

# REGULAMIN PUCHARU VTEC CUP POLAND 2025

## 1. INFORMACJE PODSTAWOWE

VTEC CUP POLAND to liga sportowa stworzona z myślą o właścicielach samochodów marki Honda oraz innych samochodów wyposażonych w silniki Hondy, będąca jednak otwartą dla zawodników startujących pojazdami wszystkich marek. 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 2025 składa się sześć rund pucharowych, odbywających się na sześciu różnych torach (lub innych obiektach zamkniętych od ruchu drogowego), oraz rundy dodatkowe, nie liczone do klasyfikacji generalnej. W sezonie 2025 rundami pucharowymi są kolejno: Silesia Ring, Tor Krzywa, Moto Park Ułęż, Tor Kielce, Tor Jastrzęb, Tor Łódź. Dodatkowo odbędzie się wspólny wyjazd integracyjny na tor Nurburgring, 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 pięciu rund pucharowych.

Cztery rundy cyklu będą przeprowadzone we współpracy z GT Series Polska (Silesia Ring, Moto Park Ułęż, Tor Kielce, Tor Jastrzęb).

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 2025.

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 POD RYGOREM WYKLUCZENIA Z PUCHARU BEZ ZWROTU OPŁATY WPISOWEJ**
- 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 2025 wynosi 139zł.**

Zakup karty pozwala na:

- udział zawodnika w zawodach pucharu VTEC CUP POLAND w sezonie 2025, 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 gadżety 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 2025. Dochód z zakupu 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 4 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 płatna 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;
- **UWAGA! W przeciwieństwie do poprzednich sezonów (ze względu na wiele przypadków nadużyć i nieuczciwości), zwrot opłaty wpisowej na rundę NIE JEST MOŻLIWY.** Takie zmiany mocno utrudniają organizację zawodów. W takim przypadku, zawodnik ma możliwość poszukania zawodnika zastępczego lub „odsprzedania” swojego miejsca jednocześnie informując organizatora o tym fakcie i podając dane zawodnika zastępczego.
- w wyjątkowych sytuacjach rozpatrywanych indywidualnie jednak wyłącznie w formie przeniesienia całości lub części opłaty na inną rundę (nie dotyczy ostatniej rundy sezonu);

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

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

- **STREET** dla samochodów ulicznych, bez znacznych modyfikacji;
- **PRO** dla samochodów przygotowanych do rywalizacji torowej;

W sezonie 2025 zawodnicy chcący wystartować samochodem marki innej niż Honda (tzw. OPEN), będą podlegać takim samym zasadom jak zawodnicy klas STREET i PRO, jednak nie będą otrzymywać punktów w klasyfikacji sezonowej, a podczas przydzielania punktów z rundy, będą pomijani, podobnie jak ma to miejsce w przypadku uczestników bez Karty Zawodnika.

Klasy te podzielone są na mniejsze podklasy.

Zostaną utworzone również klasy dodatkowe, mające na celu uhonorowanie zawodników startujących autami najsłabszymi oraz zawodników debiutujących.

### 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, szper płytkowych). **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 - tapicerka, plastiki, boczki drzwi, deska);
- montaż elementów nadwozia pełniących funkcję wizualną, niemających kluczowego wpływu na aerodynamikę i zachowanie się samochodu (proste dokładki, lotki niewystające poza obrys samochodu, niestandardowe lusterka, naklejki);
- koła w rozmiarze innym niż seryjny;
- zasilanie benzyną, olejem napędowym lub gazem LPG;
- opony drogowe, semislick oraz slick rajdowy z homologacją drogową „E”;

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

- sekwencyjna skrzynia biegów lub skrzynia biegów o prostych zębach (kłowa);
- szpera płytkowa
- 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);
- 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 (usuwanie całego szyberdachu jest zabronione), 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 oraz SLICK RAJDOWY (Z WYJĄTKIEM TYCH POSIADAJĄCYCH HOMOLOGACJĘ DROGOWĄ „E”)**;

Klasa **STREET** dzieli się na trzy podklasy:

- **STREET** (dla samochodów jw., których stosunek mocy do masy wynosi maksymalnie **0,14KM/kg włącznie**);
- **STREET +** (dla samochodów jw., których stosunek mocy do masy mieści się w przedziale od **0,14** do **0,20KM/kg włącznie. Wyjątek: Honda S2000**);
- **TOP STREET** (dla samochodów jw., których stosunek mocy do masy przekracza **0,20KM/kg**).

Dodatkowo w sezonie 2025, wprowadza się klasę nie-pucharową:

- **MINI STREET** (dla samochodów klasy STREET, jednak spełniających minimum jeden z trzech warunków:
  - pojemność skokowa do 1400ccm
  - moc do 100KM
  - debiut w VCP, bez względu na parametry samochodu);

**W klasie STREET przewiduje się kilka wyjątków/odstępstw od regulaminu. Ich dopuszczenie jest podyktowane nadrzędnym celem pucharu VTEC Cup Poland, czyli uczynieniem ścigania dostępnym i satysfakcjonującym.**

**WYJĄTEK 1:** W celu ułatwienia procedur logistycznych (transport kół na zmianę) warunkowo dopuszczamy wyjęcie tylnej kanapy w klasach STREET, jednak konieczne jest zgłoszenie tego faktu w formularzu rejestracyjnych, oraz 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. Ta sama zasada zostanie wykorzystana w przypadku usunięcia JEDNEGO z innych kluczowych elementów, lub odstępstwa od JEDNEGO z pozostałych punktów regulaminu klasy STREET.

#### **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! ZAWODNIK, PODAJĄC MOC STAWIA NA SZALI SWÓJ HONOR I ZASADY FAIR-PLAY, A PRZYŁAPANIE NA CELOWYM ZANIŻANIU PARAMETRU SKUTKOWAĆ BĘDZIE WYDALENIEM Z RYWALIZACJI W RUNDZIE I W CAŁYM SEZONIE PUCHARU.**

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

W sezonie 2025, 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 bezpośrednio 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. W przypadku samochodów nowszych niż 1995r. masa własna w dowodzie podawana jest wraz z kierowcą, którego wagę przyjęto jako 75kg. Wartość ta zostanie odjęta.

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 przy użyciu np. wag mobilnych.

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+

\*\*Hondy S2000 oraz Civic TypeR IX, X oraz XI generacji, bez względu na podane parametry, nie wystartują w klasie niższej niż TOP STREET

**SAMOCCHODY 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.

W sezonie 2025, koncepcja podziału na podklasy została zupełnie przebudowana, co ma na celu uatrakcyjnienie przebiegu zawodów i uczynienie klas PRO równie przyjaznymi jak klasy STREET

Klasa PRO dzieli się na trzy podklasy, w których decydującym czynnikiem jest typ silnika (seria), ale również zakres modyfikacji, typ opony, czy w przypadku samochodów innej marki niż Honda - pojemność.

Klasa PRO dzieli się na trzy podklasy:

- **PRO**
  - samochody wyposażone w silniki **D serii** (ale także serii L, R, F SOHC a także serii B bez systemu VTEC), **których masa jest nie niższa niż 770kg;**
  - samochody wyposażone w silniki **B serii** (ale także H serii do 220KM oraz D serii z doładowaniem), **zmodyfikowane w sposób nieznaczny\*** (patrz UWAGA poniżej) lub startujące na oponach typu semi-slick;
  - samochody marek innych niż Honda, o pojemności do 1600ccm\*\* (patrz UWAGA poniżej)
- **PRO+**
  - samochody wyposażone w silniki **B serii** (ale także serii H do 220KM oraz D serii z doładowaniem), **których masa jest nie niższa niż 800kg;**
  - samochody wyposażone w silniki **D serii** (ale także serii L, R, F SOHC a także serii B bez systemu VTEC), **których masa jest niższa niż 770kg;**
  - samochody wyposażone w silniki **K serii** (ale także H serii powyżej 220KM, B serii z doładowaniem, F DOHC), **zmodyfikowane w sposób nieznaczny\*** (patrz UWAGA poniżej) lub startujące na oponach typu semi-slick;
  - samochody marek innych niż Honda, o pojemności do 2000ccm\*\* (patrz UWAGA poniżej)
- **PRO ELITE**
  - dla samochodów wyposażonych w silniki K serii (ale także serii H powyżej 220KM, B serii z doładowaniem, F DOHC);
  - samochody wyposażone w silniki **B serii** (ale także serii H do 220KM oraz D serii z doładowaniem), **których masa jest niższa niż 800kg;**
  - samochody marek innych niż Honda, o pojemności powyżej 2000ccm\*\* (patrz UWAGA poniżej)

Dodatkowo w sezonie 2025, wprowadza się klasę nie-pucharową:

- **SEMI-PRO** (dla samochodów klasy PRO, jednak spełniających minimum jeden z trzech warunków:
  - samochody wyposażone w silniki **D serii** (ale także serii L, R, F SOHC a także serii B bez systemu VTEC), **zmodyfikowane w sposób nieznaczny\*** (patrz UWAGA poniżej) lub startujące na oponach typu semi-slick;
  - moc poniżej 100KM
  - debiut w VCP, bez względu na parametry samochodu;
  - samochody marek innych niż Honda, o pojemności do 1300ccm\*\* (patrz

UWAGA poniżej)

**\*UWAGA!**

Stwierdzenie „zmodyfikowane w sposób nieznacznym” należy rozumieć jako:

- brak elementów laminatowych/carbonowych, oprócz tych wymienionych jako dozwolone w punkcie 3.1;
- brak szyb poliwęglanowych;
- brak szpery płytkowej (szpera typu Torsen - dozwolona);
- seryjny układ paliwowy;
- seryjna deska rozdzielcza;

**\*\*UWAGA!**

W przypadku doładowanych samochodów marek innych niż Honda, pojemność mnożona jest x1,4. Samochody z silnikiem Wankla (Renesis), przyporządkowane są do klasy PRO+

### **3.3 OPEN - BOLIDY/ONE-SEATERY/SUPERCARY**

Samochody, które w sposób ponadprzeciętny przekraczają parametry samochodów startujących w klasach PRO, mogą brać czynny udział w zawodach, jednak nie będą klasyfikowane w żadnej z klas pucharowych.

Do takich samochodów zaliczamy:

- bolidy i one-seatery (Radical, Ariel, Bolidy Formuł itp.)
- supersamochody o współczynniku moc/masa przekraczającym 0,35

### **3.4 PROCEDURA PRZYDZIAŁU DO KLAS I PRZYKŁADY**

Przydziału do klas dokonuje organizator na podstawie danych o samochodzie dostarczonych przez zawodnika. Poniżej przedstawiamy uproszczoną procedurę jak taki przydział przeprowadzić:

KLASY STREET:

- sprawdź, czy zastosowane modyfikacje pozwalają Ci wystartować w klasach STREET (punkt 3.1)
- określ moc swojego samochodu w KM (realnie, na podstawie modyfikacji lub wykresu z hamowni. Jednak nie mniejszą niż seryjna moc zainstalowanego silnika);
- określ masę własną samochodu oraz podaj źródło tej informacji (dowód rejestracyjny, waga);
- Uwzględnij UWAGI zawarte w punkcie 3.1
- Podziel moc w KM przez masę w KM i sprawdź w którym przedziale się znajdujesz:
  - do 0,140 - STREET
  - od 0,141 do 0,200 - STREET+
  - od 0,201 - TOP STREET

KLASY PRO:

- sprawdź, czy zastosowane modyfikacje powodują przeniesienie do klas PRO (punkt 3.1);
- określ swoją serię silnika (w przypadku Hondy) lub pojemność (inne marki) i znajdź swoją bazową klasę wg punktu 3.2
- określ masę własną samochodu i sprawdź, czy jest niższa niż wartości graniczne. Jeśli tak, zostajesz przeniesiony o klasę wyżej;
- sprawdź czy modyfikacje Twojego samochodu podlegają pod definicję „nieznacznym” (\*UWAGA w punkcie 3.2). Jeśli tak, zostajesz przeniesiony o klasę niżej.

#### KLASY DODATKOWE:

- jeśli jesteś w najniższej klasie STREET, możesz dodatkowo otrzymać przydział do klasy dodatkowej MINI STREET jeśli:
  - Twoja pojemność skokowa wynosi poniżej 1400ccm
  - Twoja moc wynosi poniżej 100KM
  - jest to Twój debiut w VCP;
- jeśli jesteś w najniższej klasie PRO, możesz dodatkowo otrzymać przydział do klasy dodatkowej SEMI PRO jeśli:
  - Twoja moc wynosi poniżej 100KM
  - jest to Twój debiut w VCP;
  - masz auto innej marki niż Honda, z pojemnością silnika niższą niż 1300ccm)

#### PRZYKŁADY

- Honda Civic EJ9, D16W4, 155KM, 745kg - **PRO+** (bazowo PRO, jednak przeniesienie wyżej ze względu na masę)
- Honda Civic EP3, K20A2, 230KM, 1170kg, brak zaawansowanych modyfikacji - **PRO+** (bazowo ELITE, jednak ze względu na bardzo niewielki stopień modyfikacji, przeniesienie o klasę niżej)
- Honda Civic EG, B16A2, 175KM, 820kg - **PRO+**
- Honda Civic EG, B18C4, 235KM, 735kg - **ELITE**
- Honda Civic EG/EJ, K20Z4, 240KM, 860kg - **ELITE**
- Honda Civic EJ9, D16Z6, 135KM, 920kg - **PRO**
- Honda Civic EE9, B16A1, 160KM, 980kg, wywalony tył i fotel, wstawiony rollbar, brak większych modów - **PRO** (bazowo PRO+, jednak ze względu na bardzo niewielki stopień modyfikacji, przeniesienie o klasę niżej)
- Honda Civic EJ9, D14Z1, 98KM, 1090kg, usunięte wnętrze i fotel, brak większych modów - **PRO oraz dodatkowo SEMI-PRO** ze względu na bardzo niewielki stopień modyfikacji i niską moc);

### 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.

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

W sezonie 2025 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. 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 pięciu 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 wydrukować i dostarczyć podpisane wszystkie wymagane oświadczenia jako potwierdzenie zaznajomienia się z regulaminem pucharu VTEC CUP POLAND oraz regulaminem toru;
- Puste oświadczenia będą rozdawane odpłatnie, po uiszczeniu opłaty w wysokości 20zł;
- 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 któregokolwiek 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**

15.03.2025 – Runda 1: Silesia Ring feat. GT Series Poland  
05.04.2025 – Runda 2: Tor Krzywa  
07.06.2025 – Runda 3: Moto Park Ułęż feat. GT Series Poland  
05.07.2025 – Runda 4: Tor Kielce feat. GT Series Poland  
30.08.2025 – Runda 5: Tor Jastrząb feat. GT Series Poland  
20.09.2025 – Runda 6: Tor Łódź  
18.07.2025 – Runda dodatkowa: Tor Poznań (w ramach festiwalu JapFest)  
04/05.2025 – VCP Nurburgring Trip 2025

## **ZAŁĄCZNIK 2 – SPEEDPOINT CUP**

W sezonie 2025, 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, Jastrząb, Kielce) 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