

# REGULAMIN PUCHARU VTEC CUP POLAND 2024

## 1. INFORMACJE PODSTAWOWE

VTEC CUP POLAND to liga sportowa przeznaczona dla właścicieli samochodów marki Honda oraz innych samochodów z silnikami Hondy (z warunkowym dopuszczeniem właścicieli samochodów innych marek, w ramach specjalnej klasy OPEN). Zawody rozgrywane są w formule time-attack, co oznacza, że zadaniem uczestników będzie uzyskanie najlepszego czasu pojedynczego okrążenia w swojej klasie.

Zawodnicy jeżdżą własnymi samochodami.

Na cykl zawodów w sezonie 2024 składają się cztery rundy pucharowe, odbywające się na czterech różnych torach (lub innych obiektach zamkniętych od ruchu drogowego), oraz rundy dodatkowe, nie liczone do klasyfikacji generalnej. W sezonie 2024 rundami pucharowymi są kolejno: Silesia Ring, Tor Krzywa, Moto Park Ułęż, Tor Łódź. Dodatkowo odbędzie się wspólny wyjazd integracyjny na tory Nurburgring oraz Spa-Francorchamps, oraz runda dodatkowa na torze Poznań w ramach festiwalu JapFest. Warunkiem zaliczenia do klasyfikacji końcowej pucharu, jest posiadanie **Karty Zawodnika VTEC CUP POLAND** oraz udział w przynajmniej dwóch rundach cyklu. Do klasyfikacji końcowej liczone są wyniki z wszystkich czterech rund pucharowych.

Pierwsza runda cyklu będzie tradycyjnie przeprowadzona we współpracy z ekipą Pawła Kukułki (Silesia Ring – 16.03.2024).

Dokładne informacje organizacyjne na temat poszczególnych rund i ich terminów, będą podawane na stronie **VTEC CUP POLAND** na portalu Facebook ([www.facebook.com/vteccuppoland](http://www.facebook.com/vteccuppoland)), w Wydarzeniach dotyczących poszczególnych rund oraz na stronie [www.vteccup.pl](http://www.vteccup.pl)

Do zapisów na poszczególne eliminacje w pierwszej kolejności mają dostęp osoby posiadające **Kartę Zawodnika VTEC CUP POLAND**, to znaczy posiadające samochód marki Honda i wpłacone wpisowe na sezon 2024.

Organizatorem VTEC CUP POLAND jest:

**Zeromedia Mateusz Jarzombek**  
Rudzka 8  
47-440 Górkę Śląskie

Kontakt z organizatorem odbywa się mailowo pod adresem [kontakt@vteccup.pl](mailto:kontakt@vteccup.pl) lub pod numerem 604 214 206 (Mateusz Jarzombek).

## 2. ZASADY UCZESTNICTWA W VTEC CUP POLAND

### 2.1 WARUNKI UCZESTNICTWA W PUCHARZE

- posiadanie i użytkowanie w ramach pucharu samochodu marki Honda lub innego samochodu, napędzanego silnikiem Hondy; Samochód powinien posiadać ważne ubezpieczenie OC;
- posiadanie ważnego Prawa Jazdy lub zgody opiekuna prawnego na udział w zawodach (dotyczy zawodników niepełnoletnich, mających udokumentowane doświadczenie w motorsporcie)
- posiadanie **Karty Zawodnika VTEC CUP POLAND**; Zawodnik nieposiadający karty również może być dopuszczony do udziału w zawodach, jednak jego wyniki nie będą wliczane do klasyfikacji sezonowej.

### 2.2 KARTA ZAWODNIKA VTEC CUP POLAND

Zgłoszenie zawodnika, oraz zakup Karty Zawodnika VTEC CUP POLAND odbywa się poprzez stronę internetową [www.vteccup.pl](http://www.vteccup.pl). Aby zgłoszenie przebiegło pomyślnie należy:

- przesłać wszystkie konieczne dane oraz zdjęcie samochodu poprzez formularz w sekcji „ZAPISZ SIĘ!” (górne menu strony); **PODANE DANE MUSZĄ ODZWIERCIEDLAĆ STAN FAKTYCZNY**
- Przesłać zdjęcie samochodu poprzez wtyczkę przygotowaną na podstronie “ZAPISZ SIĘ”
- zakupić przedmiot „KARTA ZAWODNIKA VTEC CUP POLAND” w sekcji „SKLEP”

**Koszt Karty Zawodnika VTEC CUP POLAND w sezonie 2024 wynosi 139zł.**

Zakup karty pozwala na:

- udział zawodnika w zawodach pucharu VTEC CUP POLAND w sezonie 2024, wraz z zaliczeniem do klasyfikacji końcowej w ramach danej klasy. Zaliczenie do klasyfikacji oznacza jednocześnie możliwość otrzymania nagród za czołowe miejsca w każdej rundzie, oraz w całym sezonie;
- pierwszeństwo zapisu na poszczególne rundy pucharu (zawodnicy bez karty będą zapisywani tylko w przypadku braku chętnych zawodników posiadających kartę)
- zamieszczenie profilu zawodnika wraz ze zdjęciem samochodu na stronie [www.vteccup.pl](http://www.vteccup.pl) w sekcji „NASI ZAWODNICY”;
- zniżkę na gadzety i odzież VTEC CUP POLAND;
- dostęp do grupy Facebookowej „VTEC CUP POLAND – grupa zamknięta”, gdzie poruszane będą kwestie organizacyjne, pomysły na kolejne rundy, rozwiązywane niejasności oraz gdzie można podyskutować na tematy techniczne dotyczące samochodów, modyfikacji, torów;
- inne korzyści wynikające ze współpracy ze sponsorami, partnerami;

**Zakup Karty Zawodnika VTEC CUP POLAND pełni rolę opłaty wpisowej na sezon 2024. Dochód z zakupu tej karty zostanie przeznaczony na przygotowanie oprawy wizualnej zawodów, opłacenie usług związanych z rozpoczęciem działalności pucharu (puchary, grafiki, materiały reklamowe itp.).**

## 2.3 INNE INFORMACJE DOT. ZGŁOSZENIA UCZESTNICTWA ORAZ OPŁATY WPISOWE NA RUNDY

Zakup Karty Zawodnika VTEC CUP POLAND jest możliwy podczas trwania całego sezonu, jednak po 3 rundach, zawieszamy otwartą możliwość jej zakupu przez sklep (zakup tylko po kontakcie z organizatorem). Jej cena jest stała i nie zmienia się w zależności od terminu zakupu. W wypadku zakupu karty w trakcie trwania sezonu, zawodnik jest świadomy straty punktowej wynikającej z opuszczenia minionych rund pucharu.

Organizator ma prawo nie przyjąć zgłoszenia bez podania przyczyny.

Start i klasyfikacja dwóch zawodników startujących w jednym samochodzie jest możliwa, pod warunkiem posiadania przez obu zawodników Karty Zawodnika VTEC CUP POLAND, oraz opłacenia przez nich wpisowego na daną rundę.

**Opłata wpisowa na każdą rundę jest płacona osobno** a jej wysokość zależy od toru na którym runda jest przeprowadzana. Opłata uiszczana jest przez zakup odpowiedniego „produktu” na stronie [www.vteccup.pl](http://www.vteccup.pl). Szczegółowe informacje zostaną podane na stronie [www.vteccup.pl](http://www.vteccup.pl) oraz w wydarzeniach na Facebooku odpowiadających poszczególnym rundom. Maksymalna liczba uczestników w danej rundzie zależy od toru na którym przeprowadzona zostanie runda i zostanie ogłoszona na stronie [www.vteccup.pl](http://www.vteccup.pl) i na wydarzeniu (Facebook) promującym daną rundę. O uczestnictwie w rundzie decyduje kolejność wpłynięcia prawidłowo wypełnionych zgłoszeń.

### WAŻNE!

**Osoby, które biorą udział w zawodach VTEC Cup Poland po raz pierwszy, lub w przeszłości okazały się nierzetelne i będąc zapisanym na rundę, nie wzięły w niej udziału bez uprzedniego poinformowania o tym organizatora, zostaną wpisane na listę startową dopiero PO wpłynięciu opłaty wpisowej na konto. Dodatkowo, w przypadku osób, które notorycznie wykazywały się brakiem odpowiedzialności i mimo zajmowania miejsca na liście startowej nie brały udziału w rundach, nie informując o tym, organizator zastrzega sobie prawo odmowy zwrotu opłaty wpisowej, w przypadku kolejnej nieobecności zawodnika.**

Ostateczny termin zgłoszeń udziału w danej rundzie pucharu upływa na trzy dni przed imprezą lub w przypadku wykupienia wszystkich dostępnych miejsc.

## 2.4 ZWROTY

Zwrot **Karty Zawodnika VTEC CUP POLAND** może nastąpić bez podania przyczyny do 14 dni od daty zakupu. Przysługuje wtedy zwrot 100% poniesionych kosztów.

Zwrot opłaty wpisowej za daną rundę nastąpi TYLKO w przypadku kiedy:

- impreza została odwołana z winy organizatora;
- zgłoszenie zostało opłacone, ale nie zostało przyjęte;
- zawodnik zrezygnował z udziału bez podania przyczyny do dwóch tygodni od zakupu, ale nie później niż na 2 tygodnie przed terminem zawodów;
- w terminie krótszym niż dwa tygodnie przed terminem zawodów, przy czym zwrot pełnej kwoty możliwy jest tylko w przypadku znalezienia zawodnika zastępczego lub w formie przeniesienia opłaty na inną rundę (nie dotyczy ostatniej rundy sezonu);
- na 3-7 dni przed daną rundą, przy czym zwrot pełnej kwoty możliwy jest tylko w przypadku znalezienia zawodnika zastępczego lub w formie przeniesienia POŁOWY opłaty na inną rundę (nie dotyczy ostatniej rundy sezonu);

- UWAGA! Na 3 dni (i krócej) przed terminem rundy, zwrot środków nie jest możliwy. Takie zmiany mocno utrudniają organizację zawodów. W takim przypadku, zawodnik zobowiązany jest znaleźć sobie zastępstwo i „odsprzedać” swój udział, jednocześnie informując organizatora o tym fakcie i podając dane zawodnika zastępczego.

### 3. PODZIAŁ NA KLASY ORAZ WARUNKI TECHNICZNE DOT. SAMOCHODÓW

Klasyfikacja pucharu **VTEC CUP POLAND** opiera się na czterech głównych typach klas:

- **STREET** dla samochodów ulicznych, bez znacznych modyfikacji;
- **PRO** dla samochodów przygotowanych do rywalizacji torowej;
- **VCP STAR** dla zawodników zasłużonych dla ligi lub ponadprzeciętnie szybkich;
- **OPEN** dla zawodników startujących samochodami innej marki niż Honda

Klasy te podzielone są na mniejsze podklasy.

#### 3.1 KLASY STREET

Do klasy **STREET** zaliczamy samochody seryjne, niezależnie od typu zainstalowanego silnika, startujące na oponach z homologacją drogową, z modyfikacjami nie posuniętymi w znaczący sposób.

**Dopuszczalne** modyfikacje w klasie **STREET**:

- modyfikacje silnika (w tym zmiany silnika na inny), układu napędowego (oprócz sekwencyjnych i kłowych skrzyń biegów. **Auta doładowane rozpatrywane indywidualnie**);
- montaż dodatkowych elementów chłodzenia (układ chłodzenia oleju, większe chłodnice);
- modyfikacje zawieszenia, które nie ingerują w konstrukcję samochodu;
- modyfikacje układu hamulcowego, które nie ingerują w konstrukcję samochodu (hydrauliczny hamulec ręczny nie jest dopuszczony);
- montaż fotela/fotele kubełkowych;
- montaż szelkowych pasów bezpieczeństwa;
- montaż kierownicy sportowej;
- klatka bezpieczeństwa lub rollbar (tylko zainstalowane w sposób nie wymagający usuwania całych, głównych elementów wnętrza);
- montaż elementów nadwozia pełniących funkcję wizualną, niemających kluczowego wpływu na aerodynamikę i zachowanie się samochodu (proste dokładki, lotki i skrzydła niewystające poza obrys samochodu, niestandardowe lusterka, naklejki);
- koła w rozmiarze innym niż seryjny;
- zasilanie benzyną, olejem napędowym lub gazem LPG;

**Zabronione** modyfikacje w klasie **STREET**:

- sekwencyjna skrzynia biegów lub skrzynia biegów o prostych zębach (kłowa);
- usuwanie elementów wnętrza (osłony plastikowe, deska rozdzielcza, panele wnętrza, boczki, podsufitki, dywan, **kanapa (patrz: wyjątek niżej)**, fotele);
- zaawansowane elementy aerodynamiczne (splitter, płaska podłoga, progi, dyfuzor, bardzo duże skrzydło tylne); - **(patrz: wyjątek niżej)**
- zastąpienie oryginalnych elementów nadwozia odpowiednikami z materiałów lekkich [**dotyczy:** drzwi, niestandardowe zderzaki, dach, błotniki, tylna kłapa; **nie dotyczy:** lotka

tylna seryjna lub bliska seryjnej (typu: Spoon/TypeR), dokładki, poszycie szyberdachu, blenda pod tablicę rejestracyjną(również tzw. „burta” w Hondzie Civic piątej generacji) oraz maska (pod warunkiem zachowania seryjnego charakteru samochodu)];

- zastąpienie oryginalnych szyb szklanych innym materiałem (laminat, poliwęglan itp.)
- ingerencja w konstrukcję podwozia i nadwozia (wycinanie elementów nadwozia oraz podwozia, poszerzenia, wide body kity;
- opony typu SLICK - (patrz: wyjątek niżej)

Klasa STREET dzieli się na trzy podklasy:

- **STREET** (dla samochodów jw., których stosunek mocy do masy wynosi maksymalnie **0,150KM/kg włącznie**);
- **STREET +** (dla samochodów jw., których stosunek mocy do masy mieści się w przedziale od **0,150** do **0,199KM/kg włącznie**);
- **TOP STREET** (dla samochodów jw., których stosunek mocy do masy przekracza **0,20KM/kg**).

**W klasie STREET przewiduje się kilka wyjątków/odstępstw od regulaminu. Ich dopuszczenie jest podyktowane nadrzędnym celem pucharu VTEC Cup Poland, czyli uczynieniem ścigania przyjemnym i dostępnym dla każdego, ograniczając tym samym bariery wejścia dla uczestników. Jednocześnie wyjątki te usprawnią pracę organizatorowi.**

**Większość wyjątków wiąże się z konsekwencjami, mogącymi w niektórych przypadkach skutkować zmianą klasy pucharowej. Zawodnik samodzielnie powinien zdecydować, czy woli przywrócić samochód do stanu spełniającego warunki regulaminu, czy zaryzykować przeniesienie do klasy wyższej.**

**WYJĄTEK 1:** W celu ułatwienia procedur logistycznych (transport kół na zmianę) warunkowo dopuszczamy wyjęcie tylnej kanapy w klasach STREET, jednak będzie się to wiązać z **karą** w postaci obniżenia masy samochodu w obliczeniach o 50kg (pięciokrotność wagi przeciętnej kanapy w Hondzie Civic), jak również z przeniesieniem do wyższej klasy jeśli tak obliczony współczynnik przekroczy określone wyżej granice.

**WYJĄTEK 2:** W przypadku zastosowania niestandardowych elementów aerodynamicznych (splitter, dyfuzor, skrzydło) zawodnik zostanie przeniesiony o klasę wyżej (STREET do STREET+, STREET+ do TOP STREET).

**WYJĄTEK 3:** W sezonie 2024 ze względów organizacyjnych, oraz dla zwiększenia wpływu jednego z głównych sponsorów zawodów (Speedpoint), dopuszcza się stosowanie opon rajdowych w klasach STREET. Muszą jednak być to opony z bieżnikiem rajdowym, które występują w wersjach homologowanych. Napis „For competition use only” i podobne, nie wykluczają możliwości korzystania z tej opony.

#### **UWAGA DOT. MOCY SAMOCHODU!**

Moc brana pod uwagę przy liczeniu współczynnika nie jest mocą katalogową. Optymalnie, powinna być udokumentowana pomiarem na hamowni. Jeśli takiego pomiaru nie było, podana moc powinna być wartością **UCZCIWIE** oszacowaną na podstawie zastosowanych modyfikacji, przy założeniu punktu wyjścia jakim jest oryginalna seryjna moc danego silnika (zdrowy, sprawny silnik).

**ZE WZGLĘDU NA POLE DO NADUŻYĆ, PODANA MOC NIE MOŻE BYĆ NIŻSZA NIŻ SERYJNA MOC SILNIKA ZNAJDUJĄCEGO SIĘ W SAMOCHODZIE!**

### **UWAGA DOT. MASY WŁASNEJ SAMOCHODU!**

W sezonie 2024, w przypadku klas STREET masa własna samochodu **POWINNA** być oszacowaną, lub udokumentowaną realną wartością. Masa własna z dowodów rejestracyjnych jest wartością nieadekwatną, ze względu na zmieniające się przepisy w jej wyliczaniu, dlatego branie jej pod uwagę do obliczeń nie ma sensu.

W formularzu rejestracyjnym oprócz masy własnej samochodu, należy wskazać czy podana wartość jest oszacowana, zważona czy pochodzi z dowodu osobistego. Na tej podstawie organizator zadecyduje w jaki sposób przydzielić samochód do klasy. Wprowadza się również graniczne wartości masy własnej dla najbardziej popularnych modeli, określone na podstawie pomiarów profesjonalnym sprzętem (patrz Załącznik) .

---

Wartości i informacje podane przy rejestracji mogą być weryfikowane w trakcie trwania sezonu. W przypadku zmiany danych podanych przy rejestracji, należy jak najszybciej powiadomić organizatora.

\*Hondy Civic TypeR VII oraz VIII generacji bez względu na podane parametry, nie wystartują w klasie niższej niż STREET+

\*\*Civic TypeR IX, X oraz XI generacji, bez względu na podane parametry, nie wystartują w klasie niższej niż TOP STREET

**SAMOCHODY DOŁADOWANE SĄ ROZPATRYWANE INDYWIDUALNIE!**

### **3.2 KLASY PRO**

Do klasy PRO zaliczamy samochody zmodyfikowane w sposób bardzo zaawansowany, często taki, który nie dopuszcza poruszania się po drogach publicznych.

Klasy PRO dopuszczają pełne spektrum modyfikacji samochodu, w tym wszystko to, co zostało zabronione dla klas STREET.

Klasa PRO dzieli się na trzy podklasy, w których decydującym czynnikiem jest typ silnika (seria):

- **D PRO** – dla samochodów wyposażonych w silniki D serii (ale także serii L, R, F SOHC a także serii B bez systemu VTEC);
- **B PRO** – dla samochodów wyposażonych w silniki B serii (ale także serii H do 220KM);
- **K PRO** – dla samochodów wyposażonych w silniki K serii (ale także serii H powyżej 220KM, J, C, F DOHC np. F20C);

W samochodach spełniających wymagania klas PRO doładowanie silnika przy pomocy turbosprężarki, kompresora, podtlenku azotu lub kombinacji tych systemów przenosi samochód o klasę wyżej.

Przykład: samochód z doładowanym silnikiem D16Z6, wystartuje w klasie **B PRO**). Doładowane silniki K serii pozostają w klasie **K PRO**.

### **3.3 KLASA VCP STAR**

To klasa będąca odpowiedzią na często powtarzające się kwestie dotyczące trudności w podjęciu walki o najwyższe miejsca w klasach (szczególnie PRO) ze względu na ponadprzeciętne możliwości niektórych kierowców i samochodów. Efektem jest utrata konkurencyjności, a jednocześnie

zniechęcenie do udziału wielu zawodników. Wydzielenie topowych, zasłużonych i wyróżniających się zawodników rozwiąże ten problem. Dla takich właśnie zawodników stworzono klasę VCP STAR.

**UWAGA! Klasa VCP STAR jest klasą, w której udział jest całkowicie DOBROWOLNY, jednak musi być uzasadniony i wynikać z wcześniejszych dokonań zawodnika lub ponadprzeciętnych możliwości samochodu.**

Wymagania dla klasy VCP STAR:

- wygranie choć raz sezonu w swojej klasie;
- samochód z przelicznikiem moc/masa minimum 0,32;
- dobrowolnie, mając jednak konkretne podstawy (czyli znacząca przewaga nad innymi zawodnikami w klasie lub specyfikacja samochodu znacznie przewyższająca konkurencję)

W tej klasie występują też wszystkie bolidy/one seatery i inne pojazdy, które swoją specyfiką nie pasują do innych klas.

Założeniem klasy jest występowanie w niej osób, które mogą być wzorem do naśladowania, kimś zasłużonym, lub po prostu będącym ponadprzeciętnie szybkim.

W tej klasie nie ma możliwości otrzymywania nagród rzeczowych, rundowych, jedynie puchary.

Zawodnikom w klasie VCP STAR przysługują dodatkowe przywileje:

- każdy zawodnik z klasy VCP STAR będzie przedstawiony w wyróżniony sposób na stronie VTEC Cup Poland, z szerszym opisem auta/osoby;
- pojawi się również specjalny post na FB o dołączeniu zawodnika do klasy TOP SETUP/STAR;
- na zawodach Ci zawodnicy będą mieli specjalne, różniące się od innych numery startowe

### **3.4 KLASA OPEN**

Dodatkowo, na większości rund zostanie utworzona klasa **OPEN**, obejmująca wszystkie samochody niebędące samochodami marki Honda. Przy dużej frekwencji w ramach tej klasy, może zostać zastosowany podział na klasę OPEN i OPEN+. Podział podobnie jak w klasach STREET odbywa się w oparciu o współczynnik moc/masa, jednak tutaj dostosowany jest w sposób dzielący sprawiedliwie zapisanych zawodników.

### **3.5 POZOSTAŁE INFORMACJE DOTYCZĄCE PODZIAŁU NA KLASY**

**WAŻNE!** W przypadku wykorzystywania opon typu SLICK, polegamy na regulaminie toru na którym odbywa się dana runda (lub regulaminie imprezy partnerskiej. Patrz: regulamin JapFest). Podczas większości rund, zawodnicy klas PRO mogą korzystać z tego typu opon bez ograniczeń (również na torze Poznań).

Samochody innych producentów, ale wyposażone w silniki Hondy przydzielone zostaną do odpowiedniej klasy STREET jeśli spełniają jej wymagania. Samochody nie spełniające wymagań klasy STREET, zostaną przydzielone do klasy PRO odpowiadającej silnikowi w nich zamontowanemu. Samochody typu Ariel Atom, bolidy lub kit cary zostaną przydzielone do klasy VCP STAR lub klasy OPEN po indywidualnym rozpatrzeniu przypadku przez organizatora.

Samochody Hondy z silnikami innych producentów rozpatrzone zostaną indywidualnie.

W każdej z klas w każdej rundzie oraz w klasyfikacji końcowej nagradzane są trzy najlepsze wyniki (podium).

W sezonie 2024 wymagana jest minimalna ilość **trzech** zawodników zarejestrowanych w danej klasie. W przypadku niespełnienia tego warunku, klasa nie zostanie otwarta, a zapisani w niej zawodnicy zostaną przyporządkowani do innej, najbliższej im klasy.

Ramy przydziału do poszczególnych klas są precyzyjnie określone. W przypadku braku zgody co do przydziału, przysługuje możliwość odwołania się od decyzji w terminie 7 dni. W przypadku odwołania, zawodnik zostanie poproszony przez organizatora o indywidualną rozmowę, dodatkowe informacje a w razie potrzeby dokładne zdjęcia samochodu. Po dokładnej inspekcji samochodu, odwołanie zostanie przyjęte lub odrzucone.

### **UWAGA!**

Celowe wprowadzanie organizatorów i innych zawodników w błąd poprzez podanie nieprawdziwych lub zafałszowanych danych jest oszustwem i w rażący sposób narusza zasady fair-play oraz przepisy tego regulaminu. Działania takie zostaną objęte konsekwencjami w postaci wykluczenia z danej rundy zawodów lub całego cyklu.

**W przypadku dyskwalifikacji zawodnika spowodowanej próbą oszustwa opłata za Kartę Zawodnika oraz za start w danej rundzie NIE ZOSTANĄ ZWRÓCONE!**

## **4. ZASADY PUNKTACJI PUCHARU**

### **4.1 KLASYFIKACJA KOŃCOWA W KLASACH**

W klasyfikacji dla poszczególnych klas punktowane jest 10 miejsc. Punkty rozkładają się następująco:

Miejsce:	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Punkty:	25	20	16	13	10	8	6	4	2	1

### **4.2 KLASYFIKACJA GENERALNA**

**UWAGA!** Klasyfikacja generalna jest klasyfikacją nieoficjalną, pełniącą tylko funkcje poglądowe głównie dla organizatora. Możliwe jest przyznawanie w tych klasach nagród specjalnych i dodatkowych, jednak jest ona jedynie elementem dodatkowym pucharu VTEC Cup Poland.

W klasyfikacji generalnej całego pucharu punktowane jest 30 miejsc. Punkty rozkładają się następująco:

– miejsca 1-15:

Miejsce:	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Punkty:	100	80	60	50	45	40	36	32	29	26	24	22	20	18	16

– miejsca 16-30:

Miejsce:	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
Punkty:	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

### **4.3 ZASADY KLASYFIKACJI (dotyczy zarówno klasyfikacji w klasach jak i generalnej)**



Warunkiem uwzględnienia w klasyfikacjach końcowych jest posiadanie oficjalnej Karty Zawodnika VTEC CUP POLAND, oraz udział w minimum 2 rundach pucharowych.

**Do klasyfikacji końcowej zaliczamy punkty z wszystkich czterech rund pucharowych.**

Jeśli dojdzie do remisu punktowego wśród zawodników zajmujących miejsca na podium, decyduje większa liczba przejechanych rund pucharowych. W przypadku braku rozstrzygnięcia, zadecyduje liczba pierwszych, drugich oraz trzecich miejsc. Ostatecznym warunkiem rozstrzygającym, jest niższa suma czasów poszczególnych rund.

Każda runda cyklu powinna być przejechana tym samym samochodem (lub samochodem tej samej klasy). Przypadki kiedy nie będzie to możliwe będą rozpatrywane indywidualnie, aczkolwiek należy liczyć się z możliwością nie zaliczenia tej rundy do klasyfikacji punktowej sezonu.

Organizator przewiduje możliwość utworzenia dodatkowych klasyfikacji.

## 5. PRZEBIEG ZAWODÓW

### 5.1 BEZPIECZEŃSTWO

- Uczestniczenie w zawodach pod wpływem alkoholu lub innych środków odurzających jest **SUROWO ZABRONIONE**. Każdy kierowca, który złamie ten przepis i dopuści się jazdy pod wpływem, podlega natychmiastowej i nieodwołalnej dyskwalifikacji z całego sezonu pucharu VTEC CUP POLAND;
- Uczestnictwo w odprawie oraz stosowanie się do zasad tam przedstawionych (np. flagi) jest obowiązkowe
- KAŻDY kierowca startujący w zawodach VTEC CUP POLAND, musi mieć założony i zapięty kask bezpieczeństwa podczas trwania całej sesji pomiarowej. Obowiązek ten dotyczy również pasażerów;
- Każdy samochód zgłoszony do udziału musi być wyposażony w ważną gaśnicę;
- Każdy samochód startujący w zawodach VTEC CUP POLAND, musi być sprawny technicznie. Nie mogą wyciekać z niego żadne płyny eksploatacyjne. Elementy odpowiadające za bezpieczeństwo MUSZĄ być zamontowane w sposób prawidłowy, zgodny ze sztuką techniczną. Stwierdzenie złego stanu technicznego samochodu może być przyczyną dyskwalifikacji zawodnika do czasu usunięcia usterki;
- Z samochodu należy usunąć wszystkie luźne, nie przymocowane przedmioty.
- W parku maszyn obowiązuje ograniczenie prędkości do 10km/h oraz zakaz jazdy testowych, grzania opon, jazdy bez określonego celu;
- Zjazd do DEPO i wyjazd na tor powinien przebiegać z ograniczoną prędkością, przy zachowaniu szczególnej ostrożności i wszelkich zasad bezpieczeństwa;
- Ściganie się jest zakazane. Wyprzedzanie dozwolone jest tylko w momencie, kiedy poprzedzający pojazd jasno sygnalizuje chęć przepuszczenia pojazdu jadącego za nim (włączenie prawego kierunkowskazu, obranie nienaturalnej, szerokiej linii jazdy);

### 5.2 ORGANIZACJA

- Każdy zawodnik po przybyciu na miejsce zawodów ma obowiązek niezwłocznie udać się do Biura Zawodów w celu odebrania pakietów startowych (naklejki, transponder);
- Każdy zawodnik ma obowiązek podpisać wszystkie wymagane oświadczenia jako potwierdzenie zaznajomienia się z regulaminem pucharu VTEC CUP POLAND oraz regulaminem toru;

- Każdy uczestnik ma obowiązek okleić samochód otrzymanymi naklejkami, stosując się do wskazówek organizatora;
- Udział w odprawie jest bezwzględnie obowiązkowy;
- Każdy zawodnik podczas swojej próby ma możliwość zabrania ze sobą jednego pasażera (pilota). Pasażer musi podpisać specjalne oświadczenie, posiadać kask oraz zapięte pasy bezpieczeństwa;
- **Każdy uczestnik zobowiązany jest do przestrzegania zasad kultury osobistej, porządku (całkowity zakaz śmiecenia) oraz postępowania w duchu sportowej rywalizacji;**

### 5.3 KARY

- **Niedopuszczenie do startu:** stan odurzenia, brak zgłoszenia, brak wpisowego, niepodpisanie wymaganych oświadczeń, nieobecność na odprawie, samochód niespełniający wymagań regulaminu;
- **Wykluczenie z próby:** brak kasku, niezapięte pasy, niesportowe zachowanie, niestosowanie się do poleceń organizatora i obsługi toru; łamanie zasad określonych w regulaminach oraz podczas odprawy;
- **Wykluczenie z rundy lub całej serii VTEC Cup Poland.** W przypadku wyjątkowo niesportowego zachowania, prób oszustwa, nagminnego łamania postanowień regulaminu lub zasad fair play, organizator ma prawo wykluczyć zawodnika z dalszego uczestnictwa w pucharze.

### 5.4 PROTESTY I INTERWENCJE

Każdy uczestniczący w rundzie zawodnik ma prawo wnieść swój sprzeciw wobec zaistniałych na torze sytuacji, niesportowego zachowania rywali, prób oszustw czy niewłaściwie zinterpretowanych wyników. Protest taki musi być skierowany do organizatorów. Protesty należy zgłaszać bezpośrednio po zaistnieniu zdarzenia. Protesty wniesione później niż 15 minut po zaistnieniu zdarzenia nie będą rozpatrywane.

### 6. POSTANOWIENIA KOŃCOWE

Organizatorzy nie przyjmują na siebie odpowiedzialności za szkody wynikłe podczas trwania imprezy zarówno w stosunku do załóg i ich sprzętu, jak i spowodowane przez nich szkody i straty w stosunku do osób trzecich i ich mienia. Podczas każdej imprezy, oprócz niniejszego regulaminu, obowiązuje również regulamin obiektu (toru), na którym impreza się odbywa, oraz regulamin ewentualnych partnerów, będących współorganizatorami imprezy.

Za zniszczenie lub uszkodzenie mienia swojego, innych uczestników, lub któregośkolwiek z podmiotów współpracujących z organizatorami w celu realizacji pucharu VTEC CUP POLAND odpowiedzialny jest wyłącznie uczestnik, który takiego zniszczenia lub uszkodzenia dokonał.

**Regulamin został stworzony przez organizatora ligi, który ma on pełną wiedzę na temat jego treści. W przypadku nieścisłości lub sporów, organizator zastrzega sobie prawo do ostatecznej interpretacji przedstawionych w nim ustaleń. Podczas całego okresu obowiązywania niniejszego regulaminu, organizator ma prawo wydawać dodatkowe komunikaty, instrukcje, regulaminy uzupełniające, a także modyfikować zapisy niniejszego regulaminu.**

**Organizator ma prawo odwołać poszczególne części pucharu lub rozgrywki w całym sezonie. W takim przypadku uczestnikom przysługuje pełny zwrot kosztów poniesionych na zakup Karty Zawodnika i kuponów wstępu na poszczególne rundy.**

Więcej informacji na temat ligi pod adresem:  
[www.vteccup.pl](http://www.vteccup.pl)

Jeśli masz jakieś pytania, skorzystaj z formularza kontaktowego znajdującego się na naszej stronie [www.vteccup.pl](http://www.vteccup.pl), lub napisz na adres:  
[kontakt@vteccup.pl](mailto:kontakt@vteccup.pl)

## **ZAŁĄCZNIK 1 – KALENDARZ RUND PUCHAROWYCH – VTEC CUP POLAND**

16.03.2024 – Runda 1: Silesia Ring (HONDA vs. PRZYJACIELE)  
13.04.2024 – Runda 2: Tor Krzywa  
31.08.2024 – Runda 3: Moto Park Ułęż  
13.10.2024 – Runda 4: Tor Łódź  
26.07.2024 – Runda dodatkowa: Tor Poznań (w ramach festiwalu JapFest)  
09-12.05.2024 – VCP Eurotrip 2024

## **ZAŁĄCZNIK 2 – SPEEDPOINT CUP**

W sezonie 2024, z inicjatywy naszego partnera, firmy Speedpoint, podczas rund VTEC Cup Poland odbywać się będzie rywalizacja w ramach klasyfikacji specjalnej.

Punktacja w pucharze Speedpoint odbywa się na takich samych zasadach jak punktacja sezonowa w poszczególnych klasach, jednak obejmuje wyłącznie zawodników uprawnionych do udziału w niej.

Głównym warunkiem uczestnictwa w klasyfikacji jest stosowanie podczas sesji pomiarowych opon zakupionych w firmie Speedpoint. Opony dopuszczone do udziału w klasyfikacji będą oznakowane w specjalny sposób. Do klasyfikacji wliczane są jedynie czasy osiągnięte na oznakowanych oponach.

W ramach pucharu zostaną rozdane nagrody sezonowe ufundowane przez organizatora pucharu.

Ze względu na dużą rozbieżność osiągnięć samochodów w tej klasyfikacji, aby zapewnić wszystkim startującym równe szanse na wygraną, wprowadza się modyfikator czasów okrążeń z podziałem na obiekty małe (kręte – Łódź, Krzywa) i duże (szybkie – Silesia, Ułęż), zależny od typu opon oraz zaokrąglonego do 0,01 stosunku moc/masa (jako bazowy przyjmując 0,25KM/kg oraz oponę full slick).

Na obiektach małych:

- każde zmiana stosunku moc/masa o 0,01 w dół od wartości 0,25 ucina z czasu okrążenie 0,125s.
- Każda zmiana o 0,01 w górę od wartości 0,25 dodaje do czasu okrążenia 0,125s.
- stosowanie opon typu semislick obniża czas okrążenia o 2;

Na obiektach dużych:

- każde zmiana stosunku moc/masa o 0,01 w dół od wartości 0,25 ucina z czasu okrążenie 0,25s.
- Każda zmiana o 0,01 w górę od wartości 0,25 dodaje do czasu okrążenia 0,25s.
- stosowanie opon typu semislick obniża czas okrążenia o 4s;

### **Przykład 1:**

*Na torze w Łodzi w ramach pucharu Speedpoint występują trzy samochody:*

#### Auto 1:

*Moc 140KM, masa 840kg, opona full slick; osiągnięty czas: 59,8s – współczynnik moc/masa = 0,17*

#### Auto 2:

*Moc 280KM, masa 760kg, opona full slick; osiągnięty czas: 57,0s – współczynnik moc/masa = 0,37*

#### Auto 3:

*Moc 220KM, masa 1200kg, opona semislick; osiągnięty czas 1:02,5s – współczynnik moc/masa = 0,18*

*Do pucharu Speedpoint czasy oblicza się następująco:*

*Auto 1:*

*Wyliczony stosunek moc/masa jest o 0,08KM/kg niższy niż bazowy, z czasu okrążenia odejmujemy 1s*

*Auto 2:*

*Wyliczony stosunek moc/masa jest o 0,12KM/kg wyższy niż bazowy, do czasu okrążenia dodajemy 1,5s*

*Auto 3:*

*Wyliczony stosunek moc/masa jest o 0,07KM/kg niższy niż bazowy, z czasu okrążenia odejmujemy 0,875, dodatkowo odejmujemy 2s za używanie opon typu semislick;*

***Wyniki końcowe:***

***Auto 1: 58,9s***

***Auto 2: 58,5s***

***Auto 3: 59,6s***

### **ZAŁĄCZNIK 3 – GRANICZNE WAGI WYBRANYCH MODELI HONDY (NA POTRZEBY KLAS STREET)**

Za graniczne wartości masy własnej dla najbardziej popularnych modeli Hondy określa się:

Honda Civic EG4 – 1020kg

Honda Civic EJ9 – 1100kg

Honda Civic EP3 – 1230kg

Honda Civic FN2 – 1290kg

Honda Civic FK2/FK8 – 1410kg