical Regulations. 3.6.5 Prizes not collected during the award ceremony become the property of the Organizer.
3.7 Protesty i odwołania. 3.7.1 Wszystkie protesty muszą być składane zgodnie z postanowieniami MKS (art. 13). 3.7.2 Protesty dotyczące danej części zawodów mogą być składane w ciągu 30 minut od opublikowania wyników prowizorycznych tej części zawodów i powinny być adresowane do przewodniczącego ZSS. Protesty powinny być złożone do Dyrektora Zawodów lub jego asystenta, jeśli taki istnieje. W przypadku nieobecności Dyrektora Zawodów lub jego asystenta, protesty muszą być złożone do przewodniczącego ZSS. 3.7.3 Depozyt za wniesienie protestu wynosi 100% wpisowego dla danej rundy i powinien zostać wpłacony gotówką przez składającego protest. W przypadku nieuznania protestu depozyt nie zostanie zwrócony. 3.7.4 Jeżeli protest wymaga demontażu i ponownego montażu części lub zespołów samochodu sportowego oraz kontroli zgodności stosowanego paliwa składający protest musi wnieść depozyt, którego wysokość zostanie określona przez ZSS na wniosek Delegata Technicznego PZM. Jeżeli protest nie zostanie uznany, a koszty jego rozpatrzenia przewyższą wartość wpłaconego depozytu, różnica zostanie dopłacona przez protestującego. Gdy wartość wpłaconego depozytu przewyższy koszty rozpatrzenia protestu, różnica zostanie zwrócona protestującemu. W przypadku uznania protestu koszty z nim związane zostaną przeniesione na zawodnika, przeciwko któremu został on złożony. 3.7.5 Władze zawodów (ZSS) rozpatrują protesty po wysłuchaniu zainteresowanych. 3.7.6 Od decyzji wydanych przez ZSS, zawodnikowi przysługuje prawo do wniesienia odwołania do GKSS. 3.7.7 Zapowiedź wniesienia odwołania musi być zgłoszona do ZSS w formie pisemnej w ciągu 1 godziny od momentu opublikowania decyzji. 3.7.8 Termin wniesienia odwołania do GKSS upływa po 96 godzinach, od momentu pisemnego powiadomienia ZSS o chęci wniesienia odwołania się od wydanej decyzji.	3.7 Protests and Appeals 3.7.1 All protests must be submitted in accordance with Article 13 of the International Sporting Code (ISC). 3.7.2 Protests concerning a specific part of the event may be submitted within 30 minutes after the publication of the provisional results of that part and must be addressed to the Chairman of the Stewards. Protests should be submitted to the Clerk of the Course or their assistant, if appointed. In the absence of both, the protest must be submitted directly to the Chairman of the Stewards. 3.7.3 The protest deposit is set at 100% of the entry fee for the respective round and must be paid in cash by the protesting party. If the protest is rejected, the deposit will not be refunded. 3.7.4 If the protest requires dismantling and reassembly of parts or assemblies of the competition car and/or checking fuel compliance, the protester must pay an additional deposit, the amount of which will be determined by the Stewards upon the recommendation of the PZM Technical Delegate. If the protest is rejected and the incurred costs exceed the deposit, the difference shall be paid by the protester. If the costs are lower than the deposit, the difference shall be refunded to the protester. If the protest is upheld, all related costs shall be charged to the competitor against whom it was filed. 3.7.5 The Stewards will consider protests after hearing all concerned parties. 3.7.6 Decisions of the Stewards may be appealed to the PZM Automobile Sport Commission (GKSS). 3.7.7 Notice of intent to appeal must be submitted in writing to the Stewards within 1 hour from the publication of the decision. 3.7.8 The deadline for submitting the appeal to the GKSS is 96 hours from the time the written notice of intent to appeal was given to the Stewards.

3.7.9 Odwołujący zobowiązany jest wpłacić depozyt na rachunek bankowy ZG PZM w wysokości 3000,- PLN. Depozyt ten musi zostać wpłacony najpóźniej w ciągu 96 godzin od momentu złożenia zapowiedzi odwołania do ZSS. W przeciwnym razie licencja odwołującego się jest automatycznie zawieszana do czasu wniesienia opłaty.	3.7.9 The appellant must pay a deposit of 3000 PLN to the bank account of the PZM Headquarters. This payment must be made within 96 hours from the notice of intent to appeal. Failure to do so will result in the automatic suspension of the appellant's license until the payment is made.		
4. KLASYFIKACJA GENERALNA GENERAL CLASSIFICATION			
4.1 Klasyfikacja sezonu. 4.1.1 Klasyfikacja roczna będzie prowadzona w klasie PRO, SEMI-PRO, klasyfikacji Zespołowej, oraz w klasyfikacjach dodatkowych. 4.1.2 Zawodnik / zespół / kierowca jest sklasyfikowany w sezonie, jeżeli został sklasyfikowany w minimum 1 rundzie DMP. 4.1.3 Do klasyfikacji rocznej DMP będą uwzględniane punkty ze wszystkich rozegranych w sezonie rund zaliczanych do DMP (bez odliczania). 4.1.4 Klasyfikację roczną wygrywa zawodnik, który zgromadził największą sumę punktów z poszczególnych rund. Pozostałe miejsca w klasyfikacji rocznej zgodnie z kolejnością ustaloną po zsumowaniu punktów z poszczególnych rund. 4.1.5 W przypadku zdobycia w jakiegokolwiek indywidualnej klasyfikacji rocznej takiej samej liczby punktów, przez dwóch lub więcej zawodników / kierowców, wyższą lokatę zajmuje: a) Ten, który uzyskał więcej wyższych lokat w poszczególnych rundach b) Jeśli nadal nie ma rozstrzygnięcia wyższą lokatę zajmuje ten, który uzyskał więcej wyższych miejsc w kwalifikacjach do poszczególnych rund c) W przypadku dalszego braku rozstrzygnięcia, miejsca w klasyfikacji rocznej przyznawane są ex aequo. 4.1.6 W przypadku zdobycia jednakowej ilości punktów w rocznej klasyfikacji zespołowej wyższą lokatę zajmuje ten zespół, którego punktujący kierowcy zajęli więcej wyższych lokat w klasyfikacji poszczególnych rund DMP.		4.1 Season Classification 4.1.1 The annual classification will be conducted for the PRO class, SEMI-PRO class, Team Classification, and any additional classifications. 4.1.2 A competitor, team, or driver is classified in the season if they have been classified in at least one DMP round. 4.1.3 The overall DMP season classification will include points from all rounds held in the season (without deductions). 4.1.4 The winner of the annual classification is the competitor with the highest total number of points accumulated across all rounds. The remaining positions will be determined in order of total points scored. 4.1.5 In the event that two or more competitors or drivers achieve the same number of points in any individual annual classification, the higher position will be awarded to: a) The competitor / driver with the greater number of higher placements in individual rounds. b) If still tied, the competitor / driver with the greater number of higher placements in qualifying sessions throughout the season. c) If still unresolved, the tied competitors will share the same position ex aequo. 4.1.6 If two or more teams achieve the same total number of points in the annual team classification, the higher position will be awarded to the team whose scoring drivers achieved more higher placements in the classifications of individual DMP rounds.	
4.2 Tytuły i kryteria ich przyznawania. Tytuły w poszczególnych klasach zostaną przyznane zgodnie z poniższymi wytycznymi:		4.2 Titles and Award Criteria Titles in each class will be granted according to the following guidelines:	
Klasyfikacja Classification	Przyznawany tytuł Awarded title	Minimalna ilość sklasyfikowanych kierowców w sezonie Minimum number of classified drivers in season	Minimalna ilość rund Minimum number of rounds
Klasyfikacja indywidualna klasy, oddzielnie PRO SEMI-PRO Individual classification, PRO and SEMI-PRO separately	Mistrz Polski Polish Champion	3	50%
	Wicemistrz Polski Polish Vice-Champion	4	
	II Wicemistrz Polski II Polish Vice-Champion	5	

Klasyfikacja zespołowa Team classification	Zespołowy Mistrz Polski Zespołowy Wicemistrz Polski Zespołowy II Wicemistrz Polski Polish Team Champion Polish Team Vice-Champion II Polish Team Vice-Champion	Bez względu na ilość Zespołów Regardless of the number of Teams	50%
Klasyfikacja Kobiet oddzielnie dla PRO i SEMI-PRO Women's classification separately for PRO and SEMI-PRO	Mistrzyni Polski w klasyfikacji Kobiet w klasie PRO/SEMI-PRO Polish Women's Champion in the PRO/SEMI-PRO class	3	50%
	Wicemistrzyni Polski w klasyfikacji Kobiet w klasie PRO/SEMI-PRO Polish Women's Vice-Champion in the PRO/SEMI-PRO class	4	
	II Wicemistrzyni Polski w klasyfikacji Kobiet w klasie PRO/SEMI-PRO II Polish Women's Vice-Champion in the PRO/SEMI-PRO class	5	

5. POSTANOWIENIA KOŃCOWE | FINAL PROVISIONS

5.1 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.

5.2 Przyjmuje się zasadę, że jeżeli gdziekolwiek w MKS, lub innych przepisach FIA mowa jest o FIA, Światowej Radzie Sportu Samochodowego, odpowiednią rolę na terytorium RP pełni jako odpowiednik i ma analogiczne plenipotencje: PZM – dla FIA oraz GKSS PZM – dla Światowej Rady Sportu Samochodowego FIA.

5.3 Do kwestii nieujętych niniejszym regulaminem zastosowanie ma MKS i Przepisy Ogólne.

5.4 Każdy Zawodnik / Kierowca / Sędzia / Organizator zobowiązany jest stosować zasady antydopingowe i antyalkoholowe opisane w zał. A i C do MKS oraz przeciwdziałać zjawiskom dyskryminacji i korupcji w sporcie samochodowym.

5.1 Organizers of automobile sporting events are required to take firm action against spectators engaging in racist, fascist, anti-Semitic, nationalist, satanic, grossly unethical, or terrorist-supporting chants, as well as against the display of symbols or banners containing such content.

5.2 It is established that wherever the ISC or other FIA regulations refer to the FIA or the World Motor Sport Council, the equivalent authority within the Republic of Poland is the Polish Automobile and Motorcycle Federation (PZM) for the FIA, and the PZM Automobile Sport Commission (GKSS PZM) for the FIA World Motor Sport Council.

5.3 In matters not covered by these regulations, the ISC and General Regulations shall apply.

5.4 Every Competitor, Driver, Judge, and Organizer must adhere to anti-doping and anti-alcohol regulations described in Annexes A and C to the ISC and act to prevent discrimination and corruption in motor sport.

6. ZAŁĄCZNIKI | APPENDICES

6.1 Załącznik nr 1 – opłaty | Appendix No. 1 – fees

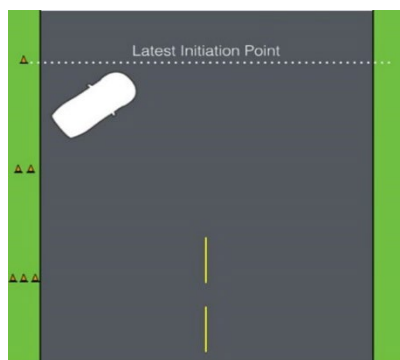
- | | |
|---|--|
| <p>a) Wpisowe:</p> <ul style="list-style-type: none"> – 4200 PLN netto/runda w danej klasyfikacji indywidualnej w I turze zapisów w terminie od 08.12.2025 do 28.02.2026. Cena ta obowiązuje tylko przy płatności za wszystkie rundy w sezonie z góry; – 5200 PLN netto/runda w danej klasyfikacji indywidualnej w II turze zapisów w terminie od 1.03.2026 do 18.05.2026. Cena ta obowiązuje niezależnie od ilości rund, w których dany Zawodnik / Kierowca chce uczestniczyć; – 6000 PLN netto/runda w danej klasyfikacji indywidualnej w III turze zapisów w terminie od 19.05.2026 do końca terminu zgłoszeń na daną rundę. Cena ta obowiązuje niezależnie od ilości rund, w których dany Zawodnik / Kierowca chce uczestniczyć. <p>b) Wpisowe klasyfikacja zespołowa – 1200 PLN netto/kierowca/runda.</p> <p>c) PBK (przedsezonowe badanie kontrolne) – 500 PLN netto.</p> <p>d) Rezerwowy samochód sportowy – 2000 PLN netto/runda.</p> <p>e) Dodatkowa przestrzeń w Parku Serwisowym:</p> <ul style="list-style-type: none"> – 25 PLN/m² netto w I turze rejestracji na rundę, – 50 PLN/m² netto w II turze rejestracji na rundę. <p>f) Dodatkowe OA lub BK – 500 PLN netto/runda.</p> <p>g) 1 komplet naklejek – 300 PLN netto.</p> <p>h) Zgłoszenie po terminie (Inside PZM) – 1500 PLN netto/runda.</p> <p>i) Grzywny:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Nieobecność na briefing – 500 PLN. | <p>a) Entry fee:</p> <ul style="list-style-type: none"> – 4200 PLN net per round in the given individual classification during the 1st registration phase from 08.12.2025 to 28.02.2026. This price applies only if all rounds of the season are paid in advance. – 5200 PLN net per round in the given individual classification during the 2nd registration phase from 01.03.2026 to 18.05.2026. This price applies regardless of the number of rounds the Competitor / Driver intends to enter. – 6000 PLN net per round in the given individual classification during the 3rd registration phase from 19.05.2026 until the end of the registration period for the given round. This price applies regardless of the number of rounds the Competitor / Driver intends to enter. <p>b) Team classification entry fee – 1200 PLN net per driver per round.</p> <p>c) PBK (pre-season scrutineering) – 500 PLN net.</p> <p>d) Reserve sports car – 2000 PLN net per round.</p> <p>e) Additional space in the paddock:</p> <ul style="list-style-type: none"> – 25 PLN net/m² in the 1st registration phase for the round, – 50 PLN net/m² in the 2nd registration phase for the round. <p>f) Additional OA or BK – 500 PLN net per round.</p> <p>g) 1 stickers set – 300 PLN net.</p> <p>h) Late entry (via Inside PZM) – 1500 PLN net per round.</p> <p>i) Penalties:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Absence from the briefing – 500 PLN. |
|---|--|

6.2 Załącznik nr 2 – schemat rozmieszczenia naklejek | Appendix No. 2 – stickers layout diagram:

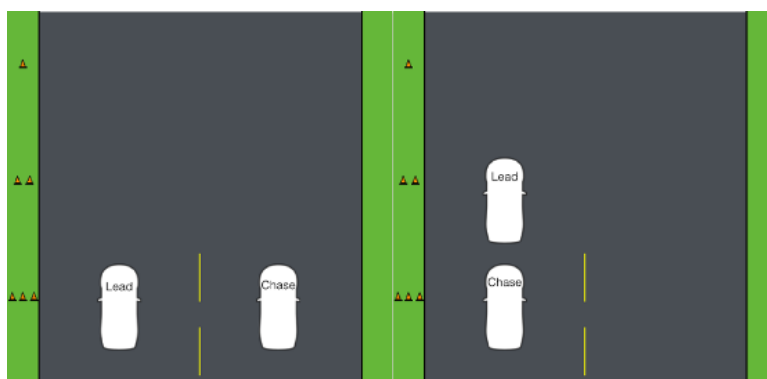
DMP / SCHEMAT ROZMIESZCZENIA NAKLEJEK



6.3 Załącznik nr 3 – inicjacja | Appendix No. 3 – initiation:



Linia inicjacji | Initiation line

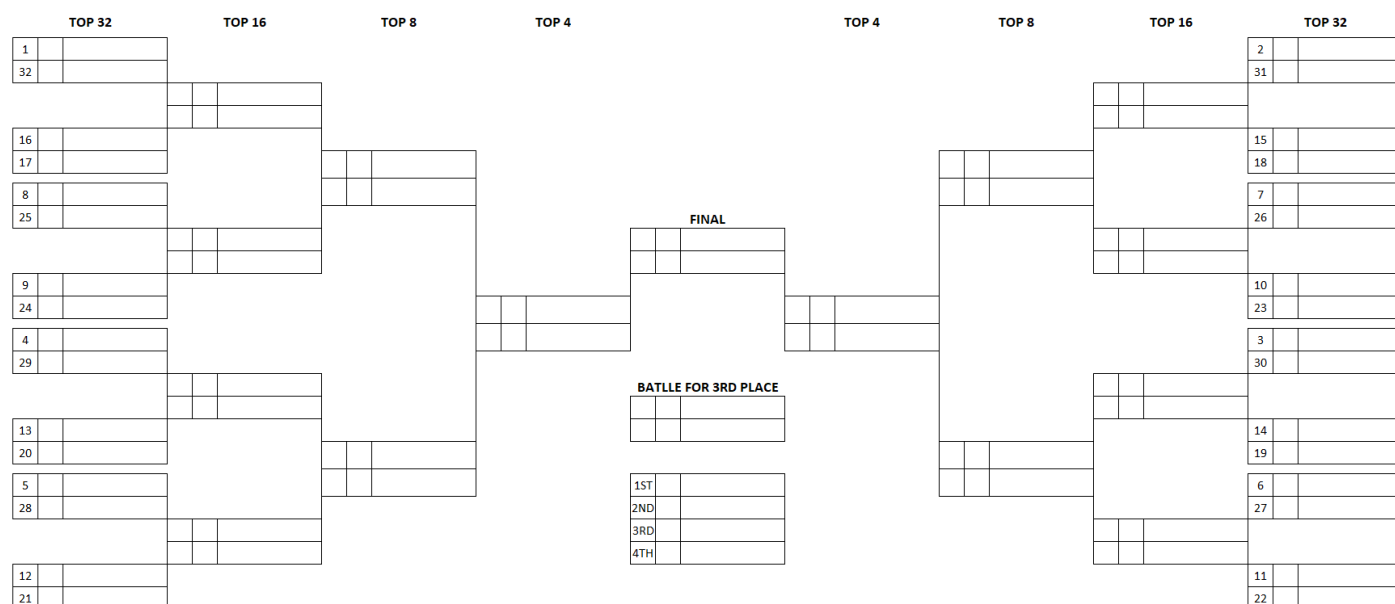


Side by side

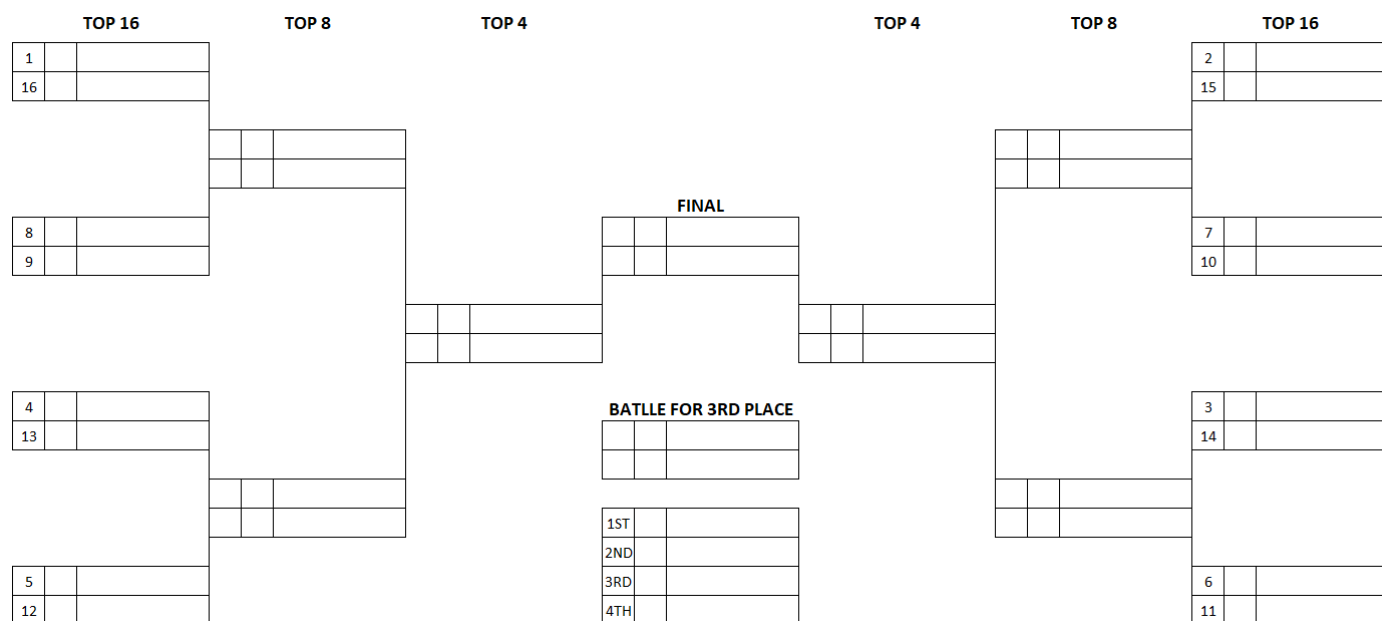
Single file

6.4 Załącznik nr 4 – drabinki | Appendix No. 4 – brackets:

Drabinka TOP32 / TOP32 bracket



Drabinka TOP16 / TOP16 bracket



6.5 Załącznik nr. 5 – punktacja | Appendix No. 5 – scoring:

Punktacja kwalifikacje | Qualifying points:

Miejsce Position	1	2	3	4	5-8	9-16	17-32	33-
Punkty Points	12	10	8	6	4	3	2	1

Punktacja finały | Finals points:

Miejsce Position	1	2	3	4	5-8	9-16	17-32
Punkty Points	100	88	76	64	48	32	16

Zatwierdzono przez GKSS PZM w dniu / Approved by the GKSS PZM on 08.12.2025