



POLSKI ZWIĄZEK MOTOROWY
GŁÓWNA KOMISJA SPORTU MOTOCYKLOWEGO

REGULAMIN SPORTU MOTOCYKLOWEGO

Do użytku wewnętrznego

Warszawa 2005

© Copyright by Polski Związek Motorowy, Zarząd Główny

Wydawca: Zarząd Główny Polskiego Związku Motorowego,
Warszawa, Kazimierzowska 66

SPIS TREŚCI

Rozdział I

WYJAŚNIENIE WYRAŻEŃ UŻYTYCH W NINIEJSZYM

REGULAMINIE	13
1.1. Międzynarodowe władze sportu motocyklowego	13
1.2. Władze sportu motorowego RP	13
1.3. Międzynarodowy Regulamin Sportowy	13
1.4. Krajowy Regulamin Sportu Motocyklowego (RSM PZM)	14
1.5. Regulamin Uzupełniający	14
1.6. Kontakty zagraniczne	14
1.7. Zawody sportowe	14
1.8. Typy zawodów wg F I M	14
1.9. Wyścigi krajowe przeprowadzane podczas zawodów międzynarodowych	15
1.10. Nazwy zawodów	16
1.11. Zawody nielegalne	16
1.12. Organizacja zawodów	16
1.13. Niedozwolona reklama	16
1.14. Trasy, tory i miejsca przeprowadzania zawodów	16

ROZDZIAŁ 2

ZAWODY MOTOCYKLOWE	18
2.1. Podział zawodów na grupy	18
2.2. Imprezy licencyjne (RSM Rozdz. 6)	18
2.3. Zezwolenie na organizację zawodów	18
2.4. Regulamin zawodów	19
2.5. Władze zawodów	20
2.6. Wykaz osób urzędowych w zawodach	20
2.7. Połączenie funkcji	20
2.8. Ograniczenie czynności osób urzędowych	21
2.9. Obowiązki kierownika zawodów	21
2.10. Sędzia zawodów	21
2.11. Delegat Komisji Sportowej	21
2.12. Zgłoszenie do zawodów	22
2.13. Warunki dopuszczenia do zawodów	23
2.15. Klasyfikacja w zawodach	23
2.16. Komisja Techniczna zawodów	23
2.17. Wyposażenie	23
2.18. Materiały pędne	24

2.19.	Obca pomoc	24
2.20.	Przepisy ruchu	24
2.21.	Protesty	24
2.22.	Odwolańa	25
2.23.	Wyniki zawodów	25
2.24.	Powtórzenie lub unieważnienie zawodów	25
2.25.	Weryfikacja zawodów	25

ROZDZIAŁ 3

MISTRZOSTWA I NAGRODY PZM	26
3.1. Mistrzostwa motocyklowe	26
3.2. Organizacja mistrzostw motocyklowych	27
3.3. Szczegółowe regulaminy mistrzostw	28
3.4. Zawody mistrzowskie	28
3.5. Prawo do ubiegania się o mistrzostwo	28
3.6. Punktacje w rundach	28
3.7. Klasyfikacja w mistrzostwach \ w konkurencji indywidualnej	29
3.8. Tytuły i symbole mistrzowskie	29
3.10. Warunki przyznania tytułów mistrzowskich w konkurencji indywidualnej	30
3.11. Mistrzostwo w konkurencji klubowej i zespołowej	30
3.12. Puchar PZM	31

ROZDZIAŁ 4 MC

REGULAMIN TECHNICZNY MOTOCROSS	32
4.1. Wprowadzenie	32
4.2. Ograniczenia konstrukcyjne	32
4.3. Kategorie i grupy motocykli	32
4.4. Klasy	33
4.5. Pomiar pojemności silnika	34
4.6. Doładowanie	35
4.7. Telemetria	35
4.8. Masy	35
4.9. Oznakowanie producenta	36
4.10. Definicja prototypu	36
4.11. Wymogi ogólne	36
4.12. Definicja ramy motocykla solo	37
4.13. Urządzenia rozruchowe są obowiązkowe	37
4.14. Osłony otwartego przeniesienia napędu	37
4.15. Układy wydechowe	37
4.16. Kierownica	38
4.17. Dźwignie sterowania	39
4.18. Pokrętło przepustnicy	39

4.19.	Podnóżki	39
4.20.	Hamulce	40
4.21.	Błotniki i osłony kół	40
4.22.	Oslony opływowe	40
4.23.	Koła, obręcze i opony	40
4.24.	Opony	41
4.25.	Oznakowanie numerem startowym	41
4.26.	Paliwo, olej i płyny do chłodziw	43
4.27.	Powietrze	43
4.28.	Testy podstawowe	43
4.29.	Procedura badania paliwa	44
4.30.	Koszty badania paliwa	44
4.31.	Wyposażenie i ubranie ochronne	44
4.32.	Używanie kasku	44
4.33.	Instrukcja operacyjna kasku	45
4.34.	Uznane międzynarodowe znaki atestowe	45
4.35.	Ochrona oczu	46
4.36.	Barwy narodowe na kasku	46
4.37.	Numer startowy zawodnika	48
4.38.	Kontrola techniczna	48
4.39.	Niebezpieczne pojazdy	51
4.40.	Kontrola głośności motocykli	51
4.41.	Wytyczne co do mierników poziomu głośności	53
4.42.	Pomiar czasu	54

ROZDZIAŁ 4 ENDURO

REGULAMIN TECHNICZNY – ENDURO	61
4.1. Definicja motocykla	61
4.5. Kategorie i grupy motocykli	61
4.7. Podział na klasy (wg FIM)	61
4.11. Pomiar pojemności skokowej silnika (tłokowy – obieg „Otto”)	62
4.17. Udział w zawodach motocykli z silnikiem z doładowaniem jest zabroniony.	62
4.18. Telemetria.	62
4.25. Przepisy ogólne	63
4.26. Definicja ramy motocykla solo	63
4.27. Urządzenia rozruchowe	63
4.29. Osłona układu napędowego	63
4.31. Układ wydechowy	64
4.33. Kierownica	64
4.35. Dźwignie sterujące	65
4.37. Sterowanie przepustnicy	65
4.39. Podnóżki	65
4.41. Hamulce	65
4.43. Błotniki	66
4.47. Koła, obręcze, opony	66

4.51.	Opony enduro	66
4.55.	Numery startowe	67
4.56.	Oświetlenie, wyposażenie sygnalizacyjne i szybkościomierze	69
4.63.	Paliwa i oleje	69
4.65.	Wyposażenie i ubrania ochronne	69
4.66.	Kaski	70
4.70.	Znaki zatwierdzające	70
4.71.	Okulary i szyby ochronne	70
4.73.	Barwy narodowe kasków	70
4.75.	Godło FIM	71
4.76.	Plastry	71
4.77.	Kontrola	71
4.79.	Kontrola głośności	73
4.83.	Specyfikacja Quadów	76

ROZDZIAŁ 4 T

REGULAMIN TECHNICZNY TRIAL	82
4.1. Definicja motocykla	82
4.3. Dowolność konstrukcji	82
4.5. Kategorie i grupy motocykli	82
4.7. Podział na klasy (wg FIM)	83
4.1.1. Pomiar pojemności skokowej (silnik tłokowy)	84
4.17. Doładowanie	85
4.25. Zastrzeżenia materiałów	85
4.27. Urządzenia rozruchowe	85
4.29. Osłony mechanizmów przenoszenia napędów	85
4.31. Układ wydechowy	85
4.33. Kierownice	85
4.35. Dźwignie sterujące	86
4.37. Sterowanie przepustnicy	86
4.39. Podnóżki	86
4.41. Hamulce	86
4.43. Błotniki	87
4.47. Koła, obręcze, opony	87
4.49. Opony Trial	87
4.56. Oświetlenie, wyposażenie sygnalizacyjne i szybkościomierze	88
4.63. Paliwa i oleje	88
4.65. Wyposażenie i ubrania ochronne	88
4.67. Kaski ochronne	89
4.69. Kontrola kasków	89
4.70. Znaki zatwierdzające	89
4.71. Okulary i szyby ochronne	89
4.73. Barwy narodowe kasków	89
4.75. Godło FIM	90
4.76. Numery startowe piersiowo-plecowe (plastry)	90
4.77. Kontrola	90

4.79.	Kontrola głośności	92
4.80.	Wskazówki dotyczące użycia urządzeń do pomiaru głośności	93

ROZDZIAŁ 4 W

REGULAMIN TECHNICZNY – WYŚCIGI	99
4.1. Definicja motocykla	99
4.2. Kategorie i grupy motocykli	99
4.3. Klasy	101
4.4. Pomiar pojemności skokowej (silnik tłokowy)	101
4.5. Turbodoładowanie	102
4.6. Telemetria	102
4.7. Waga motocykla	102
4.8. Wymagania ogólne	103
4.9. Osłona przeniesienia napędu	103
4.10. Układ wydechowy	103
4.11. Kierownica	104
4.12. Dźwignie sterujące	104
4.13. Sterowanie przepustnicy	104
4.14. Pompy paliwa	104
4.15. Podnóżki	105
4.16. Hamulce	105
4.17. Błotniki	105
4.18. Obudowa aerodynamiczna	105
4.19. Pochylenie motocykla	107
4.20. Koła, obręcze, opony	107
4.21. Opony	107
4.22. Numery startowe	108
4.23. Zbiorniki paliwa	109
4.24. Paliwa, oleje i płyny chłodzące	109
4.25. Wyposażenie ochronne zawodników	109
4.26. Kaski ochronne	110
4.27. Okulary i szyby ochronne	110
4.28. Barwy narodowe kasków	111
4.29. Godło FIM	111
4.30. Kontrola techniczna	111
4.31. Kontrola głośności	112
4.32. Regulamin techniczny skutery	113

ROZDZIAŁ 5

PRZEPISY DOTYCZĄCE LICENCJI SPORTOWYCH	124
--	-----

ROZDZIAŁ 6

LICENCJE SPORTOWE /CERTYFIKATY	125
--------------------------------------	-----

ROZDZIAŁ 7

ZAWODNICY	131
7.1. Prawa zawodników licencjonowanych	131
7.2. Obowiązki zawodników licencjonowanych	131
7.3. Kadra narodowa	131
7.4. W indywidualnych i uzasadnionych wypadkach, zmian w składzie kadry narodowej dokonać można również w innych terminach.	131
7.5. Ogólne warunki powołania zawodnika do kadry narodowej:	132
7.6. Do kadry narodowej seniorów mogą być powołani zawodnicy... ..	132
7.8. Zawodnik startujący w klubie zagranicznym... ..	132
7.9. Reprezentacja	132
7.10. Zasady zmian przynależności klubowej zawodników	133

ROZDZIAŁ 8

DYSCYPLINA W SPORCIE MOTOCYKLOWYM	137
8.1. Przekroczenie	137
8.2. Kompetencje Komisji Sportowych Motocyklowych	137
8.3. Rozpatrywanie roszczeń cywilnych	138
8.4. Podstawa rozpoczęcia postępowania dyscyplinarnego	138
8.5. Kary	138
8.6. Prawo obrony	138
8.7. Wykluczenie	139
8.8. Zawieszenie	139
8.9. Dyskwalifikacja	139
8.10. Wydanie orzeczenia	140
8.11. Ogłoszenie kar	140
8.12. Odwołanie	140
8.13. Podjęcie decyzji w trybie nadzoru	140

ROZDZIAŁ 9

ZASADY, WARUNKI I TRYB PRYZNAWANIA I POZBAWIANIA LICENCJI SĘDZIEGO SPORTOWEGO	141
--	-----

ROZDZIAŁ 10

WPLĄTY I WYPŁATY W SPORCIE MOTOCYKLOWYM	154
10.1. Nagrody indywidualne	154

10.2.	Nagrody specjalne	154
10.3.	Inne nagrody i wypłaty	155
10.4.	Oplaty	155

ROZDZIAŁ II

MOTOCROSS	156
II.1. Definicja motocrossu	156
II.2. Motocykle, motocykle 4-kołowe (Quady) i klasy	156
II.3. Licencje	156
II.4. Inspekcja trasy	156
II.5. Trasa	158
II.6. Tor	160
II.7. Bezpieczeństwo widzów	164
II.8. Obszar startowy	164
II.9. Obszar mety	167
II.10. Park maszyn	169
II.11. Biuro prasowe	171
II.12. Instalacje dla publiczności	172
II.13. Pomoc w nagłych wypadkach	173
II.14. Indywidualne motocrossowe mistrzostwa i puchary	175
II.15. Tytuł i ogólniki	175
II.16. Regulamin uzupełniający	176
II.17. Osoby urzędowe	176
II.18. Numery startowe	178
II.19. Zgłoszenia	178
II.20. Strój i wygląd zawodników i mechaników	179
II.21. Wstępna weryfikacja	179
II.22. Kontrola toru	181
II.23. Spotkanie organizatorów i sędziego zawodów	181
II.24. Trening dowolny i kwalifikacyjny	181
II.25. Odprawa zawodników	182
II.26. Eliminacje	182
II.27. Wyniki eliminacji	183
II.28. Czysta w parku maszyn	183
II.29. Sesja autografowa	183
II.30. Zawodnicy rezerwowi	183
II.31. Strefa oczekiwania i procedura startu	183
II.32. Przerwanie wyścigu	185
II.33. Zachowanie zawodnika i pomoc podczas treningu, eliminacji i wyścigu	185
II.34. Sygnały oficjalne	187
II.35. Wyniki	189
II.36. Klasyfikacja końcowa	190
II.37. Protesty	190
II.38. Weryfikacja i kontrola po wyścigu	191
II.39. Runda honorowa	192

11.40.	Konferencja prasowa	192
11.41.	Nagrody	192
11.42.	Zespołowe Mistrzostwa Polski w Motocrossie	192
11.43.	Klubowe Mistrzostwa Polski w Motocrossie	195
11.44.	Kodeks ochrony środowiska	195

ROZDZIAŁ 12

RAJDY ENDURO	211
12.1. Charakter rajdu	211
12.2. Warunki udziału	211
12.3. Sprzęt	212
12.4. Klasyfikacja	212
12.5. Odbiór techniczny motocykli	213
12.6. Park zamknięty	215
12.7. Park roboczy i pole startowe	216
12.8. Start	217
12.9. Jazda okrężna	218
12.10. Kontrola czasu	220
12.11. Karty drogowe i karty kontroli przejazdu	221
12.12. Punkty kontroli przejazdu (PKP)	222
12.13. Neutralizacja czasu	222
12.14. Testy specjalne	222
12.15. Tankowanie	224
12.16. Niedozwolony napęd	225
12.17. Obca pomoc	225
12.18. Niedozwolone kontakty	226
12.19. Wycofanie	226
12.20. Lista kar	226
12.21. Prośby o wyjaśnienia	228
12.22. Protesty	228
12.23. Wyniki i nagrody	228
12.24. Postanowienia ogólne	229

ROZDZIAŁ 13

TRIAL	230
13.1. Charakter rajdu trial	230
13.2. Warunki udziału	230
13.3. Trasa rajdu	230
13.4. Sygnalizacja i znakowanie w rajdach trial	232
13.5. Maksymalny czas jazdy	232
13.6. Odbiór techniczny	233
13.7. Start i meta	234
13.8. Odcinki obserwowane	234

13.9.	Oznakowanie i ograniczenia odcinków obserwowanych	236
13.10.	Punkty karne i wykluczenie	237
13.11.	Definicje	239
13.12.	Trening	240
13.13.	Motocykle	240
13.14.	Wypożyczenie zawodników	241
13.15.	Klasyfikacja	242
13.16.	Przerwanie zawodów	243
13.17.	Nagrody	243
13.18.	Protesty	243
13.19.	Postanowienia ogólne	244
13.20.	Wzory znaków kierunkowych i informacyjnych	244

ROZDZIAŁ 14

WYŚCIGI MOTOCYKLOWE		245
14.1.	Przepisy ogólne	245
14.2.	Rozgrywanie zawodów	245
14.3.	Charakter zawodów	245
14.4.	Sygnalizacja oficjalna	245
14.5.	Treningi oficjalne	248
14.6.	Warunki dopuszczenia do startu	249
14.7.	Rodzaje startów	249
14.8.	Procedura przejazdu	253
14.9.	Wyścig „Mokry” i „Suchy”	253
14.10.	Przerwanie i wznowienie wyścigu	255
14.11.	Dopuszczalne metody napędu	257
14.12.	Zachowanie zawodnika na trasie	257
14.13.	Obsługa podczas treningu i wyścigu	258
14.14.	Klasyfikacja	258
14.15.	Parki maszyn	259
14.16.	Udział zawodników zagranicznych	260
14.17.	Dystans wyścigu	260
14.18.	Punktacja	260
14.19.	Protesty	260
14.20.	Supermoto	260
14.21.	Postanowienia ogólne	265
14.22.	Pola startowe	266

Podstawa prawna:

Na podstawie decyzji Prezesa Urzędu Kultury Fizycznej i Turystyki z dnia 14.03.1997r. GP-PZS-3579-10/97 w przedmiocie uznania PZM za organizację upoważnioną do realizacji zadań polskich związków sportowych w dziedzinie sportu motorowego w tym motocyklowego oraz na podstawie §4 pkt. 1 i §5 Regulaminu GKSM PZM – uchwalonego przez Zarząd Główny PZM w dniu 31.01.2004 r. ustala się Regulamin Sportu Motocyklowego w następującym brzmieniu:

ROZDZIAŁ I

WYJAŚNIENIE WYRAŻEŃ UŻYTYCH W NINIEJSZYM REGULAMINIE

1.1. Międzynarodowe władze sportu motocyklowego

FIM – Federation Internationale Motocycliste (Międzynarodowa Federacja Motocyklowa) jest jedyną międzynarodową władzą sportową powołaną do popierania i kontroli sportu motocyklowego oraz do ustalania i stosowania regulaminów mających na celu regulowanie wszelkich sportowych zawodów motocyklowych. Jest Międzynarodowym Trybunałem ostatniej instancji do rozstrzygania sporów i nieporozumień o charakterze międzynarodowym.

W rozgrywkach kontynentalnych (Mistrzostwach Europy) odpowiednią władzą sportową jest UEM – Motocyklowa Unia Europejska.

1.2. Władze sportu motorowego RP

Najwyższą władzą sportu motorowego w RP jest Zarząd Główny Polskiego Związku Motorowego (ZG PZM), a z jego ramienia bezpośrednio kierują i nadzorują Główne Komisje PZM:

- Główna Komisja Sportu Motocyklowego (GKSM) – w zakresie sportu motocyklowego,
- Główna Komisja Sportu Samochodowego (GKSS) – w zakresie sportu samochodowego,
- Główna Komisja Sportu Żużlowego (GKSŻ) – w zakresie sportu żużlowego,
- Główna Komisja Sportu Kartingowego (GKSK) – w zakresie sportu kartingowego

1.3. Międzynarodowy Regulamin Sportowy

Jest to zbiór przepisów regulujących funkcjonowanie sportu motocyklowego w skali międzynarodowej, ustanowiony przez FIM lub UEM, będący podstawą do ustalania regulaminów krajowych.

1.4. Krajowy Regulamin Sportu Motocyklowego (RSM PZM)

Jest to zbiór przepisów obowiązujących na terenie kraju, ustalony przez Polski Związek Motorowy, zgodny z Międzynarodowym Regulaminem FIM i UEM.

1.5. Regulamin Uzupełniający

Jest to zbiór przepisów określonych zawodów motocyklowych opracowany zgodnie z niniejszym regulaminem oraz regulaminem FIM i UEM, określający szczegółowe zasady przeprowadzenia zawodów.

1.6. Kontakty zagraniczne

Wszelkie kontakty z FIM i UEM i zagranicznymi federacjami motocyklowymi mogą być prowadzone tylko za pośrednictwem PZM lub za jego zgodą.

1.7. Zawody sportowe

Są to wszelkiego rodzaju konkursy, rajdy, wyścigi, próby ustanawiania rekordów itp., w których zawodnik (zawodnicy) współzawodniczą ze sobą lub z czasem, albo mają do wykonania na motocyklach pewne z góry założone zadania.

1.8. Typy zawodów wg F I M

- a) Mistrzostwa i Zawody o Nagrodę FIM
- b) Mistrzostwa Kontynentalne
- c) zawody międzynarodowe
- d) zawody krajowe.

1.8.1. Mistrzostwa i Zawody o Nagrodę FIM są tak nazwane, gdy są wpisane do kalendarza imprez FIM w zgodzie z warunkami określonymi dalej w rozdziale 10 Kodeksu Sportowego FIM.

Zgodnie z artykułem 1 Statutu FIM oficjalna nazwa Mistrzostw Świata oraz Zawody o Nagrodę FIM we wszystkich dyscyplinach sportu motocyklowego należy do FIM. W związku z tym FIM może ustalać warunki techniczne i ekonomiczne, którym trzeba sprostać, aby zorganizować zawody określone tymi nazwami.

Organizację tych zawodów reguluje Kodeks Sportowy FIM oraz jego załączniki. W Mistrzostwach i Zawodach o Nagrodę FIM mogą brać

udział zawodnicy wszelkich Federacji Narodowych FMN posiadający licencję zawodnika FIM. Organizację Mistrzostw Europy ustala Motocyklowa Unia Europejska (UEM).

1.8.2. Zawody międzynarodowe

Zawody mogą być nazwane międzynarodowymi tylko wówczas, kiedy są zgłoszone i wpisane do kalendarza imprez FIM /UEM.

W zawodach międzynarodowych mogą brać udział zawodnicy posiadający licencję na Mistrzostwa FIM lub międzynarodową licencję FIM/UEM, a także zawodnicy Federacji Narodowej organizującej zawody (FMNR) posiadający licencję krajową.

Kodeks Sportowy FIM/UEM reguluje organizację tych zawodów. Jeżeli dana FMN chce zapisać w kalendarzu imprez FIM/UEM zawody krajowe odbywające się poza własnym terenem, musi ona dostarczyć FIM/UEM pisemną zgodę FMN kraju – gospodarza.

1.8.3. Zawody krajowe

Zawody te kontrolowane są przez FMN i mogą brać w nich udział zawodnicy posiadający krajową lub międzynarodową licencję wydaną przez FMNR.

Krajowy Kodeks Sportowy FMNR (RSM) obejmuje organizację tych zawodów.

1.9. Wyścigi krajowe przeprowadzane podczas zawodów międzynarodowych

1.9.1. Wyścig krajowy może zostać włączony do zawodów międzynarodowych przy spełnieniu następujących warunków:

- nie jest on przeprowadzany w tym samym czasie co wyścig międzynarodowy,
- biorą w nim udział posiadacze licencji zgodnie z pkt. 1.8.3.

1.9.2. Wyścig samochodów z motocyklami

Wszelkie połączenia wyścigów samochodów i motocykli 2 lub 3-kolowych są zakazane na zawodach, których program obejmuje biegi wchodzące w skład Mistrzostw lub Zawodów o Nagrodę FIM/UEM. Wyjątek stanowią „Dragsters”.

1.9.3. Wyścigi motocykli 2 i 3-kolowych, pojazdów 4-kolowych i/lub samochodów

Ze względu na bezpieczeństwo, równoczesne wyścigi między motocyklami 2-kołowymi, 3-kołowymi z przyczepą, pojazdami 4-kołowymi i samochodami są zakazane.

1.10. Nazwy zawodów

Nazwa zawodów WIELKA NAGRODA POLSKI (GRAND PRIX POLSKI) może być użyta tylko za zgodą GKSM. Nazwa ta może być zastosowana tylko raz w roku dla zawodów w danej specjalności sportu motocyklowego.

Każde zawody wchodzące w skład Mistrzostw lub Zawodów o Nagrodę FIM/UEM mogą być skojarzone w tytule lub podtytule z nazwą handlowego sponsora, za zgodą FIM/UEM. W takim przypadku należy uiścić wyższą opłatę wpisową, o której wysokości co roku decyduje Rada Zarządzająca lub w razie konieczności Rada Wykonawcza FIM.

1.11. Zawody nielegalne

Przeprowadzanie lub branie udziału w zawodach nielegalnych, tj. niezgodnych z niniejszym regulaminem lub nie zatwierdzonych przez właściwą Komisję Motocyklową jest zabronione. W stosunku do wszystkich osób biorących w nich udział w jakimkolwiek charakterze będą wyciągane konsekwencje regulaminowe.

1.12. Organizacja zawodów

Motocyklowe zawody sportowe mogą być organizowane przez:

- Polski Związek Motorowy (PZM)
- Kluby, sekcje, inne organizacje lub osoby indywidualne za zgodą PZM
- Komitet organizacyjny zatwierdzony lub powołany przez PZM.

1.13. Niedozwolona reklama

Zabrania się podawania do publicznej wiadomości nazwisk zawodników, którzy nie złożyli regulaminowego zgłoszenia udziału w zawodach,

1.14. Trasy, tory i miejsca przeprowadzania zawodów

Wszystkie trasy, tory i miejsca przeprowadzania zawodów, etc. używane w czasie Mistrzostw i Zawodów o Nagrodę FIM/UEM muszą być zgod-

ne ze standardami określonymi w odpowiednich załącznikach Kodeksu Sportowego FIM/UEM i muszą zostać zatwierdzone przez FIM/UEM decyzją odpowiedniej Komisji.

Trasy, tory i miejsca przeprowadzania zawodów międzynarodowych i krajowych także powinny w miarę możliwości spełniać te warunki i muszą być zatwierdzone przez PZM.

ROZDZIAŁ 2

ZAWODY MOTOCYKLOWE

2. I. Podział zawodów na grupy

2.1.1. Grupa IV – Próby sprawności, zręczności i inne imprezy popularne, w których mogą brać udział tylko zawodnicy nie posiadający licencji sportowej.

2.1.2. Grupa III – zawody ogólnopolskie, strefowe i okręgowe: w rajdach, motocrossach i wyścigach, w których mogą brać udział jedynie zawodnicy posiadający licencje sportowe oraz imprezy dla uzyskania licencji sportowej.

2.1.3. Grupa II – zawody rangi MP, ogólnopolskie o Puchar PZM w ww. dyscyplinach, w których mogą brać udział zawodnicy posiadający licencję sportową FMN/FIM/UEM.

2.1.4. Grupa I – zawody międzynarodowe, zawody o Mistrzostwo Europy, zawody o Mistrzostwo lub nagrodę FIM zgłoszone do kalendarza sportowego FIM, w których mogą brać udział zawodnicy posiadający licencje FMNR (PZM) lub licencje FIM/UEM.

2.2. Imprezy licencyjne (RSM Rozdz. 6)

2.2.1. Imprezy, w których można uzyskać licencję określone są w rozdziale 6 RSM.

2.3. Zezwolenie na organizację zawodów

Organizator zawodów musi uzyskać zezwolenie na ich organizację od władz administracyjnych i sportowych. Tryb składania wniosków i wydawania zezwoleń regulują odpowiednie przepisy państwowe a także niniejszy regulamin w zakresie sportowym. Wniosek o zezwolenie na przeprowadzenie zawodów winien być złożony do:

- Okręgowej Komisji Sportu Motocyklowego ZO PZM dla zawodów IV i III grupy
- Głównej Komisji Sportu Motocyklowego ZG PZM dla zawodów II i I grupy.

Zatwierdzenie regulaminu uzupełniającego zawodów jest jednoznaczne z udzieleniem zezwolenia na ich przeprowadzenie.

Projekty regulaminów uzupełniających muszą być przesłane do zatwierdzenia w następujących terminach:

- 4 tygodnie dla zawodów grupy IV i III
- 8 tygodni dla zawodów grupy II
- 12 tygodni dla zawodów grupy I, przed datą rozpoczęcia zawodów.

Nieprzestrzeganie powyższych terminów spowoduje nałożenie kar finansowych na organizatorów, których wysokość będzie podana każdego roku w Komunikacie GKSM.

2.4. Regulamin zawodów

2.4.1. Organizator musi wydać regulamin uzupełniający zawodów, zgodny z RSM wraz z obowiązującymi Komunikatami GKSM.

Regulamin musi zawierać następujące dane:

- organizatora i jego adres
- rodzaj, termin i miejsce zawodów
- oświadczenie, że zawody organizowane są zgodnie z RSM
- imiona, nazwiska sędziego i kierownictwa zawodów
- warunki udziału i klasyfikacji w zawodach
- termin zamknięcia zgłoszeń
- opis trasy
- termin i miejsce funkcjonowania sekretariatu/biura zawodów
- termin i miejsce odbioru technicznego motocykli
- termin i miejsce startu oraz ogłoszenia wyników
- inne szczegóły wymagane przez regulaminy dyscyplin
- program zawodów.

2.4.2. Regulaminy zawodów muszą być rozesłane do wszystkich zainteresowanych w następujących terminach:

- 3 tygodnie przed zawodami grupy IV i III
- 6 tygodni przed zawodami grupy II
- 10 tygodni przed zawodami grupy I, o ile regulamin FIM nie stanowi inaczej.

Termin zamknięcia zgłoszeń nie może być ustalony wcześniej niż 15 dni od daty wysłania regulaminu.

2.4.3. Zmiany regulaminu uzupełniającego zawodów

Po zatwierdzeniu regulaminu przez odpowiednią Komisję Sportową PZM, organizator nie może wprowadzać w nim żadnych zmian bez zgody Komisji Sportowej, która regulamin zatwierdziła.

W wyjątkowych przypadkach, sędzia zawodów lub PZM może zezwolić na wprowadzenie zmian do regulaminu pod warunkiem zawiadomienia wszystkich zgłoszonych zawodników. Jeżeli w czasie zawodów, wskutek przeszkód natury organizacyjnej lub klęsk żywiołowych (powódź, obsunięcie się gruntu itp.) zachodzi konieczność zmiany regulaminu zawodów, to jedynie sędzia zawodów może podjąć decyzję zezwalającą na tę zmianę w celu umożliwienia zakończenia zawodów.

2.5. Władze zawodów

Władzą nadzorującą w zawodach krajowych jest sędzia (komisja sędziowska), a w zawodach międzynarodowych jury. Władzą wykonawczą jest kierownictwo zawodów.

2.6. Wykaz osób urzędowych w zawodach

Zespół osób określonych „osobami urzędowymi”, którym powierzono kierowanie i kontrolę zawodów składa się z:

- sędziego zawodów (Komisji Sędziowskiej)
- kierownika zawodów
- sekretarza zawodów
- kierownika chronometrażu
- kierownika komisji technicznej
- kierownika trasy.

W zależności od rodzaju zawodów skład osobowy może być zmniejszony lub zwiększony. Skład osobowy kierownictwa zawodów musi być podany w regulaminie uzupełniającym zawodów.

Wszystkie osoby urzędowe muszą posiadać czytelne identyfikatory.

2.7. Połączenie funkcji

Każda osoba urzędowa, z wyjątkiem sędziego zawodów, kierownika chronometrażu i kierownika zawodów, może być wyznaczona do pełnienia więcej jak jednej funkcji, jeżeli posiada odpowiednie kwalifikacje.

2.8. Ograniczenie czynności osób urzędowych

Żadna z osób urzędowych nie może pełnić funkcji poza wyznaczonymi, a także brać udziału jako zawodnik lub jako przedstawiciel zawodników w danych zawodach.

2.9. Obowiązki kierownika zawodów

Do obowiązków kierownika zawodów należy w szczególności:

- zapewnienie porządku na terenie zawodów
- upewnienie się czy wszystkie osoby urzędowe znają dokładnie instrukcje niezbędne do wykonania swoich obowiązków oraz czy znajdują się na swoich stanowiskach
- dopilnowanie, aby nie zostali dopuszczeni do zawodów zawodnicy wykluczeni, zdyskwalifikowani albo zawieszeni oraz nie posiadający aktualnych badań lekarskich
- kontrola zaopatrzenia zawodników i ich motocykli w odpowiednie numery startowe nadzór nad prawidłową pracą komisji technicznej zawodów
- dopilnowanie prawidłowego zorganizowania i funkcjonowania parku motocykli, strefy startu, strefy mety oraz innych przewidzianych testów specjalnych i punktów kontroli
- wykonanie bieżących zarządzeń sędziego zawodów, mających na celu usunięcie nieprawidłowości w stosunku do zatwierdzonego regulaminu uzupełniającego
- zebranie wszystkich protokołów i raportów niezbędnych do ustalenia klasyfikacji zawodników i zespołów
- przyjmowanie reklamacji lub protestów i przekazywanie ich sędziemu zawodów
- przygotowanie końcowego komunikatu zawodów wraz z wynikami i przedłożenie go do zatwierdzenia sędziemu zawodów
- dopilnowanie przekazania informacji o nagrodach zawodnikom i sędziemu zawodów przed rozpoczęciem zawodów.

2.10. Sędzia zawodów

Prawa i obowiązki sędziego zawodów – patrz rozdział 9.

2.11. Delegat Komisji Sportowej

Delegat jest obserwatorem zawodów, oficjalnym przedstawicielem delegującej go Komisji.

Ponadto może działać w granicach specjalnego pełnomocnictwa komisji np. odbiór trasy i in. Komisje Sportu Motocyklowego, tak Główna jak i Okręgowe mogą delegować swojego przedstawiciela na każde zawody motocyklowe, nad którymi sprawują nadzór, zaopatrując go w nominację (delegację).

Nazwisko delegata podaje Komisja organizatorowi na piśmie przed zawodami.

Delegat Komisji ma prawo swobodnego poruszania się po terenie zawodów oraz wstępu do wszystkich komórek organizacyjnych zawodów. Nie może on jednak być przedstawicielem zawodników i klubu w danych zawodach.

Uwagi dotyczące organizacji i strony sportowej zawodów delegat powinien przekazywać kierownikowi lub sędziemu zawodów. Organizator może korzystać w czasie zawodów z głosu doradczego delegata.

Delegat zobowiązany jest złożyć swojej Komisji pisemne sprawozdanie z przebiegu zawodów wraz z wnioskami, w terminie 3 dni od daty zakończenia zawodów. Delegat odpowiada za swą działalność w czasie zawodów przed delegującą go Komisją.

2.12. Zgłoszenie do zawodów

Zgłoszenie zawodnika do udziału w zawodach musi być złożone na piśmie i zawierać następujące dane:

- imię i nazwisko, przydzielony numer startowy (o ile numery startowe są przydzielane na cały sezon)
- datę urodzenia
- nr licencji sportowej
- dokładny adres zamieszkania
- markę, pojemność skokową silnika, skok tłoka motocykla
- klauzulę o podporządkowaniu się regulaminowi i zarządzeniom kierownictwa zawodów oraz o znajomości regulaminu zawodów
- podpis zawodnika
- zgodę macierzystego klubu na start w zawodach.

Zgłoszenie bez powyższych danych nie powinno być przyjęte.

Może być też nie przyjęte zgłoszenie przesłane bez dowodu wpłaty wpisowego oraz zgłoszenie nie przesłane w terminie wyznaczonym regulaminem zawodów. Organizator może nie przyjąć zgłoszenia nie podając powodów, z wyjątkiem zawodów będących jedną z rund mistrzostw.

2.13. Warunki dopuszczenia do zawodów

Warunkiem dopuszczenia do zawodów jest przedłożenie organizatorowi nw. dokumentów:

- licencji sportowej ważnej na dany rok
- książeczki sportowo-lekarskiej ze stwierdzeniem lekarza medycyny sportowej o zdolności do startu, uzyskanym nie wcześniej niż sześć miesięcy przed startem
- dowodu ubezpieczenia motocykla od OC (nie dotyczy imprez na trasach zamkniętych)
- posiadanie pozwolenia na prowadzenie pojazdu na którym startuje (nie dotyczy imprez na trasach zamkniętych).

2.15. Klasyfikacja w zawodach

2.15.1. Warunkiem indywidualnego sklasyfikowania zawodników jest start w zawodach co najmniej 6 zawodników w danej klasie, o ile zasady rozgrywek na dany rok nie określają inaczej. Warunkiem sklasyfikowania Zespołów jest zgłoszenie co najmniej trzech zespołów o ile zasady rozgrywek na dany rok nie określają inaczej.

2.15.2. W przypadku ex-aequo kolejność miejsc następnych zawodników musi być zgodna z ilością klasyfikowanych zawodników (np. przy ex-aequo 3 zawodników na drugim miejscu, kolejność I, II, II, II, V, VI).

2.16. Komisja Techniczna zawodów

Zadaniem Komisji Technicznej jest przeprowadzenie kontroli i odbioru technicznego motocykla oraz wyposażenia zawodników.

Szczegółowe zadania Komisji Technicznej zawarte są w rozdziałach technicznych 4 MC, E, T i W oraz w rozdziałach dla poszczególnych specjalności.

2.17. Wyposażenie

Wyposażenie zawodnika i motocykla musi być zgodne z rozdziałem 4 MC, E, T i W. Jeżeli podczas zawodów jedna z części wyposażenia nie spełnia swego zadania i zawodnik (jako całość z motocyklem) przestaje odpowiadać regulaminowi, powinien on doprowadzić wyposażenie do stanu zgodnego z regulaminem, w przeciwnym razie może być wykluczony z zawodów, etapu, biegu lub testu.

2.18. Materiały pędne

We wszystkich zawodach grupy III, II, I organizator jest obowiązany wskazać zawodnikom możliwość nabycia odpowiednich materiałów pędnych, zarówno przed jak i w czasie zawodów.

Ponadto obowiązują przepisy rozdziału 4.

2.19. Obca pomoc

Obca pomoc w czasie zawodów jest zabroniona i karana z wyjątkiem przypadków określonych w rozdziałach dla poszczególnych specjalności. Rodzaj i wysokość kar podają powyższe regulaminy.

2.20. Przepisy ruchu

W przypadku poruszania się zawodników lub organizatora po drogach publicznych, obowiązują zawsze krajowe przepisy ruchu drogowego.

2.21. Protesty

2.21.1. Każdy protest musi być zgłoszony na piśmie na ręce kierownika zawodów i poparty kaucją zwrotną w przypadku uznania protestu. Protest powinien być w zasadzie poprzedzony prośbą o wyjaśnienie. Złożenie prośby o wyjaśnienie nie przedłuża czasu przewidzianego na składanie protestu. Terminy składania protestów oraz kaucji są określone w rozdziałach poszczególnych specjalności.

2.21.2. Nie może być złożony protest przeciwko decyzji sędziego zawodów.

2.21.3. Postępowanie przy rozpatrywaniu protestów.

Zainteresowane strony muszą mieć możliwość powołania i przesłuchania świadków. Każdy protest złożony podczas zawodów powinien być rozstrzygnięty przez sędziego zawodów. Jeżeli jest to niemożliwe i regulamin uzupełniający zawodów nie stanowi inaczej, protest taki powinien być rozpatrzony przez Komisję zatwierdzającą regulamin zawodów. Decyzja w sprawie protestu jest obowiązująca dla obu stron z zastrzeżeniem prawa do odwołania się. Wchodzi ona w życie z chwilą ogłoszenia i pozostaje w mocy o ile nie będzie zmieniona przez władze nadrzędne. Rozstrzygający protest powinien wydać decyzję w sprawie zwrotu kaucji oraz kosztów wynikających z protestu.

Jeżeli protest został odrzucony a osoba broniąca się poniosła koszty związane z nim, to koszty te obciążają składającego protest.

2.22. Odwołania

Każda osoba lub grupa osób (zawodnik, osoba urzędowa, klub), których dotyczy decyzja sędziego zawodów krajowych, mają prawo odwołania się do Komisji Sportowej, która zatwierdziła regulamin uzupełniający. Od decyzji OKSM przysługuje prawo odwołania do GKSM, a od decyzji GKSM przysługuje prawo odwołania do Trybunału PZM. Odwołanie powinno być składane jedynie w przypadku odrzucenia zgłoszonego protestu w zawodach z wyjątkiem odwołania od decyzji sędziego. Postępowanie przy odwołaniach w przypadku zawodów międzynarodowych określa Kodeks Sportowy FI M.

2.23. Wyniki zawodów

Kierownik zawodów ogłasza po raz pierwszy wyniki jako prowizoryczne a po upływie regulaminowego czasu przewidzianego na składanie protestów i po ich rozpatrzeniu, sędzia zawodów jest zobowiązany zatwierdzić wyniki, które organizator ogłasza jako ostateczne. Ogłoszenie wyników ostatecznych, stanowi oficjalne zakończenie zawodów. W przypadku zapowiedzianego odwołania od decyzji sędziego, wyników nie uważa się za ostateczne do czasu definitywnego rozpatrzenia odwołania. Organizator jest zobowiązany przesłać wyniki zawodów do PZM najpóźniej 24 godziny po ich ogłoszeniu.

Organizator jest zobowiązany dostarczyć wyniki zawodów klubom, których zawodnicy brali udział w zawodach.

2.24. Powtórzenie lub unieważnienie zawodów

Zawody zakończone nie mogą być powtórzone. Zawody krajowe mogą być unieważnione. Takie same prawo w stosunku do zawodów międzynarodowych posiada F1M/UEM.

2.25. Weryfikacja zawodów

Wyniki wszystkich zawodów motocyklowych podlegają weryfikacji i zatwierdzeniu przez Komisję Sportową zatwierdzającą regulamin. Podstawą weryfikacji zawodów są: wyniki zawodów podpisane przez sędziego zawodów, protokół sędziego zawodów oraz ewentualne odwołania.

ROZDZIAŁ 3

MISTRZOSTWA I NAGRODY PZM

3.1. Mistrzostwa motocyklowe

3.1.1. Mistrzostwa motocyklowe rozgrywane są w specjalnościach:

- a) motocross
 - b) rajdach enduro
 - c) trial
 - d) wyścigach drogowych
 - e) inne
- oraz w konkurencjach:
- a) indywidualnej w klasach
 - b) klubowej
 - c) zespołowej.

Wszystkie Mistrzostwa Motocyklowe są własnością Polskiego Związku Motorowego z wszystkimi wynikającymi z tego prawami.

3.1.2. Szczeble mistrzostw motocyklowych

Mistrzostwa motocyklowe przeprowadza się na szczeblach:

- a) ogólnopolskim, tj. Mistrzostwa Polski lub Otwarte Mistrzostwa Polski w Sportach Motocyklowych
- b) strefowym: Mistrzostwa Stref w Sportach Motocyklowych
- c) okręgowym: Mistrzostwa Okręgów PZM w Sportach Motocyklowych.

3.1.3. W otwartych Mistrzostwach Polski mogą brać udział również zawodnicy innych Federacji Narodowych posiadający licencję F1M lub UEM lub krajową z zezwoleniem wydanym przez macierzystą Federację na tych samych zasadach jak zawodnicy polscy. Otwarte Mistrzostwa Polski muszą być zgłoszone do kalendarza UEM.

3.2. Organizacja mistrzostw motocyklowych

3.2.1. Właściwe Komisje Sportu Motocyklowego, którymi są:

- a) Główna Komisja Sportu Motocyklowego (GKSM) dla Mistrzostw Polski i Pucharu PZM,
- b) Okręgowe Komisje Sportu Motocyklowego (OKSM) dla Mistrzostw Okręgu
- c) Komisja Sportu Motocyklowego Strefy (KSMS) złożona z przedstawicieli OKSM wchodzących w skład Strefy – dla Mistrzostw Strefy

– ustalają szczegółowe zasady przeprowadzania mistrzostw w poszczególnych specjalnościach, kalendarz mistrzostw oraz ostateczną klasyfikację mistrzostw z nadaniem tytułów mistrzowskich.

3.2.2. Komisjom Sportu Motocyklowego jak np. p. 3.2. 1. przysługuje prawo decyzji w sprawie zorganizowania mistrzostw, ich zawieszania w poszczególnych specjalnościach, jak również w sprawie połączenia mistrzostw dwóch pokrewnych specjalności.

3.2.3. W przypadku Mistrzostw Strefy, obszar stref jest zatwierdzany przez GKSM na wniosek OKSM zainteresowanych ZO PZM. Jedna z OKSM jest wybierana gestorem Strefy.

3.2.4. Mistrzostwa przeprowadzane są systemem odpowiedniej ilości rund, jednak właściwe Komisje Sportu Motocyklowego mają prawo do wprowadzenia w system mistrzostw, zawodów kwalifikacyjnych oraz finałowych i ustalenia warunków zakwalifikowania się zawodników do zawodów: w rundach mistrzostw względnie finałów.

3.2.5. Właściwe Komisje Sportu Motocyklowego ustalają corocznie ogólną liczbę rund mistrzostw w poszczególnych specjalnościach i liczbę rund, z których będą zaliczane zawodnikom punkty do mistrzostw jak również klasy, w których będą przeprowadzane mistrzostwa.

3.2.6. Właściwym Komisjom Sportu Motocyklowego przysługuje prawo wprowadzenia w wybranych specjalnościach i klasach motocykli, mistrzostw juniorów i młodzików oraz ustalenia granicy wieku dla zawodników ubiegających się o te mistrzostwa.

3.3. Szczegółowe regulaminy mistrzostw

Właściwe Komisje Sportu Motocyklowego nie później jak do końca poprzedzającego roku, wydają szczegółowe zasady rozgrywek mistrzostw na dany rok, zawierające wszystkie decyzje i ustalenia wg p. 3.2.

3.4. Zawody mistrzowskie

3.4.1. Organizatorów zawodów mistrzowskich (kwalifikacyjnych, rund i finałów) zatwierdzają właściwe Komisje Sportu Motocyklowego.

3.4.2. Regulaminy uzupełniające zawodów mistrzowskich i ich trasy zatwierdzają właściwe Komisje Sportu Motocyklowego.

3.5. Prawo do ubiegania się o mistrzostwo

3.5.1. W konkurencji indywidualnej – zawodnicy posiadający licencję sportową dla danej specjalności.

3.5.2. W konkurencji klubowej – kluby (sekcje) motorowe sfederowane w PZM, których zawodnicy startują w rundach mistrzostw.

3.5.3. W konkurencji zespołowej – zespoły zgłoszone.

3.6. Punktacje w rundach

3.6.1. We wszystkich specjalnościach mistrzostw motocyklowych za zajęte miejsce w rundzie w klasach lub klasyfikacji ogólnej (generalnej), zawodnicy otrzymują punkty wg zasad określonych w rozdziałach poświęconych poszczególnym specjalnościom.

3.6.2. Właściwym Komisjom Sportu Motocyklowego przysługuje prawo wprowadzenia innej lub dodatkowej punktacji w mistrzostwach.

3.6.3. W zawodach międzynarodowych i mistrzowskich F1M/UEM będących jednocześnie rundami do Mistrzostw Polski, w których jest inny podział na klasy, punkty do Mistrzostw Polski przyznaje się zawodnikom polskim, na podstawie odrębnej klasyfikacji z podziałem na klasy obowiązującym w Mistrzostwach Polski, biorąc pod uwagę ich wyniki (punkty, czasy) uzyskane w zawodach.

3.6.4. Postanowienia pkt. 3.6.3. stosuje się analogicznie w przypadku Mistrzostw Strefy lub Okręgu.

3.6.5. W rundach do mistrzostw w przypadkach określonych w pkt. 3.6.3. stosuje się odrębną klasyfikację medalową dla zawodników polskich, która powinna być podana w regulaminie szczegółowym zawodów.

3.7. Klasyfikacja w mistrzostwach \ w konkurencji indywidualnej

3.7.1. We wszystkich specjalnościach mistrzostw w konkurencji indywidualnej, klasyfikację przeprowadza się na podstawie sumy punktów zdobytych przez zawodnika w rundach mistrzostw wg pkt. 3.6.1. Ilość rund zaliczanych do klasyfikacji o mistrzostwo indywidualne określa corocznie właściwa Komisja Sportu Motocyklowego.

3.7.2. Większa suma punktów obliczona wg p. 3.7. 1. decyduje o lepszym miejscu w klasyfikacji mistrzostw. W przypadku równej liczby punktowo miejscu decyduje:

- a) większa liczba lepszych miejsc w zaliczonych rundach,
- b) lepsze miejsce w bezpośrednim spotkaniu,
- c) większa liczba lepszych miejsc w nie zaliczonych rundach.

3.8. Tytuły i symbole mistrzowskie

3.8.1. W konkurencji indywidualnej przyznaje się tytuły mistrza i dwóch wicemistrzów w danej specjalności, klasie motocykla i konkurencji. Symbolem przyznanego tytułu w Mistrzostwach Polski jest puchar oraz medal lub szarfa z odpowiednim napisem. Symbole mistrzów i wicemistrzów Stref i Okręgów ustalają właściwe Komisje Sportu Motocyklowego.

3.8.2. W konkurencji klubowej i zespołowej przyznaje się tytuł mistrza i dwóch wicemistrzów danej specjalności z zachowaniem zasad rozgrywek na dany rok.

3.8.3. Poza ww. symbolami zawodnicy i kluby zajmujący miejsca do szóstego, otrzymują dyplomy za miejsca w danej specjalności, klasie i konkurencji.

3.10. Warunki przyznania tytułów mistrzowskich w konkurencji indywidualnej

3.10.1. Warunkiem przyznania tytułów jest zdobycie w zaliczonych rundach co najmniej 50% liczby punktów, możliwych do zdobycia we wszystkich odbytych rundach oraz sklasyfikowanie określonej przez GKSM na dany rok liczby zawodników w klasie/grupie.

3.11. Mistrzostwo w konkurencji klubowej i zespołowej

3.11.1. Warunkiem zaliczenia wyników rund do mistrzostw danej specjalności jest sklasyfikowanie co najmniej jednego zawodnika klubu w tej rundzie.

3.11.2. Miejsca klubów w klasyfikacji poszczególnych rund mistrzostw w rajdach enduro, motocrossach i wyścigach, ustala się na podstawie sumy punktów do mistrzostw w konkurencji indywidualnej uzyskanych przez wszystkich zawodników klubu.

3.11.3. W rajdach obserwowanych o miejscu klubu decyduje suma punktów uzyskanych przez wszystkich zawodników danego klubu we wszystkich rundach wyliczonych wg miejsc punktacji określonej w zasadach rozgrywek na dany rok.

3.11.4. O miejscu zespołu w Mistrzostwach decyduje suma punktów za miejsce zespołu w odbytych zawodach.

3.11.5. O zdobyciu tytułu klubowego mistrza lub wicemistrza decyduje suma wszystkich punktów z wyznaczonych rund.

3.11.6. W przypadku równej liczby punktów o lepszym miejscu decyduje większa liczba lepszych miejsc zawodników klubu w wyznaczonych rundach.

3.12. Puchar PZM

3.12.1. Główna Komisja Sportu Motocyklowego może wprowadzić na dany rok lub kilka lat, rozgrywki o Puchar PZM w wybranych specjalnościach, konkurencjach lub klasach.

3.12.2. W klasyfikacji indywidualnej „puchar” będzie przyznany zawodnikowi, który uzyska najlepszy wynik w klasie lub klasyfikacji generalnej.

3.12.3. O wyniku stanowiąc będzie suma punktów (3.6. 1 i 3.6.2) zdobytych we wszystkich rundach (Regulamin „Pucharu” może stanowić inaczej).

3.12.4. Komisje Sportu Motocyklowego Stref i Okręgów mają prawo ustanowić rozgrywki o „Puchar” Strefy. Okręgu wg zasad jak p. 3.12. 1. do 3.12.3.

ROZDZIAŁ 4 MC

REGULAMIN TECHNICZNY MOTOCROSS

4.1. Wprowadzenie

Nazwa motocykl obejmuje wszystkie pojazdy, które mają zasadniczo mniej niż trzy koła, napędzane są silnikiem i przeznaczone są do przewożenia jednej lub więcej osób, z których jedna jest kierowcą pojazdu. Koła winny stale dotykać podłoża, z wyjątkiem chwilowych podskoków lub szczególnych okoliczności. Ponadto, aby przejechać przez pewne tereny można jedno lub więcej kół zastąpić nartą, rolką lub łańcuchem.

4.2. Ograniczenia konstrukcyjne

Nie nakłada się ograniczeń na sposób produkcji, konstrukcję lub rodzaj motocykla używanego podczas zawodów międzynarodowych, z wyjątkiem ograniczeń określonych w przepisach PZM, regulaminie uzupełniającym i w szczegółowych wymogach, które FIM ustali dla niektórych zawodów.

Każdy motocykl solo (Grupa A) winien być tak skonstruowany, aby mógł nad nim w pełni panować jeden kierowca. Motocykl z wózkiem bocznym (Grupa B) powinien być przystosowany do przewozu pasażera.

4.3. Kategorie i grupy motocykli

Motocykle podzielone są na kategorie, który to podział winien być przestrzegany podczas zawodów międzynarodowych. W zasadzie nie zezwala się na współzawodnictwo w jednym wyścigu różnych kategorii, grup i klas motocykli, chyba że Regulamin Uzupełniający stanowi inaczej.

Kategoria I

Motocykle napędzane przez jedno koło styczne z podłożem.

Kategoria II

Specjalne pojazdy napędzane przez jedno lub więcej kół w styczności z podłożem, nie objęte warunkami Kategorii I.

Grupa A1 – motocykl solo

Pojazdy dwukołowe jednośladowe

Grupa B1

Pojazdy trójkołowe dwuśladowe, składające się z motocykla jednośladowego i wózka bocznego dla pasażera, pozostawiającego drugi ślad.

Grupa B2

Pojazdy trójkołowe dwu- lub trójśladowe w kierunku jazdy do przodu, integralnie połączone z wózkiem bocznym.

W przypadku pojazdu trójśladowego linie środkowe dwóch śladów motocykla nie mogą być od siebie o więcej niż 750 mm. Ślad wyznacza podłużna linia środkowa każdego koła w kierunku do przodu.

Kategoria II

Grupa C – specjalne motocykle dwukołowe

Grupa D – specjalne motocykle trójkołowe

Grupa E – pojazdy śniegowe

Grupa F – sprintery i dragstery

Grupa G – motocykle czterokołowe

Grupa H – ...

Grupa I – ...

Kategoria III

Grupa J – pojazdy elektryczne w Regulaminie Technicznym Wyścigów Szosowych

4.4. Klasy

Grupy podzielone są na klasy według pojemności cylindrów, jak niżej podano.

GKSM klasy ustala na dany rok.

Kategoria I**Grupa A1**

Klasa	Powyżej (cc)	Do (cc)
65	–	65
80 dwusuwowy	50	85
czterosuwowy	75	125
100	85	100
125 dwusuwowy	100	125
czterosuwowy	175	250
175	125	175

Klasa	Powyżej (cc)	Do (cc)
250 dwusuwowy	175	250
czterosuwowy	290	450
350	250	350
500 dwusuwowy	350	500
czterosuwowy	475	650
750	500	750
1000	750	1000
1300	1000	1300

Grupy B1, B2

Od 350 cm³ do 750 cm³.

Grupa G Motocykle czterokołowe

Motocykle terenowe, czterokołowe na oponach balonowych, posiadające koło na każdym końcu przekątnych, stanowiące integralną całość i mieszczące tylko kierowcę siedzącego okrakiem, trzymającego ręczki kierownicy. Te same klasy co Kategoria I, Grupa A1.

4.5. Pomiar pojemności silnika

4.5.1. Silnik suwowy systemu Otto

Pojemność każdego cylindra obliczana jest za pomocą wzoru na objętość: szerokość odpowiada średnicy cylindra, zaś wysokość stanowi odległość, na jaką przemieszcza się tłok między najwyższym i najniższym punktem.

$$\text{Pojemność} = (d^2 \cdot 3.1416 \cdot c)/4$$

Gdzie: d – średnica

c – odległość skokowa

Jeśli przekrój cylindra nie jest kolisty, wówczas należy obliczyć pole przekroju za pomocą odpowiedniej metody geometrycznej lub obliczeń, a następnie pomnożyć przez skok.

Podczas pomiarów dopuszcza się tolerancję pomiaru średnicy do 1/10 mm. Jeśli przy tej tolerancji silnik przekracza dopuszczalną pojemność dla danej klasy, pomiary należy powtórzyć na zimnym silniku przy tolerancji 1/100 mm.

4.5.2. Silnik z tłokiem obrotowym

Pojemność silnika dla ustalenia klasy motocykla startującego w zawodach międzynarodowych oblicza się za pomocą wzoru:

$$\text{Pojemność} = 2V/N$$

Gdzie V – całkowita objętość wszystkich komór silnika
 N – liczba obrotów silnika potrzebnych do pełnego cyklu w komorze

Silniki te klasyfikuje się jako czterosurowe.

4.5.3. System Wankla

Dla silników Wankla z tłokiem trójkątnym pojemność podaje wzór:

$$\text{Pojemność} = 2VD$$

Gdzie V – pojemność jednej komory
 D – liczba wirników

Silniki te klasyfikuje się jako czterosurowe.

4.6. Doładowanie

Zabrania się doładowywania silnika za pomocą jakiegokolwiek urządzenia podczas wszelkich zawodów.

Silnik, zarówno dwu- jak i czterosurowy, sklasyfikowany według pojemności cylindrów w odpowiedniej klasie nie uważa się za doładowany, jeśli podczas jednego cyklu silnika całkowita pojemność urządzenia lub urządzeń podających paliwo, wraz z pojemnością cylindra, nie przekracza pojemności maksymalnej dla tej klasy.

4.7. Telemetria

Informacja w żaden sposób nie może być przekazywana do lub z jadącego motocykla. Oficjalne urządzenie sygnalizujące może być zamontowane na motocyklu.

Automatyczne urządzenia mierzące czas okrążeń nie są uważane za telemetrię.

Automatyczne urządzenia mierzące czas okrążeń nie mogą zakłócać funkcjonowania oficjalnych metod pomiaru czasu i sprzętu.

4.8. Masy

Masy motocykli bez paliwa

4.8.1. Minimalne masy wynoszą:

Dla klasy 80 cm³ 65 kg

Dla klasy 125 cm ³	88 kg
Dla klasy 250 cm ³	98 kg
Dla klasy 500 cm ³	102 kg

Dopuszcza się tolerancję w granicach 1% masy motocykla po zakończeniu wyścigu.

4.8.2. Plomby należy założyć na część przednią ramy głównej.

4.8.3. Waga powinna być legalizowana corocznie przez odpowiednią instytucję państwową.

4.9. Oznakowanie producenta

Gdy w konstrukcji motocykla uczestniczą dwaj producenci, nazwy obu należy umieścić na motocyklu w następującym porządku:

- Nazwa producenta ramy
- Nazwa producenta silnika

Zasada obowiązuje, gdy w grę nie wchodzi interesy handlowe.

4.10. Definicja prototypu

Prototypowym motocyklem jest motocykl, który spełnia warunki bezpieczeństwa ustalone w Kodeksie Sportowym FIM właściwym dla rodzaju zawodów, w których motocykl ten uczestniczy.

4.11. Wymogi ogólne

Następujące wymogi obowiązują wszystkie pojazdy i we wszystkich zawodach międzynarodowych krajowych z wyjątkiem gdy odpowiedni regulamin zawodów stanowi inaczej.

4.11.1. Stosowanie tytanu w konstrukcji ramy, przednich widełek, rączek kierownicy, wahaczy, osi wahaczy i osi kół jest zabronione. W przypadku osi kół zabronione jest również stosowanie lekkich stopów.

Zezwala się na stosowanie śrub i nakrętek ze stopów tytanu.

Można przeprowadzać sprawdzian na torze na obecność tytanu.

4.11.1.1. Próba z magnezem (tytan nie ma właściwości magnetycznych).

4.11.1.2. Próba z 3% kwasem azotowym (tytan nie reaguje, stal zabarwia się na czarno).

4.11.1.3. Gęstość właściwa stopów tytanu wynosi 4,5–5, stali 7,5–8,7. Można to ustalić za pomocą ważenia części i mierzenia jej objętości w naczyniu miarowym wypełnionym wodą (zawór wlotowy, wahacz, pręt łączący, itp.).

4.11.1.4. W przypadku wątpliwości badanie należy zlecić laboratorium badania materiałów.

4.11.2. Stopy aluminium mogą być oceniane wzrokowo.

4.11.3. W klasie 125 cm³ dopuszcza się silniki tylko z jednym cylindrem.

4.11.4. Ilość cylindrów w silniku odpowiada ilości komór spalania.

4.11.5. Jeśli w silniku występują oddzielne przestrzenie spalania, to muszą one być połączone ze sobą kanałem o minimalnym przekroju co najmniej 50% całkowitego przekroju kanału wlotowego.

4.12. Definicja ramy motocykla solo

Jest to konstrukcja lub struktury łączące mechanizm kierownicy z przodu pojazdu z silnikiem/skrzynią biegów i elementami tylnego zawieszenia.

4.13. Urządzenia rozruchowe są obowiązkowe.

4.14. Osłony otwartego przeniesienia napędu

4.14.1. Jeśli pierwotne przeniesienie napędu jest odsłonięte, należy umieścić wokół niego osłonę stanowiącą element bezpieczeństwa. Osłona winna być tak skonstruowana, aby w żadnym wypadku kierowca lub pasażer nie mogli się zetknąć przypadkowo z przeniesieniem napędu. Konstrukcja winna chronić palce kierowcy przed obrażeniami.

4.14.2. Ochrona powinna sięgać do koła zębatego napędu łańcucha.

4.15. Układy wydechowe

Układy wydechowe i tłumiki powinny spełniać wszelkie wymagania dotyczące hałasu.

4.15.1. Koniec układu wydechowego winien być poziomy i równoległy do osi centralnej motocykla (z tolerancją $\pm 10^\circ$) i nie może przekraczać końca motocykla więcej niż 5 mm. Wszystkie ostre krawędzie muszą być zaokrąglone z minimalnym promieniem 2 mm (patrz Diagram E)

4.15.2. Gazy wydechowe winny być odprowadzane do tyłu, lecz w sposób nie powodujący wzbijania kurzu, zanieczyszczania opon lub hamulców, niewygody dla pasażera (jeśli uczestniczy) lub innych kierowców. Należy przedsięwziąć wszelkie środki, aby zapobiec utracie oleju, co mogłoby utrudnić jazdę innym zawodnikom.

4.15.3. Koniec układów wydechowych w motocyklach solo nie może przekraczać stycznej pionowej do koła tylnego (patrz Diagram E).

4.16. Kierownica

4.16.1. Szerokość kierownicy motocykli solo winna wynosić nie mniej niż 600 mm i nie więcej niż 850 mm.

4.16.2. Kierownica musi być wyposażona w nakładki ochronne w miejscach krzyżowań. Kierownice bez elementów krzyżujących się muszą być wyposażone w nakładkę ochronną umieszczoną pośrodku kierownicy, osłaniającą szeroko zaciski mocujące kierownicę.

4.16.3. Końce wolne rączek kierownicy winny być zaślepione twardym materiałem lub pokryte gumą.

4.16.4. Masywny regulator (inne niż amortyzator sterowy) musi być przymocowany celem zapewnienia min. odległości 30 mm pomiędzy kierownicą z dźwigniami i zbiornika paliwa, gdy kąt (łuk) sterowniczy jest maksymalny.

4.16.5. Zaciski mocujące kierownicę powinny być starannie wykonane i zaokrąglone, aby uniknąć pęknięć w kierownicy.

4.16.6. Jeśli stosowane są ochraniacze rąk, winny one być wykonane z materiału niełamliwego.

4.16.7. Zabrania się spawania kierownicy wykonanej ze stopów lekkich.

4.17. Dźwignie sterowania

4.17.1. Wszystkie dźwignie przy kierownicy (sprzęgła, hamulców, itp.) winny być zakończone kulką o średnicy co najmniej 19 mm. Kulka może być spłaszczona, lecz nie może posiadać krawędzi (minimalna grubość części spłaszczonej winna wynosić 14 mm). Kulka powinna stanowić integralną część dźwigni.

4.17.2. Każda dźwignia sterowania (ręczna bądź nożna) powinna być osadzona na własnej niezależnej osi.

4.17.3. Dźwignia hamulca, jeśli osadzona jest w osi podnóżka, powinna działać w każdych warunkach, takich jak zgięcie lub zmniejszenie podparcia.

4.18. Pokrętło przepustnicy

4.18.1. Pokrętło przepustnicy winna samoczynnie zamykać przepustnicę po jej wypuszczeniu z ręki.

4.18.2. Motocykle muszą być wyposażone w sprawny wyłącznik zapłonu, lub przycisk, umieszczony na prawej bądź lewej ręczce kierownicy (w zasięgu palca bez konieczności puszczenia kierownicy), który unieruchomi silnik.

4.19. Podnóżki

4.19.1. Podnóżek może być typu składanego, lecz w tym przypadku musi być wyposażony w mechanizm automatycznego powrotu do pozycji normalnej. Na końcu podparcia winna znajdować się część ochronna o promieniu co najmniej 8 mm (patrz Diagram E i F).

4.19.2. Jeśli podnóżek nie jest typu składanego lub pokrytego gumą, winno one być zaokrąglone przy promieniu nie mniej niż 8 mm.

4.20. Hamulce

4.20.1. Wszystkie motocykle winny posiadać co najmniej dwa sprawne hamulce (jeden przy każdym kole), działające niezależnie i koncentrycznie na koła.

4.21. Błotniki i osłony kół

4.21.1. Błotnik winien obejmować z boku koło po obu stronach.

4.21.2. Przedni błotnik winien kreślić kąt co najmniej 100° wokół koła. Linia przechodząca przez przedni koniec błotnika i środek koła oraz linia pozioma przechodząca przez środek koła winny tworzyć kąt od 45° do 60° . Linia przechodząca przez tylny koniec błotnika i środek koła oraz linia pozioma przez środek koła winny tworzyć kąt nie większy niż 20° (patrz Diagram E i F).

4.21.3. Błotnik tylny winien przekraczać ku tyłowi linię przechodzącą przez środek koła i tworzącą ku tyłowi z linią pionową przechodzącą przez środek koła 25° (patrz Diagram E i F).

4.21.4. Końce błotników winny być zaokrąglone, przy promieniu co najmniej 8 mm, nie więcej niż 60 mm (patrz Diagram E). Błotniki muszą być wykonane tylko z elastycznych materiałów (np. plastik).

4.21.5. W przypadku kół odlewanych lub spawanych szprychy powinny być osłonięte sztywnymi tarczami.

4.22. Osłony opływowe

Nie zezwala się na stosowanie osłon opływowych (patrz Diagramy). Osłona chłodnicy (tarcze) musi być wykonana tylko z elastycznych materiałów (np. plastik).

4.23. Koła, obręcze i opony

Patrz: Tabela 1

4.23.1. Wszystkie opony są mierzone po założeniu na obręcz i napompowaniu do ciśnienia 1 kg/cm (14 psi). Pomiary wykonuje się w części opony oddalonej o 90° od pionowej linii środkowej.

4.23.2. Wszelkie modyfikacje obręczy lub szprych zespolonego koła (odlewanego, formowanego, nitowanego) odbiegające od stanu fabrycznego, lub koła tradycyjnego, nie dotyczące szprych, zaworu lub śrub bezpieczeństwa są zabronione. Nie dotyczy to śrub trzymających oponę, używanych niekiedy celem zapobieżenia zsuwaniu się opony.

4.24. Opony

4.24.1. Zabrania się stosowania opon typu „chochelka” oraz opon o nacięciach bieżnika głębszych niż 19.5 mm.

4.24.2. Na powierzchni opony nie wolno umieszczać żadnych elementów, jak kolce przeciwpoślizgowe, łańcuchy, itp.

4.25. Oznakowanie numerem startowym

Numer startowy powinien spełniać następujące wymogi:

4.25.1. Kształt prostokątny, tarcza wykonana ze sztywnego i twardego materiału, o minimalnych rozmiarach 285 na 235 mm (patrz rysunek O).

4.25.2. Tarcza numeru może być zakrzywiona o nie więcej niż 50 mm od swojej płaszczyzny, nie może być zakryta lub zgięta.

4.25.3. Numer startowy przedni

Jedna tarcza winna znajdować się z przodu, odchylona ku tyłowi o nie więcej niż 30° od płaszczyzny pionowej. Otwory w tarczy mogą być tylko między numerami, w żadnym wypadku nie mogą przechodzić przez numery.

4.25.4. Numer startowy boczny

Tarcza numeru bocznego winna być umieszczona ponad linią poziomą przechodzącą przez oś koła tylnego, zaś przedni brzeg tarczy winien nie przekraczać linii pionowej poprowadzonej 200 mm ku tyłowi od pod-

parcia stóp kierowcy. Tarcza winna być tak przytwierdzona, aby była dobrze widoczna i nie może być zakryta przez jakąkolwiek część motocykla lub siedzącego kierowcę. Zamiast stosowania oddzielnych tablic, numery mogą być namalowane na motocyklu pod warunkiem, że pole powierzchni na której są namalowane odpowiada polu normalnej tablicy i jest pokryte matową farbą w odpowiednim kolorze.

4.25.5. Numery winny być dobrze czytelne i, podobnie jak tło, winny mieć barwę matową, aby uniknąć odbicia światła słonecznego.

Minimalne rozmiary dla cyfr wynoszą:

Wysokość	– 140 mm
Szerokość	– 80 mm
Grubość linii	– 25 mm
Odstęp między cyframi	– 15 mm

4.25.6. Należy posługiwać się czcionką angielską dla cyfr, Oznacza to pionową kreskę dla jedynki i pochyloną kreskę bez kładki dla siódemki (patrz rysunek O).

4.25.7. Wszelkie inne numery lub oznakowania na motocyklu, mogące utrudniać rozpoznanie numeru startowego, winny być usunięte przed rozpoczęciem zawodów.

Kiedykolwiek używane są oficjalne metody pomiaru czasu (transpondery) zawodnicy mogą umieścić reklamę na:

- przednim numerze startowym (o wymiarach, patrz Art. 04.25.1). Reklama może być umieszczona w granicach powierzchni 50 mm od górnej części numeru startowego (patrz Diagram O, zakresowany obszar jest zarezerwowany na reklamę).
- Boczne numery startowe: zgłoszeniowe numery startowe mogą być wykorzystane dla reklamy. Dla Motocross des Nations, na bocznych numerach startowych musi być umieszczona flaga narodowa FMN-u, z zachowaniem wymiarów (patrz Art. 25.01, obowiązkowe wymiary 285 mm x 235 mm, Diagram O).

4.25.8. Wokół tarczy numerowej należy pozostawić wolny pas o szerokości co najmniej 5 cm, gdzie zabrania się umieszczania napisów reklamowych. Motocykle z niewłaściwie wykonanymi tarczami nie zostaną dopuszczone do zawodów przez Komisarza Technicznego wyścigu.

Kiedykolwiek oficjalne metody pomiaru czasu (transpondery) są wykorzystywane, wolna przestrzeń 1 cm nad i pod numerem startowym, gdzie

nie może znajdować się żadna reklama. Niedozwolone są reklamy z prawej i lewej strony numerów.

Na przednim numerze startowym może pojawić się logo Motocrossowych Mistrzostw organizatora (maksymalne wymiary 50 mm x 50 mm). Logo musi być umieszczone w taki sposób, aby nie powodowało pomyłek z numerem.

4.25.9. Barwy tarczy numerowej

Barwa tła i cyfr zależy od klasy motocykla i rodzaju zawodów. Szczegóły zawarte są w Regulaminie Uzupełniającym dla danych zawodów.

Zaleca się posługiwać się następującymi barwami matowymi, zgodnie z tablicą barw RAL, np.:

Czarny	9005
Żółty	1003
Zielony	6002
Biały	9010

Kiedykolwiek używane są oficjalne metody pomiaru czasu (transpondery) Dla wszystkich zawodów:

65 cc	Czerwone tło	Białe cyfry
80 cc	Białe tło	Czarne cyfry
125 cc Junior	Białe tło	Czarne cyfry
125 cc	Czarne tło	Białe cyfry
250 cc	Zielone tło	Białe cyfry
500 cc	Żółte tło	Czarne cyfry

4.26. Paliwo, olej i płyny do chłodzi:

Wszystkie motocykle muszą być tankowane paliwem bezołowiowym, w ogólnym rozumieniu tego pojęcia.

4.26.1. Właściwości fizyczne paliwa bezołowiowego – Patrz Regulamin Techniczny FIM pkt. 63.01

4.27. Powietrze

Patrz Regulamin Techniczny FIM pkt. 63.3

4.28. Testy podstawowe

Patrz Regulamin Techniczny FIM pkt. 63.4

4.29. Procedura badania paliwa

Patrz Regulamin Techniczny FIM pkt. 63.5

4.30. Koszty badania paliwa

Patrz Regulamin Techniczny FIM pkt. 63.6

4.31. Wyposażenie i ubranie ochronne

Ubranie i obuwie

Podczas treningów i wyścigów kierowcy zobowiązani są nakładać następujące ubranie i buty.

4.31.1. Dla motocrossu

Kierowca zakłada spodnie i rękawice z odpornego materiału. Tylko kierowca zakłada buty do kolan, wykonane ze skóry lub równoważnego materiału. Celem uniknięcia otarć podczas wypadku kończyny górne kierowcy winny być całkowicie osłonięte ubraniem ochronnym z odpornego materiału.

4.31.2. Materiały równoważne skórze

Materiał winien posiadać następujące cechy, aby mógł być uznany za równoważny skórze bydlęcej grubości 1,5 mm (jednowarstwowej):

- niska palność
- odporność na ścieranie
- współczynnik tarcia na wszystkich rodzajach asfaltu
- zdolność pochłaniania potu
- brak toksyczności i zdolności do uczulania
- nietopliwość

4.31.3. Zaleca się ubrania z materiału innego niż skóra muszą posiadać metkę lub naklejkę, na której jest napisane „zgodne z wymogami FIM”. Ta metka musi być przyszyta lub przymocowana do ubioru na stałe.

4.32. Używanie kasku

Wszyscy zawodnicy uczestniczący w treningach i wyścigach winni zakładać kaski ochronne. Kask winien być dobrze zamocowany, odpowiednich rozmiarów i w dobrym stanie. Kask musi posiadać system zaczepu o brodę. Kaski posiadające skorupę zewnętrzną wieloczęściową są do-

zwolone pod warunkiem, iż w razie niebezpieczeństwa mogą być szybko zdjęte z głowy zawodnika przez przecięcie tylko paska pod brodą.

Wszystkie kaski winny być oznaczone jednym z oficjalnych, międzynarodowych znaków standardowych wymienionych w Art. 04.34 lub Zatwierdzonym Znakiem FMN zawodnika. Kaski oznaczone przez FMN muszą być zgodne z jednym z Międzynarodowych Standardów określonych w Art. 04.34 przed akceptacją FMN. Nieprzestrzeganie powyższych przepisów spowoduje wykluczenie z zawodów.

4.33. Instrukcja operacyjna kasku

4.33.1. Kontrolerzy techniczni pod kontrolą Komisarza Technicznego muszą sprawdzić przed treningiem i wyścigami, czy wszystkie kaski spełniają wymagania techniczne.

4.33.2. Jeżeli kask nie spełnia wymagań technicznych i okazał się wadliwym, Komisarz Techniczny musi usunąć znaki akceptacji i zatrzymać kask do końca zawodów. Zawodnik musi przedstawić inny kask do akceptacji Komisarza Technicznego. Po wypadku, w którym nastąpiło zderzenie, kask musi być przedstawiony Komisarzowi Technicznemu do sprawdzenia (patrz też Art. 04.38.02.13).

4.33.3. Wszystkie kaski muszą być nieuszkodzone i bez żadnych zmian w ich konstrukcji. Po wypadku, w którym nastąpiło zderzenie, kask musi być przedstawiony Komisarzowi Technicznemu do sprawdzenia.

4.33.4. Komisarz techniczny i/lub kontroler muszą przeprowadzić następujące badania przed dopuszczeniem zawodnika do udziału w treningu.

4.33.4.1. Kask pasuje na głowę zawodnika.

4.33.4.2. System mocowania kasku nie ześlizguje się z brody po zapięciu.

4.33.4.3. Nie można zsunąć kasku z głowy zawodnika ciągnąc zań od tyłu.

4.34. Uznane międzynarodowe znaki atestowe

- Europa ECE 22-04 i ECE 22-05; „P”, „NP” lub „J”

- Wielka Brytania BS 6658 GRADE A i B (wszystkie dyscypliny)
- USA DOT Federal Standard Nr 218/ SNELL M 95 (minimum) et M 2000

(patrz Międzynarodowe Parametry Kasków w części rysunkowej)

Ww. znaki atestowe będą podawane na każdy rok w komunikatach GKSM

4.35. Ochrona oczu

Zezwala się na stosowanie okularów, gogli ochronnych i wizjerów w kaskach. Materiał użyty do ich wyrobu musi być odporny na rozprysk. Wizjer kasku nie może stanowić jego integralnej części.

Nie wolno zakładać ochraniaczy oczu zaburzających widzenie (podrapane, itp).

4.36. Barwy narodowe na kasku

Zatwierdza się następujące barwy narodowe

Andora	FMA	Biały z pionowym niebieskim, żółtym i czerwonym pasem
Argentyna	CAMOD	Biały z poziomym niebieskim pasem
Australia	MA	Ciemnozielony ze złotymi pasami i złotym kangurem po obu stronach kasku
Austria	OeAMTC	Jaskrawoczerwony z czarnym pasem 60 mm szerokości i znakiem OeAMTC na białym polu z przodu kasku
Belgia	FMB	Żółty
Brazylia	CBM	Żółty i zielony
Bułgaria	BMF	Zielony i czerwony
Kanada	CMA	Biały z trzema liśćmi klonowymi, jeden z przodu, pozostałe dwa po bokach
Chile	FCM	Czerwony z niebieskim pasem i żółtymi gwiazdami
Czechy	CMF	Niebieski z czerwonym, białym i niebieskim otokiem
Dania	DMU	Czerwony i biały

Finlandia	SML	Biały z niebieskim krzyżem
Francja	FFM	Niebieski
Niemcy	OMK	Biały z czarnym otokiem
Wielka Brytania	ACU	Zielony
Grecja	ELPA	Biały z niebieskim otokiem
Węgry	MAMS	Czerwony i zielony
Irlandia	MCUI	Zielony i pomarańczowy
Włochy	FMI	Czerwony z poziomym pasem zielonym i białym
Japonia	MFJ	Biały z czerwonym kołem na szczycie
Luksemburg	MUL	Purpurowy
Meksyk	FMM	Biały z zielonym i czerwonym otokiem
Monako	MCM	Niebieski i biały
Holandia	KNMV	Pomarańczowy
Nowa Zelandia	NZACU	Biały z czarnym kiwi z przodu
Norwegia	NMF	Czerwony i niebieski
Peru	FPEM	Czerwony z pasami białymi 75 mm szerokości i niebiesko-żółtą szachownicą na otoku
Polska	PZM	Biały z czerwonym pasem
Portugalia	FNM	Biały
Rumunia	FRM	Czarny z pionowym niebieskim pasem
Rosja	MFR	Biały z czerwonym otokiem i pionowym czerwonym pasem z gwiazdą
San Marino	FSM	Biały z godłem narodowym San Marino
Południowa Afryka	MSA	Biały z pasem pomarańczowym i niebieskim
Hiszpania	RFME	Żółty i czerwony
Szwecja	SVEMO	Niebieski i żółty
Szwajcaria	FMS	Czerwony z białym krzyżem
Urugwaj	FUM	Jasnoniebieski
USA	AMA	Niebieski z dwoma białymi pasami

Ponadto, mistrz świata lub krajowy może umieścić na kasku centralny pas o szerokości 50 mm, biegnący od przodu do tyłu, w barwach narodowych lub tarczy.

4.37. Numer startowy zawodnika

Numery startowe umieszczone na plecach winny spełniać następujące warunki:

- 4.37.1.** Kolor numeru musi mieć silny kontrast z kolorem tła.
- 4.37.2.** Odległość pomiędzy numerami: 1,5 cm
- 4.37.3.** Wysokość cyfry: minimum 20 cm
- 4.37.4.** Szerokość cyfry:
 - minimum 10 cm dla numeru jednocyfrowego
 - minimum 20 cm dla numeru dwucyfrowego
 - minimum 25 cm dla numeru trzycyfrowego.
- 4.37.5.** Grubość linii: 3 cm
- 4.37.6.** Minimalna wolna przestrzeń wokół numeru bez reklam: 5 cm.
- 4.37.7.** Numer plecowy, jeśli jest wykonany z plastiku, winien być perforowany celem zapewnienia odpowiedniej wentylacji.
- 4.37.8.** Numery startowe zawodników plecowe wykonane z materiału/plastiku lub koszulkach muszą być zgodne z numerami startowymi danego wyścigu. Muszą być noszone podczas treningów jak i wyścigów.

4.38. Kontrola techniczna

4.38.1. Weryfikacja

Ogólne

Zawodnik przez cały czas jest odpowiedzialny za swoją maszynę.

4.38.1.1. Szef komisarzy technicznych winien stawić się na godzinę przed rozpoczęciem weryfikacji technicznej. Musi on zawiadomić kierownika zawodów, sędziego zawodów oraz delegata komisji technicznej (jeśli jest obecny) o swoim przybyciu.

4.38.1.2. Winien on dopilnować poprawnego wykonywania obowiązków przez wyznaczonych komisarzy technicznych.

4.38.1.3. Wyznacza on komisarzy technicznych na stanowiska podczas wyścigów, treningów i kontroli końcowej.

4.38.1.4. Inspekcje techniczne zostaną przeprowadzone tylko po przedłożeniu specyfikacji technicznej motocykla przez organizatorów.

4.38.1.5. Zawodnik lub jego mechanik winien być obecny przy pojeździe podczas kontroli technicznej na okres czasu podany w Regulaminie Uzupełniającym. Na żądanie Komisarza technicznego zawodnicy muszą stawić się osobiście na weryfikację techniczną.

4.38.1.6. Szef komisarzy technicznych winien powiadomić kierownika zawodów/sędziego zawodów o wynikach przeprowadzonej kontroli technicznej. Komisarz techniczny następnie sporządza listę dopuszczonych pojazdów i przedkłada ją kierownikowi zawodów.

4.38.1.7. Szef komisarzy technicznych ma prawo do inspekcji każdej części motocykla w każdym momencie zawodów.

4.38.2. Zawodnik, który nie stawia się na żądanie może być wykluczony z zawodów. kierownik zawodów może wykluczyć z udziału w treningach lub wyścigach każdą osobę łamiącą przepisy lub każdego kierowcę, który mógłby stanowić zagrożenie dla uczestników bądź widzów.

4.38.2.1. Kontrola techniczna winna być przeprowadzona w zgodności z procedurą i terminami wymienionymi w Regulaminie Technicznym Motocrossu i Regulaminie Uzupełniającym dla zawodów. Dopuszcza się obecność podczas badania technicznego tylko kierowcy i dwóch innych osób. W przypadku zawodów zespołowych obecny może być też kierownik zespołu.

4.38.2.2. Zawodnik lub mechanik musi okazać czysty motocykl, zgodnie z Regulaminem Technicznym Motocrossu winien również przedłożyć poprawnie wypełnioną i potwierdzoną kartę kontroli technicznej wydanej przez biuro zawodów. Zbiornik paliwa winien posiadać 0,5 litra paliwa. W wypadku wątpliwości, szef komisarzy technicznych dokonuje pomiaru wagi z pustym zbiornikiem.

4.38.2.3. Zawodnik musi okazać swoje wyposażenie. Kask winien być oznakowany.

4.38.2.4. W pierwszej kolejności należy przeprowadzić kontrolę poziomu hałasu. Poziom hałasu należy odnotować w karcie kontroli technicznej. Tłumik należy oznakować farbą, lub odpowiednią plombą.

4.38.2.5. Motocykl należy zważyć i wynik zapisać w karcie kontroli technicznej.

4.38.2.6. Ogólną inspekcję należy przeprowadzić zgodnie z Regulaminem Technicznym Motocrossu, po czym założyć na motocykl plombę (na przednią część ramy głównej).

4.38.2.7. Każdy zawodnik może zaprezentować jeden motocykl pod swoim nazwiskiem i numerem. Dla drugiego motocykla istnieją następujące możliwości:

- 1) Kierowca może przedstawić drugi motocykl pod swoim nazwiskiem i numerem;
- 2) Drużyna lub grupa zawodników może przedstawić do kontroli technicznej drugi motocykl z możliwością korzystania dla kilku zawodników, pod warunkiem, że motocykl jest wpisany pod nazwiskami i numerami zawodników. W tym wypadku drużyna prezentująca motocykl musi podać w momencie kontroli technicznej nazwiska i numery zawodników upoważnionych do korzystania z tego motocykla.

4.38.2.8. Zawodnik może zmieniać motocykl między wyścigami. Decyzję o zmianie winien podjąć nie później niż 10 minut przed startem.

4.38.2.9. Na 10 minut przed każdym startem komisarz techniczny przeprowadzi w strefie oczekiwania kontrolę stanu plomb i znaków na układzie wydechowym i wyposażeniu zawodnika.

4.38.2.10. Podczas zawodów komisarz techniczny sprawdza w strefie napraw stan plomb, znaków na układzie wydechowym i wyposażeniu kierowcy. Winien on śledzić przebieg napraw motocykli, aby żaden z motocykli nie stał źródłem zagrożenia.

4.38.2.11. Natychmiast po ostatnim wyścigu sędzieja zawodów może zarządzić zamknięcie w wydzielonej strefie pierwszych pięć motocykli plus jeden losowo, celem przeprowadzenia kontroli technicznej. Pojazdy winny pozostać w strefie zamkniętej przez 30 minut po przybyciu zwycięzcy, oczekując na ewentualne zgłoszenie protestu lub decyzji o przeprowadzeniu dalszej kontroli.

Uczestnicy muszą odebrać ich maszyny po upływie 30 min od otwarcia parku zamkniętego, za wyjątkiem maszyn przeznaczonych do demontażu. Po upływie tego czasu, osoby urzędowe zajmujące się parkiem zamkniętym, nie są już dłużej odpowiedzialne za pozostawione maszyny. Sędzia Zawodów może odstąpić od ww. punktu w części lub w całości.

4.38.2.12. Po przeprowadzeniu kontroli technicznej szef komisarzy technicznych przedłoży Kierownikowi Zawodów listę zawierającą nazwiska kontrolowanych zawodników i pojazdów, poziomy hałasu i masy pojazdów.

4.38.2.13. Jeśli motocykl uczestniczył w wypadku, to komisarz techniczny winien skontrolować pojazd celem ustalenia, iż nie zaistniało poważne jego uszkodzenie. Jednak obowiązek przedstawienia motocykla do takiej kontroli, wraz z kaskiem i ubiorem, spoczywa na zawodniku. Jeżeli kask został uszkodzony, komisarz techniczny musi zatrzymać kask. Organizator musi odesłać ten kask wraz z raportem wypadku i raportem medycznym (fotografie i filmy wideo, jeśli są dostępne) do Klubu zawodnika. Jeżeli w raporcie są doniesienia o obrażeniach głowy, kask musi zostać odesłany do zbadania przez niezależną instytucję.

4.39. Niebezpieczne pojazdy

Jeśli podczas treningu lub wyścigu komisarz techniczny stwierdzi, iż pojazd jest uszkodzony i może stanowić niebezpieczeństwo dla innych kierowców, winien on niezwłocznie zawiadomić o tym kierownika zawodów lub jego zastępcę. Jest bowiem obowiązkiem tych ostatnich wykluczyć taki pojazd z treningu lub wyścigu.

4.40. Kontrola głośności motocykli

Poziom głośności kontroluje się stosując normę podaną w Art. 04.40.09.

4.40.1. Mikrofon umieszcza się 50 cm od końca rury wydechowej, pod kątem 45° do linii biegnącej przez środek zakończenia rury wydechowej, na jej wysokości, lecz nie niżej niż 20 cm nad ziemią. Jeśli jest to niemożliwe, to mikrofon można umieścić pod kątem 45°.

4.40.2. Podczas kontroli głośności każdy motocykl musi być wyposażony w przedłużacz (min. 30cm) do świecy silnika. Jeden z końców przedłużacza musi być podłączony do oryginalnej pokrywy świecy, podczas gdy drugi koniec posiada pokrywę świecy i pasuje do świecy. Podczas kontroli pojazdy nie posiadające biegu jałowego winny znajdować się na stojaku.

4.40.3. Tłumiki po zakończeniu kontroli zostaną oznakowane i nie mogą być od tej chwili zmienione, za wyjątkiem 2-ch tłumików zamienionych, jeśli również zostały sprawdzone i oznakowane. Ww. tłumiki można zamienić między wyścigami lub podczas wyścigu w strefie napraw.

4.40.4. Kierowca winien utrzymywać silnik w biegu jałowym i zwiększać obroty, aż do osiągnięcia wyznaczonej liczby obrotów na minutę (RPM). Pomiarów dokonuje się po osiągnięciu tej liczby.

4.40.5. Liczba obrotów na minutę zależy od szybkości pracy tłoków, odpowiadającej suwom silnika

Liczba obrotów na minutę wyrażana jest zależnością:

$$N = 30000 \times cm / l$$

Gdzie:

N – zalecana liczba obrotów na minutę

cm – ustalona przeciętna szybkość pracy tłoka

l – suw w mm

4.40.6. Szybkość tłoka dla motocrossu (13m/s) jest tylko zalecaną, średnią cyfrą. Dla wygody, zakładając podobieństwo suwu silnika do powszechnie używanych maszyn motocrossowych, w obrębie klas pojemności, testy są przeprowadzane przy stałych liczbach obrotów na minutę:

Powyżej 50cc do 85cc	8000 obr/min
Powyżej 85cc do 125cc	7000 obr/min
Powyżej 125cc do 250cc	5000 obr/min
Powyżej 250cc do 500cc	4500 obr/min
Ponad 500cc	4000 obr/min

4.40.7. Poziom głośności silników o więcej niż jednym cylindrze będzie mierzony przy końcu każdej rury wydechowej.

4.40.8. Pojazd, który nie odpowiada normom głośności może być kilkakrotnie przedstawiony do kontroli przed wyścigiem.

4.40.9. OBOWIĄZUJĄCY POZIOM GŁOŚNOŚCI:
98 dB/A (patrz też Art. 04.40.6)

4.40.10. Głośność otoczenia nie może przekraczać 90 dB/A w promieniu 5 metrów od silnika podczas badania.

4.40.11. Aparatura do badania poziomu głośności powinna odpowiadać normie międzynarodowej IEC 651, typ 1 lub typ 2. Miernik poziomu głośności winien posiadać układ kalibracyjny pozwalający na sprawdzenie i regulację miernika podczas badań.

4.40.12. Należy zawsze ustawiać miernik na „zwolnioną odpowiedź”.

4.40.13. Wobec wpływu temperatury na wynik badania normy odnoszą się do temperatury 20 °C. W przypadku badań wykonywanych w temperaturze poniżej 10 °C wprowadza się tolerancję + 1 dB/A. W temperaturze poniżej 0 °C tolerancja wynosi + 2 dB/A.

4.40.14. Kontrola głośności po zawodach.

W zawodach, w których wymagana jest kontrola ostateczna pojazdów przed ogłoszeniem wyników, badanie poziomu hałasu winno objąć co najmniej trzy pojazdy w klasyfikacji końcowej, wskazane przez Kierownika Zawodów we współpracy z Szefem Komisarzy Technicznych. Sędzia Zawodów może odstąpić od tych czynności.

4.41. Wytyczne co do mierników poziomu głośności

4.41.1. Technik kontroli głośności winien stawić się z odpowiednim wyprzedzeniem czasowym, aby móc omówić z kierownikiem zawodów i przedstawicielami komisji technicznej szczegóły dotyczące miejsca i protokołu badań.

4.41.2. Aparatura do pomiaru poziomu głośności winna posiadać odpowiedni układ kalibracyjny, który powinien być użyty bezpośrednio przed rozpoczęciem badań i przed każdym badaniem kontrolnym, jeśli zawodnikowi grożą sankcje dyscyplinarne.

Zaleca się by były dostępne dwa komplety sprzętu na wypadek nieprzydatności tachometru, aparatury do pomiaru poziomu głośności lub układu kalibracyjnego podczas kontroli technicznej.

4.41.3. Przed rozpoczęciem badań technik kontroli głośności powinien skontaktować się z nie więcej niż dwoma posiadaczami licencji PZM uczestnika lub producenta, lub kierownikami zespołów, którzy posiadają mierniki poziomu głośności, celem uzgodnienia dokładności oficjalnego miernika poziomu głośności. Jeżeli jest to możliwe.

4.41.4. Badań nie należy przeprowadzać podczas deszczu lub w warunkach nadmiernej wilgotności. Pojazdy, co do których istnieje podejrzenie o przekroczenie poziomu głośności, mogą być sprawdzane osobno, gdy warunki na to pozwolą.

4.41.5. W przypadku wiatru silniejszego niż umiarkowany pojazdy należy ustawić zgodnie z kierunkiem wiatru (głośność będzie biec z wiatrem, oddalając się od mikrofonu).

4.41.6. Należy zawsze ustawiać miernik na „zwolnioną odpowiedź”.

4.41.7. Pokrętło na mierniku należy ustawić w położenie A.

4.41.8. Należy zawsze zaokrąglić odczyty w dół, tj. 100 dB/A zamiast 100,9 dB/A.

4.41.9. miernik typu 1: odjąć 1 dB/A
miernik typu 2: odjąć 2 dB/A

4.41.10. Temperatura otoczenia:

Poniżej 10 °C: odjąć 1 dB/A

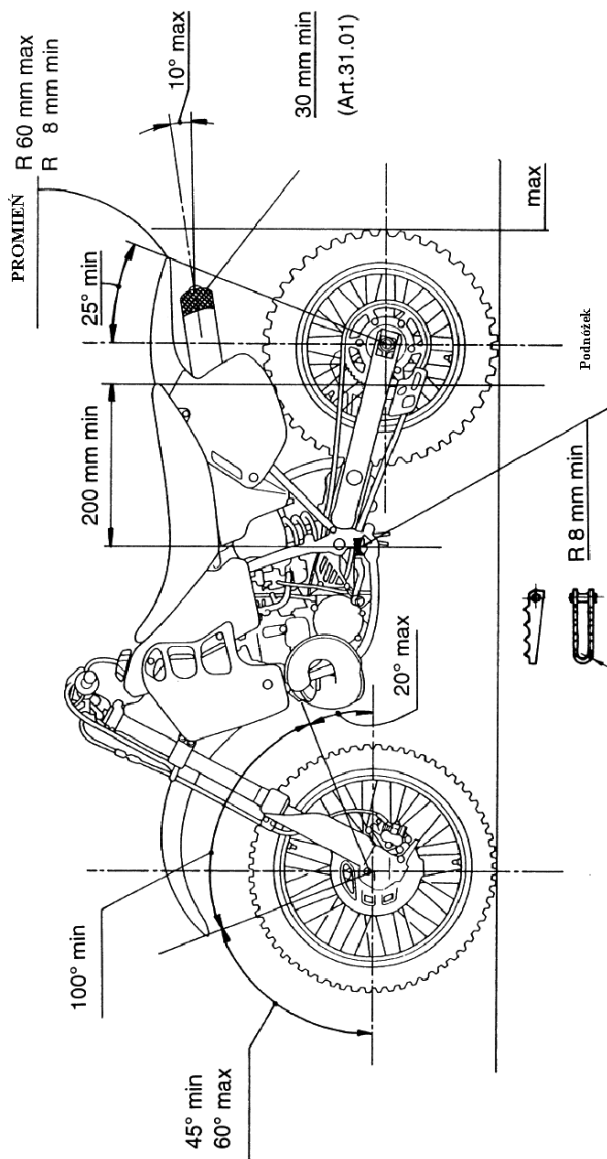
Poniżej 0 °C: odjąć 2 dB/A

Wszystkie tolerancje są kumulowane. Procedura zależy od dyscypliny sportowej oraz od decyzji powziętych po wstępnych dyskusjach z Kierownikiem Zawodów.

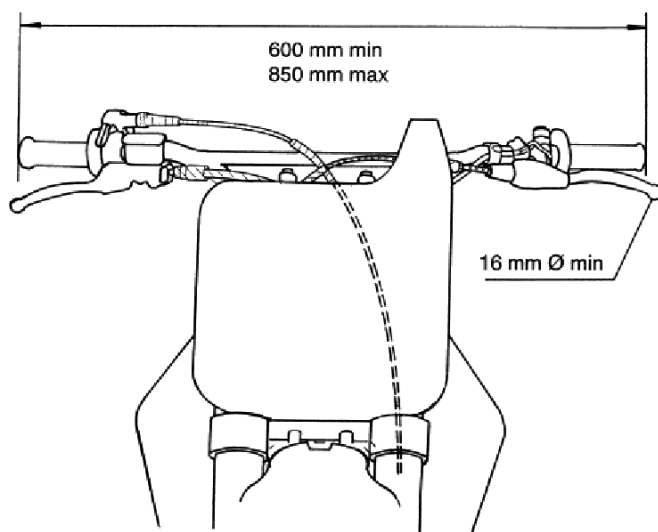
4.42. Pomiar czasu

Za sprawy związane z pomiarem czasu odpowiada komisja chronometrażu.

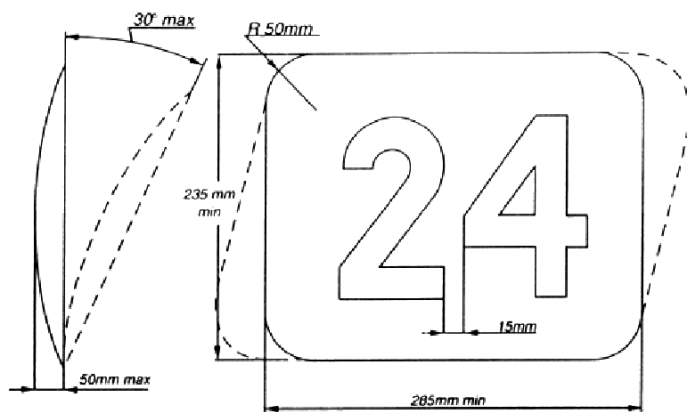
MOTOCYKL MOTOCROSSOWY (Diagram E,F)



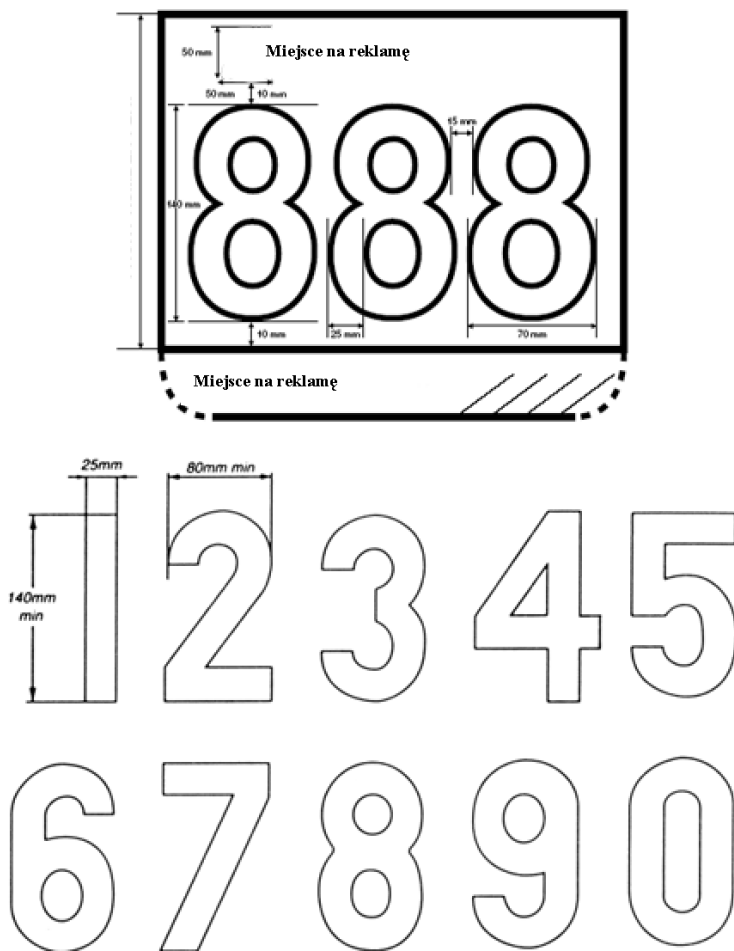
SZEROKOŚĆ KIEROWNICY (Diagram O)



TABLICA Z NUMEREM (Diagram O)



WYMIARY CYFR (Diagram O)



CZCIONKI (Diagram O)

Futura Heavy

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Futura Heavy Italic

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Univers Bold

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Univers Bold Italic

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Oliver Med.

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Oliver Med. Italic

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Franklin Gothic

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Franklin Gothic Italic

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

ZNAKI HOMOLOGACYJNE KASKÓW

(Standardy Międzynarodowe)

ECE 22 - 04 albo ECE 22 - 05, "P" (EUROPA)

Znak ECE składa się z okręgu otaczającego literę E wraz z numerem kraju, który przyznał aprobatę.



E1 dla Niemiec, E2 dla Francji, E3 dla Włoch, E4 dla Holandii, E5 dla Szwecji, E6 dla Belgii, E7 dla Węgier, E8 dla Czech i Słowacji, E9 dla Hiszpanii, E10 dla Jugosławii, E11 dla Wielkiej Brytanii, E12 dla Austrii, E13 dla Luksemburga, E14 dla Szwajcarii, E15 (pusty), E16 dla Norwegii, E17 dla Finlandii, E18 dla Danii, E19 dla Rumunii, E20 dla Polski, E21 dla Portugalii, E22 dla Rosji, E23 dla Grecji, E24 dla Irlandii, E25 dla Chorwacji, E26 dla Słowenii, E28 dla Białorusi, E29 dla Estonii, E30 (pusty), E31 dla Bośni i Hercegowiny, E32 dla Łotwy, E34 dla Bułgarii, E37 dla Turcji, E40 dla Macedonii, E43 dla Japonii, E45 (pusty), E46 (pusty), E47 (pusty), E48 Nowej Zelandii.

Pod literą E, numer aprobaty powinien zawsze zaczynać się od 04 (dla ECE 22-04) albo 05 (dla ECE 22-05). Pod numerem aprobaty jest numer seryjny produkcji (Etykieta na pasku zapinającym lub we wnętrzu kasku).

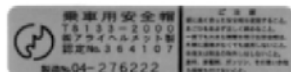


(WIELKA - BRITAIN)

BS. 6658 TYPU. A.

(OFF ROAD) TYP. B.

(Etykieta umieszczona na zewnątrz kasku).



(JAPONIA) JIS T 8133 : 2000

(Etykieta umieszczona wewnątrz kasku).



(Stany Zjednoczone Ameryki Pn.) M2000

(Etykieta umieszczona wewnątrz kasku)

Więcej szczegółów – patrz Przepisy Techniczne FIM

DZIESIĘĆ TESTÓW DOPASOWUJĄCYCH KASK

1. Aby nabyć odpowiedni rozmiar kasku, zmierz obwód głowy.
2. Sprawdź czy kask nie rusza się na boki.
3. Pasek kasku zapnij w bezpieczny sposób.
4. Z głową pochyloną do przodu spróbuj podciągnąć kask od tyłu aby upewnić się, że kask nie może być zdjęty w ten sposób.
5. Sprawdź, czy dobrze widzisz przez ramię.



6. Upewnij się, że nic nie przeszkadza ci oddychać w kasku i nigdy nie zakrywaj nosa ani ust.
7. Nie owijaj szyi szalikiem aby nie zablokować dostępu powietrza do kasku. Nie noś szalika pod paskiem zapinającym kask.
8. Upewnij się, że osłona może być zdjęta jedną ręką w rękawicy.
9. Sprawdź czy tył kasku został zaprojektowany tak, że chroni kark.
10. Zawsze kupuj najlepszy kask na jaki cię stać

ROZDZIAŁ 4 ENDURO

REGULAMIN TECHNICZNY – ENDURO

4.1. Definicja motocykla

Motocykl jest to pojazd napędzany silnikiem mający mniej niż cztery koła – przeznaczony do przewożenia jednej lub więcej osób, z których jedna jest kierowcą pojazdu. Zasadniczo koła powinny stykać się z ziemią, z wyjątkiem pewnych wyjątkowych okoliczności. W celu pokonania pewnych powierzchni jedno lub wszystkie koła mogą być zastąpione płozami, rolkami lub gąsienicami.

4.5. Kategorie i grupy motocykli

W Polsce rozgrywane są zawody tylko dla motocykli kategorii I grupy A1 (dwukołowe pojazdy jednośladowe) i kategorii II grupy G (quady – pojazdy na 4 kołach z oponami terenowymi-balonowymi, umieszczonymi na końcach obu przekątnych pojazdu. Quad jest napędzany przez tylne koła umieszczone na sztywnej osi. Skrzynia korbowia silnika nie powinna znajdować się za kierowcą. Przeznaczony jest tylko dla jednego zawodnika siedzącego okrakiem. Kierowanie następuje poprzez kierownicę typu motocyklowego. Zawody dla pozostałych kategorii i grup ustalonych przez FIM mogą być rozgrywane na podstawie specjalnej uchwały GKSM.

4.7. Podział na klasy (wg FIM)

Klasa	ponad [cm ³]	do [cm ³]
50		50
80	50	85
100	85	100
125	100	125
175	125	175
250	175	250
450	250	450
500	450	500

750	500	750
1000	750	1000
1300	1000	1300

Klasy aktualne spośród ww. w rozgrywkach mistrzowskich danego roku są wyznaczane dla każdej specjalności przez GKSM i podane do wiadomości nie później niż do końca roku poprzedniego.

4.II. Pomiar pojemności skokowej silnika (tłokowy – obieg „Otto”)

Pojemność skokową silnika oblicza się wg wzoru:

$$V = \frac{\pi \times D^2}{4} C$$

gdzie: V – pojemność skokowa silnika

D – średnica cylindra

C – skok tłoka

$$\pi = 3,14159... = \sim 3,1416$$

Pomiaru średnicy cylindra należy dokonać z dokładnością 0,1 mm.

Gdy przy tej dokładności pomiaru, pojemność nieznacznie przekroczyła dozwoloną wartość, należy dokonać powtórnego pomiaru silnika zimnego z dokładnością do 0,01 mm.

4.I7. Udział w zawodach motocykli z silnikiem z doładowaniem jest zabroniony

Nie jest uznawany za doładowany silnik jeśli pojemność geometryczna urządzenia doładowującego wraz z pojemnością cylindra roboczego (jeśli bierze on udział w doładowywaniu) nie przekracza pojemności maksymalnej danej klasy.

4.I8. Telemetria

Nie dozwolone jest przekazywanie w jakikolwiek sposób informacji z/do poruszającego się motocykla. Organizator może wymagać zainstalowania na motocyklu oficjalnego urządzenia przekąźnikowego. Urządzenie służące do automatycznego pomiaru czasu nie jest uważane za telemetrię. Urządzenie takie nie może zakłócać w jakikolwiek sposób oficjalnego pomiaru czasu.

4.25. Przepisy ogólne

4.25.1. Zabronione jest użycie tytanu w konstrukcji ramy, przedniego widelca, kierownicy, wahaczy, osi wahaczy i osi kół. Zabronione jest także używanie stopów lekkich w konstrukcji osi kół. Nakrętki i śruby mogą być ze stopów tytanowych.

Na trasie test na obecność tytanu może być przeprowadzony w następujący sposób:

4.25.1.1 Test magnetyczny (tytan nie jest magnetyczny)

4.25.1.2. Test z 3% kwasem azotowym (tytan nie reaguje na kwas. Jeśli metal jest stalą, kropla kwasu pozostawi czarne plamy)

4.25.1.3. Test na ciężar właściwy. Ciężar właściwy stopów tytanowych wynosi 4–4,5 a stali 7,5–8,7. Można go określić ważąc daną część (np. zawór wlotowy, dźwigienka zaworowa, popychacz) a następnie mierząc jej objętość poprzez włożenie do menzurki z wodą.

4.25.1.4. W razie wątpliwości testy należy przeprowadzić w odpowiednim laboratorium materiałowym.

4.25.2. Stopy aluminium są rozpoznawalne wizualnie.

4.26. Definicja ramy motocykla solo

Jest to struktura lub struktury użyte do połączenia wszystkich mechanizmów kierujących znajdujących się z przodu maszyny, z silnikiem i skrzynią biegów, a także wszystkimi składnikami tylnego zawieszenia.

4.26.1. Każdy motocykl znajdujący się w parku zamkniętym musi być wyposażony w podstawkę boczną. Podstawka musi być zamocowana bądź do ramy, bądź do uchylnego ramienia.

4.27. Urządzenia rozruchowe

Motocykle muszą być wyposażone w urządzenia rozruchowe.

4.29. Osłona układu napędowego

4.29.1. Osłona musi być przymocowana do wałka koła zębatego.

4.29.2. Osłona łańcucha musi być zamontowana w ten sposób by zapobiegać wsunięciu nogi pomiędzy łańcuch a koło zębate na tylnym kole.

4.31. Układ wydechowy

Układy wydechowe muszą całkowicie odpowiadać wymaganiom przepisów o kontroli głośności.

4.31.1. Stosowanie w układach wydechowych jakichkolwiek nie oryginalnych systemów zaworowych w celu zmiany wyniku testu głośności jest zabronione. Dozwolone są jedynie systemy zaworowe przewidziane przez producenta na rurze wydechowej. Ich ustawienie może być dowolne.

4.31.2. Koniec układu wydechowego na długości minimum 30 mm musi być poziomy i równoległy do podłużnej osi motocykla (z tolerancją +10 stopni) nie może wystawać poza korpus tłumika więcej niż 5 mm. Wszystkie ostre krawędzie muszą być zaokrąglone promieniem minimum 5 mm.

4.31.3. Koniec układu wydechowego nie może wystawać do tyłu poza linię pionową styczną do zewnętrznego brzegu tylnej opony.

4.33. Kierownica

4.33.1. Szerokość kierownicy nie może być mniejsza niż 600 mm i większa niż 850 mm.

4.33.2. Poprzeczka wzmacniająca kierownicy musi mieć osłonę zabezpieczającą. Kierownica bez poprzeczki musi być wyposażona osłonę zabezpieczającą umieszczoną na jej środku, zakrywającą szeroko jej mocowania.

4.33.5. Końce kierownicy muszą być zaczopowane trwałym materiałem lub pokryte gumą.

4.33.8. Muszą być zainstalowane ograniczniki skrętu (inne niż amortyzatory skrętu) zapewniające minimalny odstęp 30 mm pomiędzy kierownicą a zbiornikiem paliwa przy pełnym skręcie.

4.33.9. Mocowania kierownicy muszą być wykonane bardzo starannie i wygięte takim promieniem by nie spowodować karbu na kierownicy.

4.33.10. Jeżeli na kierownicy zamocowane są osłony rąk, muszą one być wykonane z materiału odpornego na uderzenia (niełamliwego) i być trwale otwarte od strony rąk.

4.33.11. Zabroniona jest naprawa metodą spawania kierownic wykonanych ze stopów lekkich.

4.35. Dźwignie sterujące

4.35.1. Wszystkie dźwignie na kierownicy muszą być zakończone kulkami o średnicy min. 16 mm. Kulki te mogą być także spłaszczone, lecz wszystkie ich strony muszą być zaokrąglone, a grubość spłaszczonej części kulki musi wynosić min. 14 mm.

4.35.3. Każda dźwignia sterująca zarówno ręczna jak i nożna, musi być zamontowana na oddzielnej osi obrotu.

4.35.4. Jeśli dźwignia hamulca jest zamocowana na osi podnóżka, musi pracować w każdych warunkach nawet gdy podnóżek jest urwany lub zdeformowany.

4.37. Sterowanie przepustnicy

4.37.1. Rękojeść pokrętła przepustnicy nie trzymana ręką, musi zamykać się samoczynnie.

4.37.3. Na kierownicy musi być zamocowany przycisk wyłącznika zapłonu w taki sposób by kierowca mógł zgasić silnik bez zdejmowania ręki z rączki kierownicy.

4.39. Podnóżki

4.39.1. Dla bezpieczeństwa końce podnóżków muszą być zaokrąglone promieniem co najmniej 8 mm (patrz rys. 1). Podnóżki mogą być składane, pod warunkiem zamontowania urządzenia powodującego automatyczne ich powracanie do położenia normalnego.

4.41. Hamulce

4.41.1. Wszystkie motocykle muszą posiadać co najmniej dwa skutecznie działające hamulce (po jednym na każde koło), sterowane niezależnie.

4.43. Błotniki

Błotniki muszą być szersze od opon.

4.43.1. Błotniki muszą wystawać na boki poza oponę z obu jej stron.

4.43.2. Przedni błotnik musi osłaniać co najmniej 100° obwodu koła. Kąt utworzony przez dwie linie, jedną poprowadzoną od przedniego brzegu błotnika do środka przedniego koła i drugą poprowadzoną poziomo przez środek koła, wzdłuż motocykla, musi zawierać się między 45° a 60° .

4.43.3. Tylny błotnik musi osłaniać co najmniej 120° obwodu koła. Kąt utworzony przez dwie linie, jedną poprowadzoną od tylnego brzegu błotnika do środka koła i drugą poprowadzoną przez środek koła, wzdłuż motocykla, nie może przekraczać 20° (z zawodnikiem siedzącym na motocyklu).

4.47. Koła, obręcze, opony

4.47.1. Wszelkie pomiary opon muszą być dokonywane po zamontowaniu ich na obręcz i po napompowaniu do ciśnienia 1 kg/cm^2 . Pomiar musi być dokonywany na odcinku opony położonym pod kątem 90° w stosunku do gruntu.

4.47.2. Niedozwolone są jakiekolwiek przeróbki obręczy w stosunku do wykonania fabrycznego, z wyjątkiem szprych, zaworów i trzymania opon.

4.51. Opony enduro

4.51.1. Wymiary przednich opon są dowolne.

4.51.3. Niedozwolone jest używanie opon z metalowymi kołkami, kolcami, łańcuchami lub innymi urządzeniami przeciwślizgowymi. Zabronione jest także używanie opon z bieżnikiem typu łopatkowego.

4.51.4. Można stosować tylko opony dostępne w handlu. Muszą one znajdować się w katalogach powszechnie dostępnych wyrobów producenta. Opony muszą być wyprodukowane zgodnie z przepisami Europejskiej Organizacji Technicznej Opon i Obręczy (ETRTO), spełniając wymogi dotyczące obciążenia i szybkobieżności i mieć minimalny opis serwisowy 45M. Opony muszą mieć oznakowanie „E” i/lub aprobatę DOT z numerem wytłoczonym na oponie.

4.51.5. Obowiązuje następująca specyfikacja bieżnika: głębokość mierzona pod kątem prostym do powierzchni bieżnika maksimum 13 mm. Wszystkie klocki bieżnika muszą kończyć się na tej samej wysokości.

4.55. Numery startowe

W rajdach enduro obowiązują numery startowe

4.55.3. Tablice muszą być wykonane ze sztywnego, trwałego materiału, w kształcie prostokątnym o wymiarach 285 x 235 mm (patrz rys.).

4.55.4. Dozwolona wypukłość tablic max. 50 mm. Zginanie tablic lub zakrywanie ich innymi częściami motocykla jest niedozwolone.

4.55.5. Jedna tablica musi znajdować się na przodzie, a jej maksymalne odchylenie od pionu w kierunku tyłu może wynosić 30°. Pozostałe tablice muszą znajdować się po obu stronach motocykla, w jego tylnej części, umieszczone pionowo, w sposób widoczny, wykluczający możliwość zasłonięcia ich przez zawodnika będącego w pozycji jeździeckiej, lub część motocykla.

4.55.6. Zamiast stosowania oddzielnych tablic, numery mogą być namalowane na motocyklu pod warunkiem, że pole powierzchni na której są namalowane odpowiada polu normalnej tablicy i jest pokryte matową farbą w odpowiednim kolorze.

4.55.7. Cyfry muszą być czytelne, matowe. Minimalne wymiary cyfr:

wysokość	140 mm
szerokość cyfry	80 mm
grubość linii	25 mm
odległość cyfr	15 mm

4.55.8. Sposób pisania cyfr wg zasad angielskich tzn.: pojedyncza pionowa linia oznacza jedynkę, a siódmkę tworzy pochyła linia z jedną linią poziomą (patrz rys.).

4.55.9. Wszystkie inne tablice i znaki (poza rejestracyjnymi) na motocyklu nie będące numerem startowym muszą być zdjęte przed rozpoczęciem zawodów.

4.55.II. Boczne tablice numerów startowych muszą być umieszczone powyżej linii poziomej przechodzącej przez oś tylnego koła. Przednia krawędź tablicy musi znajdować się co najmniej 200 mm za linią pionową przechodzącą przez podnózek.

4.55.I2. Kolory tła i cyfr numeru startowego zależą od klasy motocykla i typu zawodów. Szczegółowe ustalenia powinny być umieszczone w regulaminach uzupełniających zawodów.

Kolory muszą być matowe i zgodne z katalogiem RAL:

• Czarny	9005
• Żółty	1003
• Czerwony	3020
• Zielony	6002
• Biały	9010

Ogólne zasady są następujące:

tło żółte, cyfry czarne z wyjątkiem ISDE (Międzynarodowa Sześciodniówka Enduro) gdzie:

- Zespół Trophy – tło czerwone, cyfry białe
- Zespół Trophy Junior – tło zielone, cyfry białe

4.55.I3. Powyższe cyfry muszą być wręczone każdemu zawodnikowi przez organizatora podczas odbioru wstępnego i obowiązuje ich posiadanie podczas całej Sześciodniówki. Każdy zawodnik, który wycofuje się z zawodów musi natychmiast zdjąć numery startowe.

4.55.I4. Obowiązujące w rozgrywkach MP kolory będą podawane w komunikacie GKSM z zasadami rozgrywek na dany rok.

4.56. Oświetlenie, wyposażenie sygnalizacyjne i szybkościomierze

Motocykle i ich wyposażenie muszą odpowiadać przepisom prawa o ruchu drogowym oraz innym przepisom wyspecyfikowanym w regulaminie zawodów.

Musi być zamontowana tylna lampa odpowiadająca przepisom drogowym kraju w jakim zarejestrowany jest motocykl. Generator prądu musi pracować w sposób ciągły, dostarczając prąd w czasie całych zawodów i w czasie kontroli motocykla po zawodach. Wszystkie połączenia elektryczne muszą być zachowane.

4.63. Paliwa i oleje

4.63.1. Motocykle muszą stosować benzynę bezołowiową zgodną ze specyfikacją FIM.

4.63.2. Specyfikacja paliw i ich kontrola (patrz regulamin techniczny FIM)

4.65. Wyposażenie i ubrania ochronne

Podczas treningów i zawodów zawodnicy muszą być ubrani w następujący sposób:

4.65.1. Zawodnik musi być ubrany w ubranie ochronne z materiału lub ze skóry, buty do kolan skórzane lub z materiału ekwiwalentnego. Zaleca się używanie dodatkowych ochraniaczy plecowo-piersiowych.

4.65.2. Materiały lub substancje, z których zrobione są ubrania muszą być aprobowane przez Federację Narodową.

4.65.7. Materiały zastępujące skórę

Materiały te muszą być ekwiwalentne dla skóry bydlęcej o grubości co najmniej 1,5 mm i mieć następującą charakterystykę:

- a) niepalny
- b) odporny na ścieranie
- c) posiadający wysoki współczynnik tarcia ze wszystkimi typami asfaltu
- d) wchłaniający pot

- e) nietoksyczny i niealergiczny
- f) nietopliwy
- g) ubrania z materiałów innych niż skóra powinny mieć wszytą etykietkę z napisem „zgodne z przepisami FIM”

4.67. Kaski

Zawodnicy uczestniczący w treningach i zawodach muszą mieć założony kask ochronny. Kask musi być odpowiednio zapięty i być w dobrym stanie. Kask powinien mieć zapięcie zatrzaskowe. Dozwolone jest używanie kasków wieloczęściowych pod warunkiem, że w przypadku nagłej konieczności kask taki może być szybko i łatwo zdjęty z głowy zawodnika tylko poprzez odpięcie zatrzasku paska. Kaski używane w zawodach muszą posiadać znaki zatwierdzające jednej z federacji narodowych zrzeszonych w FIM. (Wzory znaków zatwierdzających i spis norm jakim powinny odpowiadać kaski – patrz Komunikat GKSM).

4.70. Znaki zatwierdzające

Kaski w zawodach muszą być nieuszkodzone i nie może być w jakikolwiek sposób zmieniona ich pierwotna budowa. W przypadku stwierdzenia przez kierownika zawodów, sędziego czy komisję techniczną, iż kask jest uszkodzony, znak zatwierdzający zostanie natychmiast usunięty. Po wypadku kask musi być przedstawiony do kontroli komisji technicznej. Kask powinien być szczelnie dopasowany do głowy zawodnika.

W czasie jazdy zawodnik musi mieć kask dokładnie zapięty.

Komisarz techniczny w miarę możliwości powinien podczas odbioru technicznego sprawdzić czy pasek zapięcia kasku nie zsuwa się z brody zawodnika i czy kask nie daje się zsunąć z głowy do tyłu przy zapiętym pasku.

4.71. Okulary i szyby ochronne

Dozwolone jest używanie okularów i szyb ochronnych z elastycznego materiału pod warunkiem, że nie stanowią one integralnej części kasku i nie są porysowane.

4.73. Barwy narodowe kasków

W międzynarodowych zawodach zespołowych zawodników obowiązuje używanie kasków w ustalonych barwach narodowych. Zawodników polskich obowiązuje używanie kasków w kolorze białym z czerwonym poziomym paskiem na obrzeżu.

Lista barw kasków dla innych państw - patrz regulamin techniczny FIM. Niezależnie od powyższych barw posiadacze tytułu Mistrza Świata lub Mistrza Kraju mogą umieścić na kasku pas szerokości 50 mm przebiegający centralnie od przodu do tyłu w barwach tęczowych lub narodowych.

W zawodach rozgrywanych pomiędzy zespołami narodowymi, kaski wszystkich członków zespołu, muszą być tego samego koloru i niezależnie od barw narodowych muszą mieć znakowanie wykonane metodą klejenia barwnych taśm w kolorach flag narodowych.

4.75. Godło FIM

W pewnych okolicznościach FIM może zezwolić na umieszczenie swojego godła na częściach ekwipunku dla oznaczenia, że są one zgodne z wymaganiami przepisów wydanych przez FIM. Gdy to zezwolenie jest wydane, a ekwipunek jest w dobrym stanie, znak ten stanowi gwarancję zgodności sprzętu z wymaganiami FIM.

4.76. Plastry

Numery startowe muszą odpowiadać następującym warunkom:

- 4.76.1.** Musi być czarny numer na białym tle
- 4.76.2.** Rozmiar tła: 25 x 25 cm maksimum
- 4.76.3.** Wysokość cyfry 15 cm
- 4.76.4.** Szerokość cyfry 6 cm
- 4.76.5.** Szerokość linii 2 cm
- 4.76.6.** Reklamy mogą być zamieszczone jedynie poza strefą 25 x 25 cm
- 4.76.7.** Plastry plastikowe nie są dozwolone

4.77. Kontrola

- 4.77.1.** Przepisy ogólne

Zawodnik przez cały czas jest odpowiedzialny za swój motocykl. Kierownik komisji technicznej musi być obecny na miejscu zawodów na

1 godzinę przed rozpoczęciem odbioru technicznego. Musi on poinformować kierownika zawodów o swoim przybyciu.

Kierownik komisji technicznej powinien zapoznać członków komisji technicznej z ich obowiązkami i jest odpowiedzialny za ich właściwe wykonanie.

Kontrola techniczna powinna być poprzedzona kontrolą dokumentów (dow. rejestracyjny, OC, pozwolenie na prowadzenie pojazdów – odbiór wstępny), wypełnieniem właściwego formularza i ewentualną kontrolą medyczną.

Na odbiór techniczny zawodnik musi zgłosić się wraz z motocyklem, w czasie określonym w Regulaminie Uzupełniającym.

Kierownik komisji technicznej musi sporządzić listę motocykli przyjętych podczas kontroli i poinformować kierownika zawodów o wynikach odbioru technicznego.

Zawodnik nie podporządkowujący się wymogom podanym wyżej może być wykluczony z zawodów.

Kierownik zawodów może nie dopuścić do zawodów zawodnika, który stanowi niebezpieczeństwo dla innych zawodników lub widzów.

4.77.2. Przepisy szczegółowe

4.77.2.1.

Odbiór techniczny

1. Odbiór techniczny musi odbywać się w następujących terminach: Sześciodniówka (ISDE) – dwa dni przed startem pierwszego dnia. Mistrzostwa Świata i pozostałe zawody dwudniowe enduro – w dniu poprzedzającym start.
2. Odbiór techniczny musi być przeprowadzony w czasie podanym w regulaminie uzupełniającym zawodów.
3. Zawodnik musi osobiście przedstawić czysty motocykl, kask i mieć wypełnioną kartę odbioru technicznego.
4. Zawodnik może przedstawić do odbioru tylko jeden motocykl.
5. Na początku odbioru musi być przeprowadzony pomiar głośności. Poziom głośności musi być odnotowany w karcie odbioru technicznego a tłumik oznakowany farbą.
6. W czasie odbioru musi być skontrolowana zgodność motocykli z przepisami FIM. Przyjęte motocykle muszą być oznakowane zgodnie z przepisami art. 12.5.3. Regulaminu Enduro.
7. Zawodnicy muszą potwierdzić swym podpisem prawidłowość oznakowania. Następnie motocykle przeprowadza się do parku zamkniętego.

8. Natychmiast po zakończeniu odbioru kierownik komisji technicznej musi przedstawić kierownikowi zawodów listę przyjętych motocykli wraz z poziomem głośności.
9. Podczas zawodów, w strefach startu i mety członkowie komisji technicznej muszą kontrolować przebieg wymiany części w motocyklach. Muszą zwracać uwagę na stan motocykli i pilnować, by nie udzielano niedozwolonej pomocy.
10. Na poszczególnych PKC członkowie komisji technicznej muszą mieć nadzór nad przebiegiem napraw i udzielaną pomocą techniczną. muszą także kontrolować oznakowanie motocykli, dla upewnienia się, że na trasie nie dokonano niedozwolonych zmian w motocyklu.
11. Na mecie każdego dnia zawodów członkowie komisji technicznej muszą skontrolować wszystkie oznakowane części motocykla i jego stan. Zawodnik ma prawo w ciągu 30 minut nareperować lub wymienić tłumik zgodnie z art. 12.6.5. regulaminu enduro.
12. Po kontroli motocykla na mecie zawodów musi on być przeprowadzony do parku zamkniętego i pozostawać tam w ciągu 30 minut od przyjazdu ostatniego zawodnika. Motocykl musi być poddany kontroli w przypadku protestu lub na życzenie kierownictwa zawodów.
13. Jeśli motocykl lub jego część musi zostać kompletnie rozebrany w celu weryfikacji, to musi być on odpowiednio zabezpieczony i przetransportowany do miejsca gdzie są odpowiednie warunki do rozbiórki. Rozbiórka może być tylko zarządzona przez Jury lub Sędziego Zawodów i musi być przeprowadzona pod kontrolą Komisji Technicznej. Jeśli rozbiórka jest wynikiem złożonego protestu, to strona przegrywająca ponosi wszelkie koszty z nią związane.

4.77.3. Motocykle niebezpieczne

Jeśli podczas zawodów członek komisji technicznej stwierdzi, że jakiś motocykl jest uszkodzony i może stanowić zagrożenie dla innych zawodników, musi natychmiast zawiadomić o tym kierownika zawodów lub jego zastępcę. Ich obowiązkiem jest wykluczenie takiego motocykla z brania udziału w zawodach.

4.79. Kontrola głośności

Poziom głośności powinien być mierzony w następujący sposób: mikrofon musi być umieszczony na wysokości wylotu układu wydecho-

wego, ale nie mniejszej niż 20 cm nad gruntem i w odległości 0,5 m. mierzonej pod kątem 45° do osi wzdłużnej układu. Jeśli zachowanie minimalnej wysokości 20 cm jest niemożliwe, pomiar może być także przeprowadzony przy mikrofonie umieszczonym z góry układu pod kątem 45°. Podczas pomiaru motocykl musi być na biegu neutralnym (na luzie). Po przeprowadzeniu pomiaru, tłumik musi być oznakowany i jego wymiana jest zabroniona z wyjątkiem wymiany na zapasowy tłumik poddany przedtem pomiarowi głośności i oznakowany.

Zawodnik po uruchomieniu silnika zwiększa jego obroty na biegu jałowym do wielkości pomiarowej. W czasie pomiaru zawodnik musi siedzieć na motocyklu w pozycji jeździeckiej. Motocykle, które przekraczają dozwolony poziom głośności mogą być przedstawione do kontroli kilkakrotnie po wykonanej korekcie technicznej.

Tabela głośności

Skok tłoka [mm]	Obroty wału [obr./min]	Skok tłoka [mm]	Obroty wału [obr./min]
30	11.000	66	5.000
31	10.645	67	4.925
32	10.313	68	4.853
33	10.000	69	4.783
34	9.706	70	4.714
35	9.429	71	4.648
36	9.167	72	4.583
37	8.919	73	4.521
38	8.684	74	4.459
39	8.462	75	4.400
40	8.250	76	4.342
41	8.049	77	4.286
42	7.857	78	4.231
43	7.674	79	4.177
44	7.500	80	4.125
45	7.333	81	4.074
46	7.174	82	4.024

47	7.021	83	3.976
48	6.875	84	3.929
49	6.735	85	3.882
50	6.600	86	3.837
51	6.471	87	3.793
52	6.346	88	3.750
53	6.226	89	3.708
54	6.111	90	3.667
55	6.000	91	3.626
56	5.893	92	3.587
57	5.789	93	3.548
58	5.690	94	3.510
59	5.593	95	3.474
60	5.500	96	3.438
61	5.410	97	3.402
62	5.323	98	3.367
63	5.238	99	3.333
64	5.156	100	3.300
65	5.077		

Maksymalny poziom głośności: 94 dB/A/.

W czasie pomiaru hałas z otoczenia nie może przekraczać poziomu 80 dB/A/ w promieniu 5 metrów od silnika.

Ze względu na wpływ temperatury otoczenia na wyniki pomiarów, przy pomiarach przeprowadzanych w temperaturze poniżej 10°C stosuje się tolerancję +1 dB/A/, a przy temperaturze poniżej 0°C tolerancję +2 dB/A/.

4.79.1. Kontrola głośności w czasie zawodów

Jeśli w zawodach przewidziany jest pomiar poziomu głośności w trakcie zawodów, to podczas tego pomiaru nie stosuje się tolerancji .

Pomiaru głośności nie powinno się przeprowadzać podczas deszczu lub dużej wilgotności.

Przy wietrze większym niż umiarkowany motocykle powinny stać przodem do kierunku wiatru.

Wyniki pomiaru zawsze zaokrągla się w dół, np. $94,9 \text{ dB/A} = 94 \text{ dB/A}$.
Dla poszczególnych klas przyrządów pomiarowych stosuje się tolerancję odczytu:

Miernik typu 1: minus 1 dB/A/

Miernik typu 2: minus 2 dB/A/.

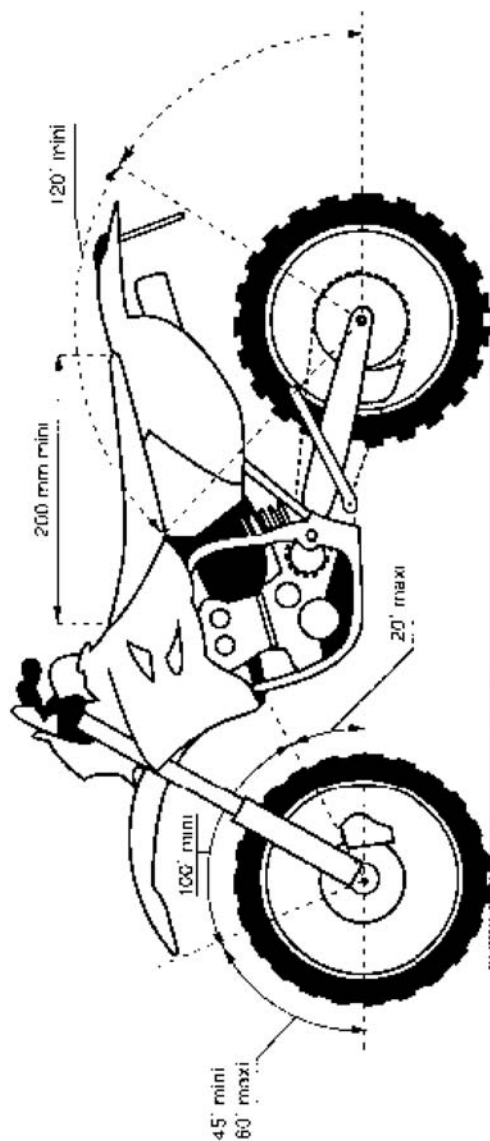
Powyższe tolerancje można kumulować z tolerancjami wym. w p. 4.79.

4.83. Specyfikacja Quadów

Z uwagi na rozbieżność przepisów z Quadami używanymi w Polsce , do uzgodnienia z GKSM

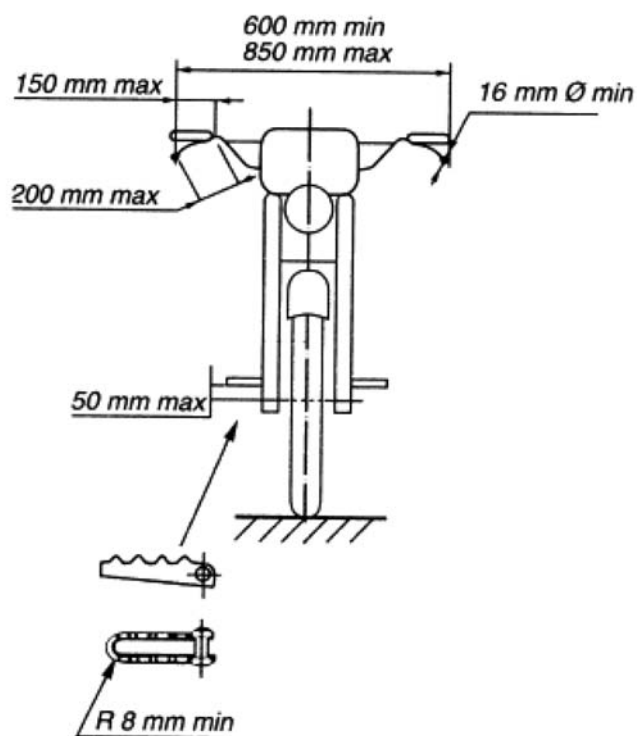
MOTOCYKL ENDURO

Widok z boku

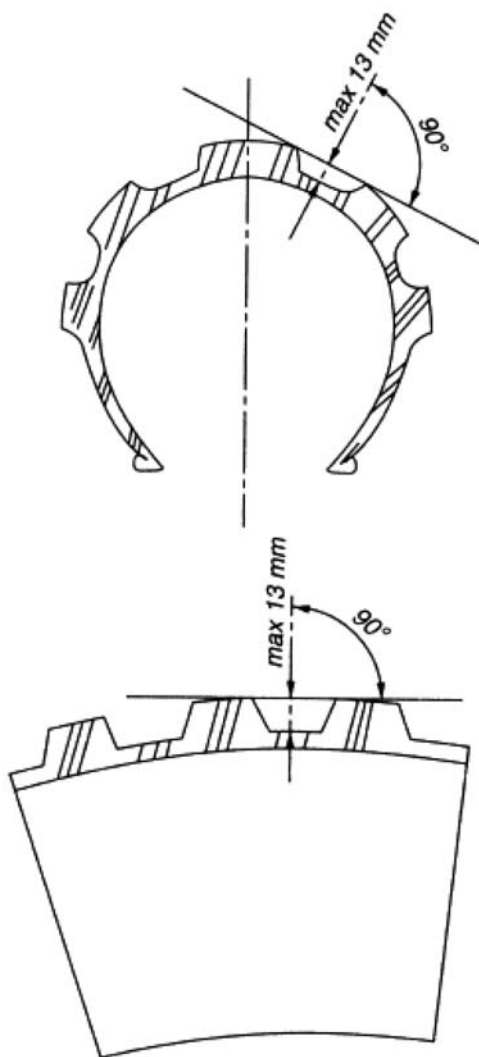


MOTOCYKL ENDURO

Widok z przodu



OPONA ENDURO



ZNAKI HOMOLOGACYJNE KASKÓW

(Standardy Międzynarodowe)

ECE 22 - 04 albo ECE 22 - 05, "P" (EUROPA)

Znak ECE składa się z okręgu otaczającego literę E wraz z numerem kraju, który przyznał aprobatę.



E1 dla Niemiec, E2 dla Francji, E3 dla Włoch, E4 dla Holandii, E5 dla Szwecji, E6 dla Belgii, E7 dla Węgier, E8 dla Czech i Słowacji, E9 dla Hiszpanii, E10 dla Jugosławii, E11 dla Wielkiej Brytanii, E12 dla Austrii, E13 dla Luksemburga, E14 dla Szwajcarii, E15 (pusty), E16 dla Norwegii, E17 dla Finlandii, E18 dla Danii, E19 dla Rumunii, E20 dla Polski, E21 dla Portugalii, E22 dla Rosji, E23 dla Grecji, E24 dla Irlandii, E25 dla Chorwacji, E26 dla Słowenii, E28 dla Białorusi, E29 dla Estonii, E30 (pusty), E31 dla Bośni i Hercegowiny, E32 dla Łotwy, E34 dla Bułgarii, E37 dla Turcji, E40 dla Macedonii, E43 dla Japonii, E45 (pusty), E46 (pusty), E47 (pusty), E48 dla Nowej Zelandii.

Pod literą E, numer aprobaty powinien zawsze zaczynać się od 04 (dla ECE 22-04) albo 05 (dla ECE 22-05). Pod numerem aprobaty jest numer seryjny produkcji (Etykieta na pasku zapinającym lub we wnętrzu kasku).



(WIELKA - BRITAIN)

BS. 6658 TYP. A.

(OFF ROAD) TYP. B.

(Etykieta umieszczona na zewnątrz kasku).



(JAPONIA) JIS T 8133 : 2000

(Etykieta umieszczona wewnątrz kasku).



(Stany Zjednoczone Ameryki Pn.) M2000

(Etykieta umieszczona wewnątrz kasku)

Więcej szczegółów – patrz Przepisy Techniczne FIM

DZIESIĘĆ TESTÓW DOPASOWUJĄCYCH KASK

1. Aby nabyć odpowiedni rozmiar kasku, zmierz obwód głowy.
2. Sprawdź czy kask nie rusza się na boki.
3. Pasek kasku zapnij w bezpieczny sposób.
4. Z głową pochyloną do przodu spróbuj podciągnąć kask od tyłu aby upewnić się, że kask nie może być zdjęty w ten sposób.
5. Sprawdź, czy dobrze widzisz przez ramię.



6. Upewnij się, że nic nie przeszkadza ci oddychać w kasku i nigdy nie zakrywaj nosa ani ust.
7. Nie owijaj szyi szalikiem aby nie zablokować dostępu powietrza do kasku. Nie noś szalika pod paskiem zapinającym kask.
8. Upewnij się, że osłona może być zdjęta jedną ręką w rękawicy.
9. Sprawdź czy tył kasku został zaprojektowany tak, że chroni kark.
10. Zawsze kupuj najlepszy kask na jaki cię stać.

ROZDZIAŁ 4 T

REGULAMIN TECHNICZNY TRIAL

4.1. Definicja motocykla

Termin motocykl określa wszystkie pojazdy mające mniej niż cztery koła napędzany silnikiem i przeznaczony do przewożenia jednej lub więcej osób, spośród których jedna jest prowadzącym pojazd. Koła muszą się stykać z ziemią, za wyjątkiem chwilowych sytuacji. W celu poruszania się po pewnych powierzchniach specjalnych jedno lub więcej kół może zostać zastąpione nartą, łyżwą lub obłożone łańcuchami.

4.3. Dowolność konstrukcji

Zakładając, że motocykl spełnia wymogi określone przepisami FIM, przepisami dodatkowymi oraz określone warunki, których spełnienie wymagane jest podczas pewnych zawodów, nie ogranicza się marki, konstrukcji lub typu używanego motocykla.

Z konstrukcji motocykli dwukołowych, jednośladowych (Grupa A) musi wynikać, że pojazd jest kierowany jedynie przez kierowcę. Konstrukcja motocykli z koszem (Grupa B) musi umożliwiać przewóz pasażera.

4.5. Kategorie i grupy motocykli

Motocykle dzielą się na kategorie i grupy. Podział ten musi być zachowany na wszystkich zawodach.

W ogólności współzawodnictwo pojazdów należących do różnych kategorii, grup i klas jest zabronione, chyba że przepisy dodatkowe określają to inaczej.

Kategoria I

Motocykle napędzane za pomocą jednego koła stykającego się z ziemią w jednym kierunku.

Grupa A1 – Motocykle dwukołowe, jednośladowe

Motocykle dwukołowe pozostawiające jeden ślad na ziemi.

Grupa B1 – Pojazdu posiadające trzy koła zostawiające dwa ślady na ziemi składające się z motocykla zostawiającego jeden ślad i kosza pasażerskiego zostawiającego drugi ślad.

Grupa B2 – motocykle z koszem przytwierdzonym na stałe

Pojazdy z trzema kołami zostawiające dwa lub trzy ślady na ziemi w kierunku ruchu z koszem przytwierdzonym na stałe, który razem z motocyklem tworzy jedną całość.

Jeśli motocykl zostawia trzy ślady, linie przechodzące przez środek śladów pozostawionych przez koła motocykla nie mogą być oddalone o więcej niż 750 mm. Linie środkowe należy przeprowadzić wzdłuż śladu w kierunku ruchu.

W Polsce rozgrywane są zawody tylko dla motocykli kategorii I grupy A1. Zawody dla pozostałych kategorii i grup ustalonych przez FIM mogą być rozgrywane na podstawie specjalnej uchwały GKSM.

4.7. Podział na klasy (wg FIM)

Grupy podzielone są na klasy w zależności od pojemności cylindrów jak przedstawiono w następującej tabeli. W ogólności podział ten musi być zachowany na wszystkich zawodach.

Kategoria I

Grupa A1

Klasa	ponad (cm ³)	do (cm ³)
50	-	50
80	50	80
100	80	100
125	100	125
175	125	175
250	175	250
400	250	400
500	400	500
750	500	750
1000	750	1000
1300	1000	1300

Grupy B1, B2

Takie same jak w przypadku A1 powyżej 175 cm³.

Kategoria II

Grupa C – Specjalne motocykle dwukołowe

Grupa D – Specjalne motocykle trójkołowe

Grupa E – Skutery śnieżne

Grupa F – motocykle wyścigowe i żużlowe

Grupa G – Motocykle czterokołowe typu Quad

Są to terenowe motocykle czterokołowe z beczkowatymi kołami umieszczonymi na każdym z końców przekątnych pojazdu, składające się z kompletnego pojedynczego modułu z miejscem dla kierowcy siedzącego okrakiem, sterowane za pomocą kierownicy motocyklowej.

Kategoria III

Grupa J – Pojazdy z napędem elektrycznym (patrz artykuł 01.82 Regulaminu Technicznego Wyścigów)

4.II. Pomiar pojemności skokowej (silnik tłokowy)

Pojemność skokową silnika oblicza się wg wzoru:

$$V = \frac{\pi \times D^2}{4} C$$

gdzie: V – pojemność skokowa silnika

D – średnica cylindra

C – skok tłoka

$$\pi = 3,14159... = \sim 3,1416$$

Pomiary skoku i średnicy cylindra należy dokonać z dokładnością 0,1 mm.

Gdy przy tej dokładności pomiaru, pojemność nieznacznie przekroczyła dozwoloną wartość, należy dokonać powtórnego pomiaru silnika zimego z dokładnością do 0,01 mm. Wynik obliczeń należy wpisać z dokładnością dwóch cyfr po przecinku. W zawodach krajowych w przypadku silnika seryjnej produkcji dopuszcza się przelitrażowanie go o wielkość wynikającą z zastosowania nadwymiarów naprawczych przewidzianych fabrycznie dla danego modelu silnika. Za silnik produkcji seryjnej uważa się silnik, w którym nie dokonano zmian: – odlewu kadłuba, odlewu cylindra, skoku tłoka.

4.17. Doładowanie

Udział w zawodach motocykli z doładowaniem jest zabroniony. Nie jest uznawany za doładowanie wtrysk paliwa.

4.25. Zastrzeżenia materiałów

We wszystkich motocyklach zabronione jest użycie tytanu jako materiału konstrukcyjnego ramy, przedniego widelca, kierownicy, wahaczy i osi kół. Osie kół nie mogą być wykonane ze stopów lekkich.

4.27. Urządzenia rozruchowe

Motocykle rajdowe muszą być wyposażone w urządzenia rozruchowe.

4.29. Osłony mechanizmów przenoszenia napędów

Pośrednie zębate koło napędowe musi być osłonięte. Osłona łańcucha musi być przytwierdzona w taki sposób, aby zabezpieczyć przed przycięciem pomiędzy dolnym biegiem łańcucha a kołem zębatym na tylnym kole.

4.31. Układ wydechowy

Układy wydechowe muszą całkowicie odpowiadać wymaganiom przepisów o kontroli i głośności (patrz pkt. 4.79). Układ wydechowy nie może wystawać do tyłu poza linię pionową styczną do tylnego zarysu bieżnika. Koniec układu wydechowego na długości minimum 30 mm musi być poziomy i równoległy do podłużnej osi motocykla (z tolerancją $\pm 10^\circ$).

4.33. Kierownice

Szerokość kierownicy nie może być mniejsza niż 600 mm i większa niż 850 mm. Maksymalna długość rękojeści zamocowanych na kierownicy nie może przekraczać 150 mm. Końce kierownicy muszą być zaczopowane trwałym materiałem lub pokryte gumą. Minimalny kąt skrętu kierownicy musi wynosić 20° w każdą stronę od położenia środkowego. Obowiązuje zainstalowanie zderzaka zapewniającego odstęp co najmniej 30 mm między kierownicą z dźwigniami ręcznymi a zbiornikiem motocykla przy największym skręcie koła w każdą stronę. Uchwyty mocujące kierownicę do widelca muszą być tak wykonane i mieć taki promień by nie powodowały pęknięcia rury kierownicy.

Jeżeli na kierownicy zamocowane są osłony rąk, muszą one być wykonane z materiału odpornego na uderzenia (niełamliwego), a otwór na dłonie musi być stale otwarty.

Zabroniona jest naprawa metodą spawania kierownic wykonanych ze stopów lekkich.

4.35. Dźwignie sterujące

Wszystkie dźwignie na kierownicy, muszą być zakończone kulkami o średnicy min. 16 mm stanowiącymi integralną część dźwigni. Kulki te mogą być także spłaszczone, lecz wszystkie ich strony muszą być zaokrąglone, a grubość spłaszczonej części kulki musi wynosić min. 14 mm. Długość dźwigni mierzona od osi obrotu do zewnętrznej powierzchni kulki nie może być większa niż 200 mm.

Każda dźwignia sterująca zarówno ręczna jak i nożna, musi być zamontowana na oddzielnej osi obrotu. Jeśli dźwignia hamulca jest zamocowana na osi podnóżka, musi pracować w każdych warunkach nawet gdy podnóżek jest urwany lub zdeformowany.

4.37. Sterowanie przepustnicy

Rękojeść pokrętła przepustnicy, gdy nie jest trzymana ręką, musi zamykać się samoczynnie.

Motocykle muszą być wyposażone w wyłącznik zapłonu łatwo dostępny na kierownicy.

4.39. Podnóżki

Podnóżki muszą być umieszczone nie wyżej niż 50 mm ponad linią łączącą osie obrotu kół (przy normalnie obciążonym motocyklu) oraz przed linią pionową przechodzącą przez środek tylnego koła. Muszą być usytuowane w sposób pozwalający na łatwą obsługę dźwigni nożnych. Dla bezpieczeństwa końce podnóżków muszą być zaokrąglone promieniem co najmniej 8 mm (patrz rys.1).

Podnóżki mogą być składane, pod warunkiem zamontowania urządzenia powodującego automatyczne ich powracanie do położenia normalnego.

4.41. Hamulce

Wszystkie motocykle muszą posiadać co najmniej dwa efektywnie działające hamulce (po jednym na każde koło), sterowane niezależnie

i umieszczone koncentrycznie. Tarcze hamulcowe posiadające ostre krawędzie (typu zęby piły) są zabronione. Minimalna średnica otworów w tarczach hamulcowych to 3 mm a maksymalna 5 mm.

4.43. Błotniki

Błotniki muszą być szersze od opon.

Przedni błotnik musi osłaniać co najmniej 100° obwodu koła. Kąt utworzony przez dwie linie, jedną poprowadzoną od przedniego brzegu błotnika do środka przedniego koła i drugą poprowadzoną poziomo przez środek koła, wzdłuż motocykla, musi zawierać się między 45° a 60°. Tylne błotnik musi osłaniać co najmniej 80° obwodu koła. Kąt utworzony przez dwie linie, jedną poprowadzoną od tylnego brzegu błotnika do środka koła i drugą poprowadzoną poziomo przez środek koła, wzdłuż motocykla, nie może przekraczać 60° (z zawodnikiem siedzącym na motocyklu – patrz rysunki).

4.47. Koła, obręcze, opony

Wszelkie pomiary opon muszą być dokonywane po zamontowaniu ich na obręcz i po napompowaniu do ciśnienia 1 kg/cm². Pomiar musi być dokonywany na odcinku opony położonym pod kątem 90° w stosunku do gruntu. Niedozwolone są jakiegokolwiek przeróbki obręczy w stosunku do wykonania fabrycznego, z wyjątkiem szprych, zaworów i trzymaczy opon.

4.49. Opony Trial

Szerokość zamontowanej opony nie może przekraczać 115 mm. Głębokość profilu (A) mierzona pod kątem prostym do powierzchni bieżnika nie może przekraczać 13 mm. Profile bieżnika znajdujące się na tym samym obwodzie muszą być tej samej wysokości. Przestrzenie pomiędzy profilami nie mogą być szersze niż 9,5 mm w poprzek opony (B) i 13 mm w kierunku obwodowym (C). Przestrzenie pomiędzy skrajnymi profilami mierzone na obwodzie opony nie mogą być szersze niż 22 mm (D).

Przestrzeń pomiędzy profilami biegnąca pod kątem prostym do boku opony nie może przebiegać przez całą szerokość opony, lecz musi być przerwana co najmniej jednym profilem (patrz rys.). Dozwolone są jedynie opony dostępne normalnie w handlu. Muszą one znajdować się w katalogach wyrobów producenta dostępnych dla wszystkich. Opony muszą być wyprodukowane zgodnie z przepisami Europejskiej Organi-

zacji Technicznej Opon i Obręczy (ETRTO), spełniając wymogi dotyczące obciążenia i szerokości.

Wszystkie klocki bieżnika (oprócz bocznych) muszą być prostokątne, o bokach równoległych pod kątem prostym do osi opony (opona musi wyglądać tak samo z obu stron – odwróconą i nie odwróconą).

4.56. Oświetlenie, wyposażenie sygnalizacyjne i szybkościomierze

Motocykle i ich wyposażenie muszą odpowiadać przepisom prawa o ruchu drogowym oraz innym przepisom wyspecyfikowanym w regulaminie zawodów.

Musi być zamontowana tylna lampa odpowiadająca przepisom drogowym kraju w jakim zarejestrowany jest motocykl.

4.63. Paliwa i oleje

Wszystkie motocykle muszą stosować benzynę bezołowiową ogólnie dostępną w handlu. Metody kontroli paliwa podaje regulamin techniczny FIM 01.63.

4.65. Wyposażenie i ubrania ochronne

4.65.1. Ubrania i obuwie

Podczas treningów i zawodów zawodnicy muszą być ubrani w następujący sposób: ubranie ochronne z materiału lub skóry, buty do kolan i rękawiczki ze skóry lub materiału ekwiwalentnego; zawodnicy mają prawo zdjąć rękawiczki.

4.65.2. Materiały zastępujące skórę

Materiały te muszą być ekwiwalentne dla skóry bydlęcej o grubości co najmniej 1,5 mm i mieć następującą charakterystykę:

- a) niepalny
- b) odporny na ścieranie
- c) posiadający wysoki współczynnik tarcia ze wszystkimi typami asfaltu
- d) wchłaniający pot
- e) nietoksyczny i niealergiczny
- f) nietopliwy.

4.67. Kaski ochronne

Podczas treningów i zawodów zawodnicy muszą być ubrani w kaski ochronne. Kaski te muszą być odpowiednio dopasowane, być w dobrym stanie i posiadać oficjalny znak zatwierdzający określony w art. 4.70. W czasie gdy zawodnik jedzie na motocyklu, kask musi być dobrze zapięty. Nieprzestrzeganie tego przepisu spowoduje wykluczenie.

4.69. Kontrola kasków

Komisja techniczna zawodów powinna sprawdzić przed startem czy kaski zawodników odpowiadają wymienionym w poprzednim artykule wymaganiom.

Kaski używane w zawodach muszą być nieuszkodzone i nie mogą być naprawiane.

W przypadku stwierdzenia przez kierownika zawodów, sędziego czy komisję techniczną iż kask jest uszkodzony, znak zatwierdzający zostanie natychmiast usunięty. Po wypadku kask musi być przedstawiony do kontroli komisji technicznej.

Kask powinien być szczelnie dopasowany do głowy zawodnika. W czasie jazdy zawodnik musi mieć kask dokładnie zapięty. Komisarz techniczny w miarę możliwości powinien podczas odbioru technicznego sprawdzić czy pasek zapięcia kasku nie zsuwa się z brody zawodnika i czy kask nie daje się zsunąć z głowy do tyłu przy zapiętym pasku.

4.70. Znaki zatwierdzające

Kaski używane w zawodach muszą posiadać znaki zatwierdzające jednej z federacji narodowych zrzeszonych w FIM. Wzory znaków zatwierdzających i spis norm jakim powinny odpowiadać kaski – patrz komunikat GKSM.

4.71. Okulary i szyby ochronne

Dozwolone jest używanie okularów i szyb ochronnych z elastycznego materiału pod warunkiem, że nie stanowią one integralnej części kasku i nie są porysowane.

4.73. Barwy narodowe kasków

W międzynarodowych zawodach zespołowych zawodników obowiązuje używanie kasków w ustalonych barwach narodowych. Zawodników pol-

skich obowiązuje używanie kasków w kolorze białym z czerwonym poziomym paskiem na obrzeżu.

Lista barw kasków dla innych państw – patrz regulamin techniczny FIM. Niezależnie od powyższych barw posiadacze tytułu Mistrza Świata lub Mistrza Kraju mogą umieścić na kasku pas szerokości 50 mm przebiegający centralnie od przodu do tyłu w barwach tęczowych lub narodowych. W zawodach rozgrywanych pomiędzy zespołami narodowymi kaski wszystkich członków zespołu, niezależnie od barw narodowych muszą mieć naklejone na bokach flagi narodowe lub godło w formacie 7,5 x 7,5 cm. Oznakowania kasków wykonane być mogą jedynie metodą klejenia taśm barwnych.

4.75. Godło FIM

W pewnych okolicznościach FIM może zezwolić na umieszczenie swojego godła na częściach ekwipunku dla oznaczenia, że są one zgodne z wymaganiami przepisów wydanych przez FIM. Gdy to zezwolenie jest wydane, a ekwipunek jest w dobrym stanie, znak ten stanowi gwarancję zgodności sprzętu z wymaganiami FIM.

4.76. Numery startowe piersiowo-plecowe (plastrony)

Numery startowe umieszczone na plastronach muszą odpowiadać następującym wymaganiom:

- cyfry koloru czarnego, tło białe
- minimalne wymiary tła – 25 x 25 cm
- wysokość cyfr 15 cm
- szerokość cyfr 6 cm
- grubość linii 2 cm.
- jedynie obszar poza kwadratem 25 cm x 25 cm może być użyty do umieszczenia reklam.

Plastry wykonane z materiałów plastikowych są niedozwolone.

4.77. Kontrola

4.77.1. Przepisy ogólne

Kierownik komisji technicznej musi być obecny na miejscu zawodów na 1 godzinę przed rozpoczęciem odbioru technicznego. Musi on poinformować kierownika zawodów o swoim przybyciu. Kierownik komisji technicznej powinien zapoznać członków komisji technicznej z ich obowiązkami i jest odpowiedzialny za ich właściwe wykonanie.

Kontrola techniczna powinna być poprzedzona kontrolą dokumentów (dowód rejestracyjny, OC, pozwolenie na prowadzenie pojazdu – odbiór wstępny), wypełnieniem właściwego formularza i ewentualną kontrolą medyczną.

Na odbiór techniczny zawodnik lub jego mechanik musi zgłosić się wraz z motocyklem w czasie określonym w Regulaminie Uzupełniającym. Na żądanie komisji technicznej zawodnicy muszą stawić się na odbiorze technicznym osobiście.

Kierownik komisji technicznej musi sporządzić listę motocykli przyjętych podczas kontroli i poinformować kierownika zawodów o wynikach odbioru technicznego.

Zawodnik nie podporządkowujący się wymogom podanym wyżej może być wykluczony z zawodów.

Kierownik zawodów może nie dopuścić do zawodów zawodnika, który stanowi niebezpieczeństwo dla innych zawodników lub widzów.

Maksymalna ilość osób obecnych przy odbiorze technicznym to zawodnik plus dwie osoby. Dodatkowo na zawodach drużynowych dozwolona jest obecność kierownika drużyny.

4.77.2. Przepisy szczegółowe

1. Odbiór techniczny musi być przeprowadzony w czasie podanym w regulaminie uzupełniającym zawodów.
2. Zawodnik musi przedstawić motocykl czysty i zgodny z wymogami przepisów FIM. Musi mieć także wypełnioną kartę odbioru technicznego.
3. Zawodnik musi przedstawić swoje wyposażenie, a zwłaszcza kask i numer startowy piersiowo-plecowy.
4. Zawodnik może przedstawić do odbioru tylko jeden motocykl.
5. Na początku odbioru może być przeprowadzony pomiar głośności. Poziom głośności winien być odnotowany w karcie odbioru technicznego a tłumik oznakowany farbą.
6. Motocykl po kontroli musi być oznakowany przy pomocy farby lub naklejki.
7. Po odbiorze technicznym wszystkie motocykle muszą pozostawać w parku zamkniętym do 10 min. przed startem.
8. Po przyjeździe na metę wszystkie motocykle muszą pozostawać w parku zamkniętym w ciągu 30 min. od przyjazdu ostatniego zawodnika. Mogą być one poddane kontroli na życzenie kierownictwa zawodów lub w razie złożenia protestu.

4.77.3. Motocykle niebezpieczne

Jeśli podczas treningu lub w czasie zawodów członek komisji technicznej stwierdzi, że jakiś motocykl jest uszkodzony i może stanowić zagrożenie dla innych zawodników, musi natychmiast zawiadomić o tym kierownika zawodów lub jego zastępcę. Ich obowiązkiem jest wykluczenie takiego motocykla z brania udziału w treningu jak i zawodach.

4.79. Kontrola głośności

Poziom głośności powinien być mierzony w następujący sposób: mikrofon musi być umieszczony na wysokości wylotu układu wydechowego, ale nie mniejszej niż 20 cm nad gruntem i w odległości 0,5 m. mierzonej pod kątem 45° do osi wzdłużnej układu. Jeśli zachowanie minimalnej wysokości 20 cm jest niemożliwe, pomiar może być także przeprowadzony przy mikrofonie umieszczonym z góry układu pod kątem 45°. Podczas pomiaru motocykl musi być na biegu neutralnym (na luzie). Po przeprowadzeniu pomiaru, tłumik musi być oznakowany i jego wymiana jest zabroniona z wyjątkiem wymiany na zapasowy tłumik poddany przedtem pomiarowi głośności i oznakowany.

Zawodnik po uruchomieniu silnika zwiększa jego obroty na biegu jałowym do wielkości pomiarowej.

Pomiar odbywa się po osiągnięciu 5000 obr/min. Motocykle, które przekraczają dozwolony poziom głośności mogą być przedstawione do kontroli kilkakrotnie.

Maksymalny poziom głośności: 94 dB/A.

W czasie pomiaru hałas z otoczenia nie może przekraczać poziomu 80 dB/A/ w promieniu 5 metrów od wylotu spalin. Ze względu na wpływ temperatury otoczenia na wyniki pomiarów, przy pomiarach przeprowadzanych w temperaturze poniżej 10°C stosuje się tolerancję +1 dB/A, a przy temperaturze poniżej 0°C tolerancję +2 dB/A.

4.79.1 Kontrola głośności po zawodach

Jeśli w zawodach przewidziana jest końcowa kontrola motocykli przed ogłoszeniem wyników, to kontrola taka musi obejmować także pomiar poziomu głośności co najmniej trzech pierwszych motocykli z końcowej klasyfikacji. Przy pomiarze stosuje się tolerancję 1 dB/A.

4.79.2. Kontrola głośności w czasie zawodów

Jeśli w zawodach przewidziany jest pomiar poziomu głośności w trakcie zawodów, to podczas tego pomiaru nie stosuje się tolerancji.

4.80. Wskazówki dotyczące użycia urządzeń do pomiaru głośności

Pomiaru głośności nie powinno się przeprowadzać podczas deszczu lub nadmiernej wilgotności. Przy wietrze większym niż umiarkowany motocykle powinny stać przodem do kierunku wiatru. Wyniki pomiaru zawsze zaokrągla się w dół np. $94,9 \text{ dB/A} = 94 \text{ dB/A}$.

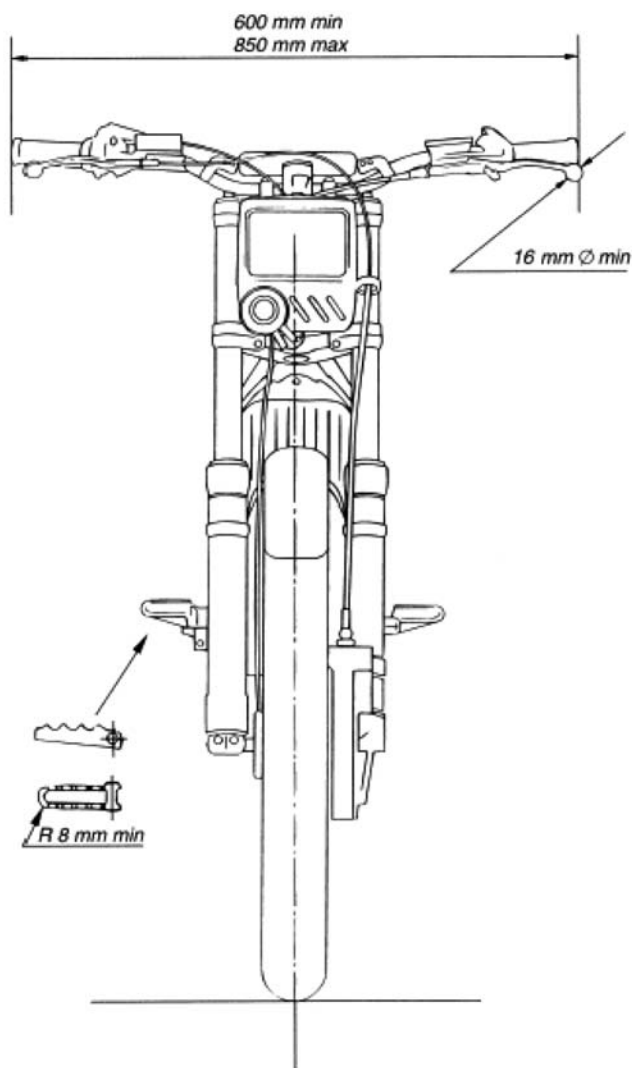
Dla poszczególnych klas przyrządów pomiarowych stosuje się tolerancję odczytu:

- Miernik typu 1: minus 1 dB/A
- Miernik typu 2: minus 2 dB/A.

Powyższe tolerancje można kumulować z tolerancjami wym. w p. 4.79. i 4.79.1.

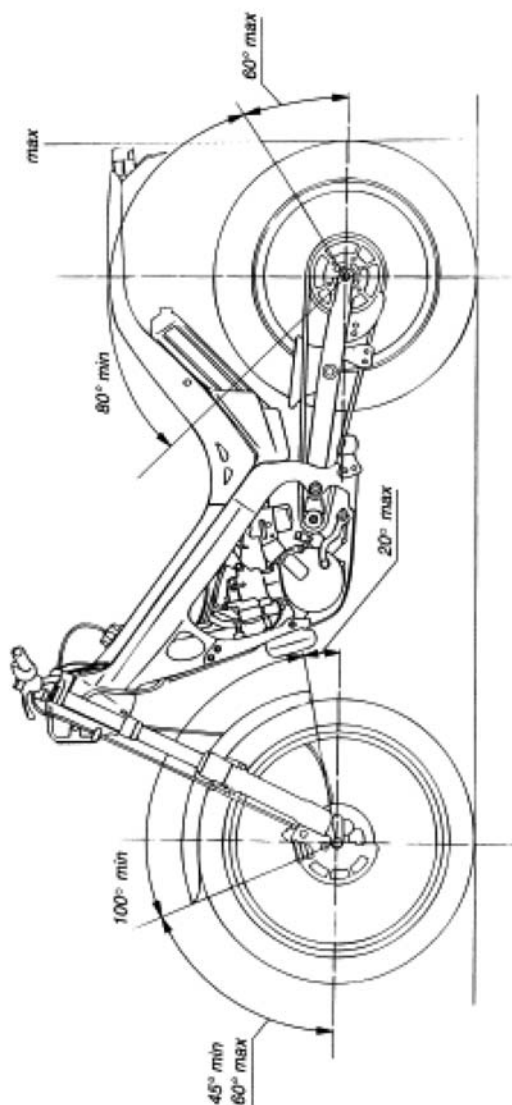
MOTOCYKL TRIAL

Widok z przodu

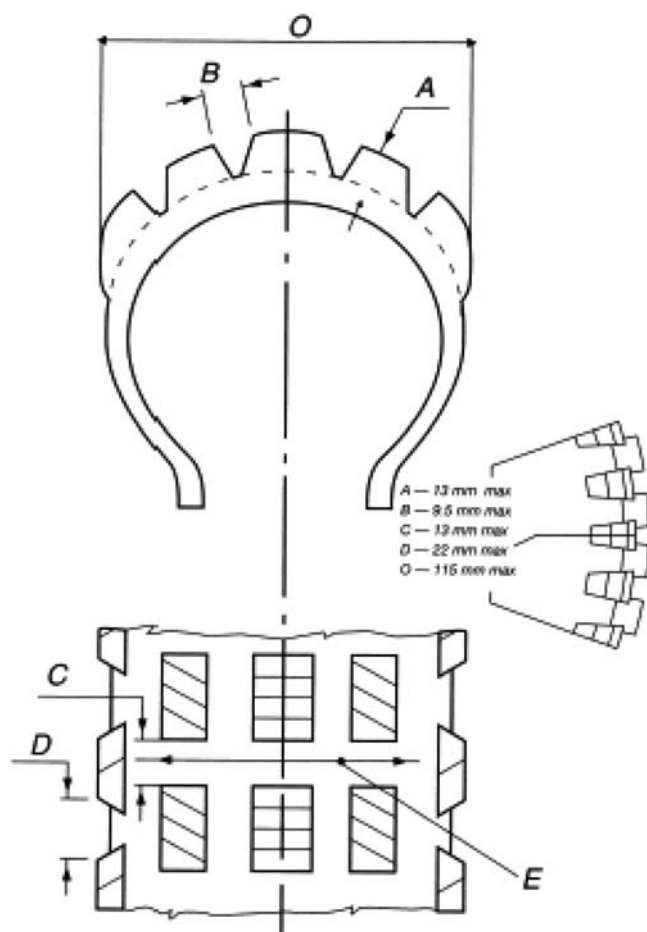


MOTOCYKL TRIAL

Widok z boku



OPONA TRIAL



ZNAKI HOMOLOGACYJNE KASKÓW

(Standardy Międzynarodowe)

ECE 22 - 04 albo ECE 22 - 05, "P" (EUROPA)

Znak ECE składa się z okręgu otaczającego literę E wraz z numerem kraju, który przyznał aprobatę.



E1 dla Niemiec, E2 dla Francji, E3 dla Włoch, E4 dla Holandii, E5 dla Szwecji, E6 dla Belgii, E7 dla Węgier, E8 dla Czech i Słowacji, E9 dla Hiszpanii, E10 dla Jugosławii, E11 dla Wielkiej Brytanii, E12 dla Austrii, E13 dla Luksemburga, E14 dla Szwajcarii, E15 (pusty), E16 dla Norwegii, E17 dla Finlandii, E18 dla Danii, E19 dla Rumunii, E20 dla Polski, E21 dla Portugalii, E22 dla Rosji, E23 dla Grecji, E24 dla Irlandii, E25 dla Chorwacji, E26 dla Słowenii, E28 dla Białorusi, E29 dla Estonii, E30 (pusty), E31 dla Bośni i Hercegowiny, E32 dla Łotwy, E34 dla Bułgarii, E37 dla Turcji, E40 dla Macedonii, E43 dla Japonii, E45 (pusty), E46 (pusty), E47 (pusty), E48 dla Nowej Zelandii.

Pod literą E, numer aprobaty powinien zawsze zaczynać się od 04 (dla ECE 22-04) albo 05 (dla ECE 22-05). Pod numerem aprobaty jest numer seryjny produkcji (Etykieta we wnętrzu kasku).



(WIELKA - BRITANIA)

BS. 6658 TYPU. A.

(OFF ROAD) TYP. B.

(Etykieta umieszczona na zewnątrz kasku).



(JAPONIA) JIS T 8133 : 2000

(Etykieta umieszczona wewnątrz kasku).



(Stany Zjednoczone Ameryki Pn.) M2000

(Etykieta umieszczona wewnątrz kasku)

Więcej szczegółów – patrz Przepisy Techniczne FIM

DZIESIĘĆ TESTÓW DOPASOWUJĄCYCH KASK

1. Aby nabyć odpowiedni rozmiar kasku, zmierz obwód głowy.
2. Sprawdź czy kask nie rusza się na boki.
3. Pasek kasku zapnij w bezpieczny sposób.
4. Z głową pochyloną do przodu spróbuj podciągnąć kask od tyłu aby upewnić się, że kask nie może być zdjęty w ten sposób.
5. Sprawdź, czy dobrze widzisz przez ramię.



6. Upewnij się, że nic nie przeszkadza ci oddychać w kasku i nigdy nie zakrywaj nosa ani ust.
7. Nie owijaj szyi szalikiem aby nie zablokować dostępu powietrza do kasku. Nie noś szalika pod paskiem zapinającym kask.
8. Upewnij się, że osłona może być zdjęta jedną ręką w rękawicy.
9. Sprawdź czy tył kasku został zaprojektowany tak, że chroni kark.
10. Zawsze kupuj najlepszy kask na jaki cię stać

ROZDZIAŁ 4 W

REGULAMIN TECHNICZNY – WYŚCIGI

Niniejszy regulamin oparty jest na regulaminie FIM „Technical Appendices for International Road Racing Meetings” wyd. 2004 r.

4.1. Definicja motocykla

Motocykl jest to pojazd napędzany silnikiem, mający cztery koła lub mniej, wszystkie – poza szczególnymi przypadkami – stale stykające się z podłożem.

4.2. Kategorie i grupy motocykli

Motocykle podzielone są na kategorie, grupy i klasy. Podział ten powinien być przestrzegany podczas zawodów międzynarodowych. W zasadzie nie zezwala się na współzawodnictwo w jednym wyścigu różnych kategorii, grup i klas motocykli, chyba że Regulamin Uzupełniający stanowi inaczej.

Kategoria I

Motocykle napędzane przez jedno koło styczne z podłożem. Należą do niej grupy :

Grupa A1 – pojazdy dwukołowe jednośladowe

Grupa A2 – skutery; pojazdy o specjalnej charakterystyce.

Skuter jest pojazdem dwukołowym, jednośladowym, zaopatrzonym w siedzenie dla kierowcy i mającym wolną przestrzeń przed siedzeniem dla nóg kierowcy.

Skuter musi być wyposażony w osłonę nóg, o szerokości minimum 400mm. Osłona nóg musi zaczynać się poniżej kierownicy i rozszerzać się w dół i do tyłu, z obu stron siedzenia, tworząc platformę o szerokości minimum 250 mm i odpowiednią do zmieszczenia nóg kierowcy.

Przestrzeń pomiędzy siedzeniem a kierownicą musi być wolna od jakichkolwiek przeszkód. Musi ona pozwolić kierowcy na złączenie kolan, kiedy siedzi on normalnie, z dwoma stopami na platformie.

Średnica obręczy koła nie może przekraczać 400 mm, niezależnie od pojemności silnika.

Skuter musi być wyposażony w urządzenie startujące. Wyposażenie elektroniczne i światła muszą być dostosowane do Międzynarodowej Konwencji Pojazdów Drogowych.

Grupa A3 –automatic 50 cc

Motocykle napędzane przez silniki o pojemności do 50cc i mające automatyczną skrzynię biegów

Grupa B1 – pojazdy trójkołowe dwuśladowe, składające się z motocykla i wózka bocznego dla pasażera

Grupa B2 – pojazdy trójkołowe dwu- lub trójśladowe, integralnie połączone z wózkiem bocznym

Grupa B3 – pojazdy trzykołowe, trójśladowe

Kategoria II

Specjalne pojazdy napędzane przez jedno lub więcej kół, pozostające w styczności z podłożem, nie objęte warunkami Kategorii I. Należą do niej grupy :

Grupa C – specjalne motocykle dwukołowe

Grupa D – specjalne motocykle trójkołowe

Grupa E – pojazdy śniegowe

Grupa F - maszyny wyścigowe do sprintu i dragstery

Grupa G – motocykle czterokołowe (quady)

Grupa H –

Grupa I –

Kategoria III

Grupa J – pojazdy elektryczne

Kategoria IV

Grupa Y– dwukołowe pojazdy

W Polsce rozgrywane są zawody tylko dla motocykli kategorii I grupy A1 (dwukołowe pojazdy jednośladowe). Zawody dla pozostałych kategorii i grup ustalonych przez FIM mogą być rozgrywane na podstawie specjalnej uchwały GKSM.

4.3. Klasy

Grupy podzielone są na klasy wg pojemności cylindrów, jak podano niżej.

Kategoria I, grupa A1 i A2

Klasa	ponad (cm ³)	do (cm ³)
50		50
80	50	80
100	80	100
125	100	125
175	125	175
250	175	250
350	250	350
500	350	500
750	500	750
1000	750	1000
1300	1000	1300

Supermono
bez limitu

1300

4-suw

800 jeden cylinder
otwarte

Klasy aktualne w rozgrywkach mistrzowskich danego roku są wyznaczane dla każdej specjalności przez GKSM i podane do wiadomości nie później niż do końca listopada roku poprzedniego.

Kategoria I, grupa A3 – klasa 50 cc, pojemność 50 cc

Kategoria II, grupa F – maszyny wyścigowe do sprintu i dragstery z maksymalną pojemnością silnika do 3000 cc.

Klasa 2000: powyżej 1300 cc do 2000 cc

Klasa 3000: powyżej 2000 cc do 3000 cc

4.4. Pomiar pojemności skokowej (silnik tłokowy)

Pojemność każdego cylindra silnika oblicza się wg wzoru:

$$V = \frac{3,1416 \times D^2}{4} C \text{ [cm}^3\text{]}$$

gdzie V = pojemność cylindra
D = średnica cylindra
C = skok tłoka

Pomiaru średnicy cylindra i skoku tłoka należy dokonać z dokładnością do 1/10 mm. Jeżeli przy tej tolerancji silnik przekracza dopuszczalną pojemność dla danej klasy, należy wykonać ponowny pomiar średnicy cylindra i skoku tłoka z dokładnością do 1/100 mm przy zimnym silniku.

4.5. Turbodoładowanie

Turbodoładowanie w sensie urządzenia jakiegokolwiek rodzaju jest zabronione na każdych zawodach, z wyjątkiem prób bicia rekordu, sprintu i dragsterów.

Bezpośredni wtrysk paliwa nie jest uważane jako turbodoładowanie. Silnik, zarówno dwu- jak i czterosurowy, sklasyfikowany według pojemności cylindrów w odpowiedniej klasie nie uważa się za doładowany, jeśli podczas jednego cyklu silnika całkowita pojemność urządzenia lub urządzeń podających paliwo, wraz z pojemnością cylindra, nie przekracza pojemności maksymalnej dla danej klasy.

4.6. Telemetry

Informacja nie może być w żaden sposób przekazywana do lub z jadącego motocykla. Oficjalne urządzenie sygnalizujące może być wymagane na motocyklu.

Automatyczne urządzenia mierzące czas okrążeń nie mogą zakłócać funkcjonowania oficjalnych urządzeń pomiaru czasu.

4.7. Waga motocykla

Tolerancja 1% w wadze motocykla w czasie kontroli po wyścigu jest dozwolona.

2 kilogramowy rabat, bez zbiornika paliwa, z pominięciem pojemności silnika, będzie dozwolony.

4.7.1 Wagi motocykli bez paliwa

Minimalne wagi są:

80 cc		55 kg
125 cc		70 kg
250 cc		100 kg
500 cc	1 / 2 cylindry	101 kg
	3 cylindry	116 kg
	4 cylindry	131 kg

Pozostałe klasy wg regulaminów technicznych tych klas.

4.8. Wymagania ogólne

Poniższe wymagania obowiązują wszystkie pojazdy we wszystkich zawodach krajowych i międzynarodowych, chyba że regulamin zawodów stanowi inaczej:

- we wszystkich motocyklach zabronione jest użycie tytanu jako materiału konstrukcyjnego ramy, osi wahaczy i osi kół
- osie kół nie mogą być wykonane ze stopów lekkich
- zezwala się na stosowanie śrub i nakrętek ze stopów tytanu
- w czasie zawodów należy przeprowadzać badanie na obecność tytanu:
 - a) próba z magnesem (tytan nie ma właściwości magnetycznych)
 - b) próba z 3% kwasem azotowym (tytan nie reaguje na kwas, stal zabarwia się na czarno)
 - c) sprawdzanie gęstości właściwej (stopy tytanu 4,5–5, a stal 7,5–8,7 g/cm³) metoda ważenia części i mierzenia jej objętości w naczyniu pomiarowym (menzurce) wypełnionym wodą
- w klasie 125 cc dopuszcza się silniki tylko z jednym cylindrem

Ogólne wymagania dla motocykli są jak następuje

125 cc	Powyżej 80cc do 125cc	1 cylinder maksymalnie	6 biegów max
250 cc	Powyżej 175cc do 250 cc	2 cylindry maksymalnie	6 biegów max
500 cc	Powyżej 350cc do 500 cc	4 cylindry maksymalnie	6 biegów max

4.9. Osłona przeniesienia napędu

Układ przeniesienia napędu, jeżeli jest odkryty, musi posiadać osłony uniemożliwiające kontakt zawodnika z ruchomymi częściami napędu. Osłona powinna sięgać do koła zębatego napędu łańcucha.

4.10. Układ wydechowy

Układy wydechowe muszą całkowicie odpowiadać wymaganiom przepisów o kontroli głośności.

Koniec rury wydechowej na odcinku min. 30 mm musi być poziomy i równoległy do centralnej osi motocykla (z tolerancją $\pm 10^\circ$)

Koniec rur wydechowych w motocyklach solo nie może przekraczać stycznej pionowej do koła tylnego.

4.II. Kierownica

Szerokość kierownicy powinna wynosić:

- klasy do 80 cc – nie więcej niż 400 mm.
- dla wszystkich innych klas – nie mniej niż 450 mm

Rączki kierownicy muszą być zamocowane w ten sposób, aby minimalna szerokość kierownicy była uzyskana, kiedy mierzy się ją między zewnętrznymi końcówkami uchwytów.

Minimalny kąt skrętu kierownicy od położenia środkowego musi wynosić 15° w każdą stronę.

Bez względu na pozycję kierownicy przednie koło nie może dotykać owiewki/obudowy/osłony aerodynamicznej.

Końce rury kierownicy muszą być zaślepione twardym materiałem lub pokryte gumą.

Musi być zainstalowany zderzak, zapewniający odstęp co najmniej 30 mm między kierownicą z dźwigniami a zbiornikiem paliwa, gdy skręt kierownicy jest maksymalny.

Zabrania się spawania kierownicy wykonanej ze stopów lekkich.

4.I2. Dźwignie sterujące

Wszystkie dźwignie na kierownicy muszą być zakończone kulkami o średnicy minimum 19 mm, stanowiącymi integralną część dźwigni. Kulki te mogą być także spłaszczone, lecz wszystkie ich strony muszą być zaokrąglone, a grubość spłaszczonej części kulki musi wynosić min. 14 mm. Każda dźwignia sterująca zarówno ręczna jak i nożna, musi być zamontowana na oddzielnej osi obrotu. Jeśli dźwignia hamulca jest zamocowana na osi podnóżka, musi pracować w każdych warunkach nawet, gdy podnóżek jest urwany lub zdeformowany.

4.I3. Sterowanie przepustnicy

Rękojeść pokrętła przepustnicy, gdy nie jest trzymana ręką, musi zamykać się samoczynnie.

4.I4. Pompy paliwa

Elektryczne pompy paliwa muszą być automatycznie wyłączane w razie wypadku.

Czynność ta musi być sprawdzana podczas badania technicznego.

4.15. Podnóżki

Podnóżki mogą być typu składanego, lecz muszą być wtedy wyposażone w mechanizm automatycznego powrotu do pozycji normalnej.

Dla bezpieczeństwa końce podnóżków muszą być zaokrąglone promieniem, co najmniej 8 mm.

Jeżeli podnóżki nie są typu składanego, muszą mieć końcówkę (nakładkę) zamocowaną na stałe, zrobioną z plastyku, teflonu lub ekwiwalentnego materiału (min. 16 mm średnicy).

4.16. Hamulce

Wszystkie motocykle muszą posiadać co najmniej dwa, sprawnie działające hamulce (po jednym na każde koło), sterowane i działające niezależnie.

4.17. Błotniki

Błotniki muszą spełniać następujące warunki:

- muszą być szersze od opon
- przedni błotnik musi osłaniać co najmniej 100 st. obwodu koła. Kąt utworzony przez dwie linie, jedną poprowadzoną od przedniego brzegu błotnika do środka przedniego koła i drugą poprowadzoną poziomo przez środek koła wzdłuż motocykla, musi zawierać się między 45 st. a 60 st.
- tylny błotnik musi osłaniać co najmniej 120 st. obwodu koła. Kąt utworzony przez dwie linie, jedną poprowadzoną od tylnego brzegu błotnika do środka koła i drugą poprowadzoną poziomo przez środek koła wzdłuż motocykla nie może przekraczać 20 st.
- jeżeli motocykl posiada obudowę aerodynamiczną to błotniki nie są wymagane. Jeżeli motocykl nie posiada obudowy aerodynamicznej konieczne jest zamontowanie błotników z tym, że jeżeli podstawa siodła sięga do linii pionowej stycznej do tylnego brzegu opony z tolerancją – 50 mm to tylny błotnik nie jest wymagany.

4.18. Obudowa aerodynamiczna

Obudowa aerodynamiczna musi spełniać poniższe wymagania:

- a) całe przednie koło (z wyjątkiem opony i części schowanych za błotnikiem) musi być widoczne z obu stron
- b) żadna część obudowy nie może wystawać do przodu poza linię pionową przechodzącą 100 mm przed osią przedniego koła (normalnego błotnika nie uważa się za część obudowy)

- c) żadna część obudowy nie może wystawać poza pionową linię przechodzącą przez oś, a obręcz tylnego koła musi być dobrze widoczna w ponad 180° swojego obwodu poza tą linią. Żadna część motocykla nie może przekraczać stycznej pionowej do zewnętrznej krawędzi tylnego koła
- d) płaty dociskowe (spoilery) mogą być zamontowane jedynie wtedy gdy stanowią integralną część obudowy lub siedzenia. Nie mogą one przekraczać szerokości szyby i wysokości kierownicy. Ostre końce muszą być zaokrąglone promieniem min. 8 mm
- e) krawędź przedniej szyby i krawędzie każdej innej wyeksponowanej części obudowy musi być zaokrąglona
- f) zawodnik w normalnej pozycji na motocyklu musi być całkowicie widoczny (z wyjątkiem przedramion) z boków, z tyłu i z góry. Minimalna odległość pomiędzy głową zawodnika lub jego kaskiem a obudową (wraz z szybą) musi wynosić 100 mm. Zabronione jest używanie przezroczystych materiałów w celu uchylenia się od tej zasady.
- g) maksymalna wysokość tyłu siedzenia kierowcy to 150 mm. Jest ona mierzona od najniższego punktu sztywnej podstawy siedzenia do najwyższej części owiewki za zawodnikiem.
- h) pomiędzy obudową a kierownicą wraz z przymocowanymi do niej dźwigniami i akcesoriami musi być zachowana minimalna odległość 20 mm, przy każdym położeniu kierownicy.
- i) odchylenia od pionu do tyłu przedniej części obudowy, gdzie umieszczony jest numer startowy, nie może przekraczać 30 st.
- j) szerokość siedzenia i części motocykla znajdujących się za nim nie może być większa niż 450 mm, z wyłączeniem systemów wydechowych
- k) korek wlewu paliwa musi być dopasowany w ten sposób, że nie może wystawać poza profil zbiornika i nie może otworzyć się w czasie wywrotki.
- l) we wszystkich motocyklach czterosuwowych wyposażonych w owiewkę, dolna jej część musi być skonstruowana tak, aby utrzymać w przypadku awarii silnika przynajmniej połowę pojemności całego oleju i chłodziwa silnika. Dolna krawędź otworów/wycięć w owiewce musi być usytuowana co najmniej 50 mm ponad dnem owiewki. Dolna część owiewki powinna posiadać maksymalnie dwa otwory o średnicy 25 mm. Otwory te muszą pozostać zamknięte w suchych warunkach, a otwarte tylko w czasie mokrego wyścigu. Minimalne modyfikacje w stosunku do profilu dolnej owiewki są dozwolone tylko aby wypełnić tą zasadę.

4.19. Pochylenie motocykla

Konstrukcja motocykla powinna umożliwiać jego pochylenie w stanie nie obciążonym pod kątem 50 st. od pionu, zanim jakkolwiek część motocykla, inna niż opony, dotknie ziemi.

4.20. Koła, obręcze, opony

Wszystkie opony są mierzone po założeniu obręczy i napompowaniu do ciśnienia 1 kg/cm (14 psi). Pomiary wykonuje się w części opony oddalonej o 90 st. od ziemi.

Wszelkie modyfikacje obręczy lub szprych koła odlewanego, odbiegające od stanu fabrycznego, lub koła tradycyjnego, nie dotyczące szprych, zaworu lub śrub bezpieczeństwa są zabronione. Nie dotyczy to śrub trzymających oponę, używanych celem zapobieżenia zsuwania się opony. Taka modyfikacja obręczy wymaga zamocowania wkrętów, śrub itp.

Maksymalna szerokość obręczy tylnego koła:

125cc	3,5"
250cc	5,5"
500cc	6,25"

Dla informacji, odległość jest mierzona wewnątrz ścian kryzy felgi zgodnie z ETRTO

4.21. Opony

Szerokość i dopuszczalna prędkość opon używanych w poszczególnych klasach musi odpowiadać wartościom podanym w tabeli znajdującej się na stronie 116 pod koniec rozdziału.

Minimalna średnica obręczy powinna wynosić 400 mm.

Powierzchnia opony może być gładka „slick” albo bieżnikowana. Wzór bieżnika jest dowolny, wykonany przez producenta opony.

Nacinanie opon lub wykonywanie dodatkowych rowków w bieżniku przez zawodnika jest zabronione.

Wybór typu opony i bieżnika należy do zawodnika.

Minimalna głębokość bieżnika opony, podczas odbioru technicznego, musi wynosić min. 2,5 mm, a w klasie 80 cc – 1,5 mm.

Opona typu „slick” musi posiadać widoczne zagłębienie kontrolne, powtarzające się co 120 st. na obwodzie opony.

4.22. Numery startowe

We wszystkich zawodach na motocyklach muszą znajdować się 3 tablice z numerami startowymi, spełniające następujące wymagania:

- tablice muszą być wykonane ze sztywnego, trwałego materiału, w kształcie prostokąta o wym. 285 mm x 235 mm (patrz rysunek)
- dozwolona wypukłość tablic max. 50 mm. Zginanie tablic lub zakrywanie ich innymi częściami motocykla jest niedozwolone.
- jedna tablica musi znajdować się na przedzie, a jej maksymalne odchylenie od pionu do tyłu może wynosić 30 st. Pozostałe tablice muszą znajdować się po obu stronach motocykla, w jego tylnej części, umieszczone pionowo, w sposób widoczny, wykluczający możliwość zasłonięcia ich przez zawodnika lub część motocykla. Otwory mocujące mogą być przewiercone między cyframi na przedniej tablicy. Cyfry na tablicy nie mogą być przewiercone.
- zamiast oddzielnych tablic, numery mogą być namalowane na motocyklu lub obudowie aerodynamicznej pod warunkiem, że pole powierzchni takiej tablicy jest równe polu normalnej tablicy i jest pokryte matową farbą
- cyfry muszą być czytelne, matowe.
- minimalne wymiary cyfr są następujące:
 - wysokość 140 mm
 - szerokość 80 mm
 - grubość 25 mm
 - odległość 15 mm

Krój cyfr wg rysunku zamieszczonego na końcu rozdziału.

- na tablicach i w odległości 5 cm od numerów nie wolno umieszczać żadnych napisów, reklam itp.

Wszystkie inne tablice i znaki na motocykli nie będące numerem startowym muszą być zdjęte przed rozpoczęciem zawodów.

Kolory tablic i numerów startowych:

80cc	białe tło	czarne cyfry
125cc	czarne tło	białe cyfry
250cc	zielone tło	białe cyfry
500cc	żółte tło	czarne cyfry
1000cc	białe tło	czarne cyfry

4.23. Zbiorniki paliwa

Maksymalna pojemność zbiornika jest ograniczona do 24 litrów. Zbiornik paliwa musi być pojedynczym naczyniem zamocowanym na motocyklu w sposób bezpieczny. Zbiorniki w siedzeniach i zbiorniki dodatkowe uważa się za niebezpieczne i stosowanie ich jest zabronione.

Do rurek odpowietrzających zbiornik paliwa muszą być zamocowane zawory jednostronnego działania.

Korki wlewowe paliwa i oleju muszą zamykać się szczelnie i w sposób zapobiegający ewentualnemu otwarciu.

Wszystkie śruby spustowe i kontrolne oleju muszą być przewiercone i zabezpieczone drutem w sposób uniemożliwiający samoczynne odkręcenie.

Zabronione jest tankowanie motocykla poprzez wymianę zbiornika.

Zbiornik paliwa musi być całkowicie wypełniony specjalną gąbką.

Odpowietrzenia silnika i skrzyni biegów muszą być doprowadzone do zbiorniczka przechwytyjącego. Motocykle z silnikami 4-suwowymi muszą posiadać zamknięty system odpowietrzający, wyprowadzony do airboxu.

4.24. Paliwa, oleje i płyny chłodzące

Wolno używać tylko paliwa bezołowiowego, dostępnego w handlu.

Parametry paliwa i sposób jego badania powinien odpowiadać normom FIM-u.

Jako utleniacz, z paliwem może być łączone tylko powietrze atmosferyczne.

Do układu chłodzenia wolno stosować wyłącznie wodę lub wodę z dodatkiem alkoholu etylowego.

4.25. Wyposażenie ochronne zawodników

Zawodnik biorący udział w treningach i zawodach musi być ubrany w kompletny, jednoczęściowy (nie zapinany w pasie) skórzany kombinezon, o grubości co najmniej 1,2 mm (na każdej części). Nieskórzane materiały mogą być użyte, jeśli spełniają następujące wymagania:

- ognioodporny
- odporny na ścieranie
- współczynnik tarcia podobny dla wszystkich rodzajów asfaltu
- zdolny do pochłaniania potu
- nietoksyczny i nie powodujący uczuleń
- nietopliwy

i posiadać metkę z napisem „Zgodne z przepisami FIM”.

Następujące obszary muszą być wzmocnione przynajmniej dwuczęściową warstwą skóry albo zbliżoną plastikową gumą o grubości 8 mm: ramiona, kostki, obie strony torsu i staw biodrowy, tył torsu, kolana.

Buty zawodnika muszą być wykonane ze skóry lub materiału zastępczego. Wysokość cholewki min. 200 mm dopasowana tak, aby wraz z ubraniem buty całkowicie osłaniały nogi. Zawodnicy muszą nosić rękawice skórzane, które razem z kombinezonem i butami będą całkowicie zakrywały zawodnika od szyi do stóp.

W wyścigach skuterów dopuszcza się ubrania z materiału nie odpowiadającego powyższym warunkom, jednak części tych ubrań okrywające łokcie, kolana, barki, obie strony torsu i stawów biodrowych muszą być pokryte skórą lub podwójną warstwą materiału skóropodobnego. Wzmocnienia te muszą chronić odpowiednie części ciała zawodnika, gdy zajmuje on pozycję siedzącą (wyścigową) na motocyklu.

4.26. Kaski ochronne

Podczas treningów i zawodów zawodnicy muszą być ubrani w kaski ochronne.

Kaski te muszą być odpowiednio dopasowane, być w dobrym stanie i posiadać oficjalny znak zatwierdzający, zgodny z regulaminem FIM. W czasie jazdy na motocyklu, kask musi być zawsze zapięty. Nieprzestrzeganie tego przepisu spowoduje wykluczenie zawodnika.

Kaski używane w zawodach muszą być nieuszkodzone i nie może być w jakikolwiek sposób zmieniona ich pierwotna budowa. W przypadku stwierdzenia przez komisję techniczną, iż kask jest uszkodzony, zostaje on zatrzymany do końca zawodów, a zawodnik musi przedstawić do kontroli inny kask. Po wypadku, w którym nastąpiło uderzenie głową, kask musi być przedstawiony Komisji Technicznej do sprawdzenia.

Komisarz techniczny w miarę możliwości powinien podczas odbioru technicznego sprawdzić, czy pasek zapięcia kasku nie zsuwa się z brody zawodnika i czy kask nie daje się zsunąć z głowy – przy zapiętym kasku – ciągnąc go od tyłu głowy.

4.27. Okulary i szyby ochronne

Dozwolone jest używanie okularów i szyb ochronnych z nietłukącego się materiału oraz zdzieralnych folii ochronnych pod warunkiem, że nie stanowią one integralnej części kasku.

Ich stan nie może powodować zaburzeń lub zniekształceń widzenia.

4.28. Barwy narodowe kasków

W międzynarodowych zawodach zespołowych zawodników obowiązuje używanie kasków w barwach narodowych, tj. w kolorze białym z czerwonym poziomym paskiem na obrzeżu.

Niezależnie od powyższych barw posiadacze tytułu Mistrza Świata lub Mistrza Kraju mogą umieścić na kasku pas szerokości 50 mm przebiegający centralnie od przodu do tyłu w barwach tęczowych lub narodowych.

4.29. Godło FIM

W pewnych okolicznościach FIM może zezwolić na umieszczenie swojego godła na częściach ekwipunku dla oznaczenia, że są one zgodne z wymaganiami przepisów wydanych przez FIM. Gdy to zezwolenie jest wydane, a ekwipunek jest w dobrym stanie, znak ten stanowi gwarancję zgodności sprzętu z wymaganiami FIM.

4.30. Kontrola techniczna

a) odbiór techniczny

W regulaminie uzupełniającym zawodów musi być podane miejsce i czas odbioru technicznego. Do odbioru zawodnik lub jego mechanik musi zgłosić się z motocyklem, kombinezonem i kaskiem oraz dokumentami, w celu sprawdzenia zgodności motocykla i wyposażenia osobistego zawodnika z niniejszym regulaminem. Zawodnik nie stosujący się do tego wymogu nie będzie dopuszczony do zawodów. Podczas badania technicznego dopuszcza się tylko obecność zawodnika i dwóch mechaników. W przypadku zawodów zespołowych obecny może być także kierownik zespołu.

Na żądanie Komisji Technicznej zawodnik musi stawić się osobiście na badanie techniczne.

Zawodnik może przedstawić do kontroli technicznej drugi motocykl pod swoim nazwiskiem i numerem startowym.

Natychmiast po zakończonym wyścigu motocykle trzech pierwszych zawodników powinny być odstawione do zamkniętego parku maszyn i pozostawać tam przez 30 minut

Kierownik Komisji Technicznej ma prawo do kontroli motocykla i każdej jego części w każdej chwili trwania zawodów.

Kierownik zawodów może wykluczyć z udziału w treningu lub wyścigu każdego zawodnika, który mógłby stanowić zagrożenie dla innych uczestników lub widzów.

Motocykle i kaski zawodników przebadane z wynikiem pozytywnym przez Komisję Techniczną, muszą być oznakowane. Kostki pomiarowe (transpondery) mogą być zakładane po pozytywnym badaniu technicznym.

Jeśli motocykl uczestniczył w wypadku, to komisarz techniczny winien skontrolować pojazd celem ustalenia, czy może on brać nadal udział w zawodach. Obowiązek podstawienia motocykla do takiej kontroli, wraz z kombinezonem i kaskiem, spoczywa na zawodniku. Jeśli kask został uszkodzony w sposób widoczny, komisarz techniczny musi zatrzymać ten kask do końca zawodów.

W kwestiach spornych, dotyczących spraw technicznych, decydujący głos ma kierownik Komisji Technicznej.

b) Motocykle niebezpieczne

Jeżeli w czasie trwania treningu czy wyścigu komisarz techniczny stwierdzi, że motocykl jest uszkodzony i może stanowić zagrożenie, musi powiadomić o tym kierownika zawodów lub jego zastępcę. Ich obowiązkiem jest wykluczyć taki motocykl z zawodów.

4.31. Kontrola głośności

Głośność powinna być mierzona w następujący sposób: mikrofon umieszcza się 50 cm od końca rury wydechowej, pod kątem 45 stopni do linii biegnącej przez środek zakończenia rury wydechowej, na jej wysokości, lecz nie niżej niż 20 cm nad ziemią. Jeśli jest niemożliwe, to mikrofon można umieścić pod kątem 45 stopni. Podczas pomiaru pojazdy nie posiadające biegu jałowego winny znajdować się na stojaku. Tłumiki po zakończeniu kontroli winny być oznakowane i nie mogą być od tej chwili zmienione, za wyjątkiem jednego tłumika zapasowego, jeśli został on sprawdzony i oznakowany.

Zawodnik winien utrzymywać silnik na biegu jałowym i zwiększać jego obroty aż do osiągnięcia wyznaczonej liczby obrotów. Pomiar odbywa się po osiągnięciu żądanych obrotów.

Liczba obrotów wyrażana jest zależnością

$$N = 30000 \times \text{cm/l}$$

gdzie: N – liczba obrotów na minutę
cm – przeciętna szybkość pracy tłoka
l – skok tłoka w mm

Szybkość tłoka wynosząca 13 m/s dla dwusuwu i 11 m/s dla czterosuwu jest zalecaną wartością średnią.

Badanie głośności przeprowadza się przy stałych wartościach obrotów dla danej pojemności, jak w tabeli:

	1 cylinder	2 cylindry	3 cylindry	4 cylindry
125 cc (dwusuw)	7000 RPM			
250 cc (dwusuw)		7000 RPM		
500 cc (dwusuw)		5500 RPM	7000 RPM	7000 RPM
600 cc	5500 RPM	5500 RPM	6500 RPM	7000 RPM
750 cc	5000 RPM	5500 RPM	6000 RPM	7000 RPM
ponad 750 cc	4500 RPM	5000 RPM	5000 RPM	5500 RPM

Pomiar głośności motocykla z silnikiem wielocylindrowym powinien być przeprowadzony na każdym wylocie spalin.

Motocykl, który nie odpowiada limitom poziomu głośności, może być przedstawiony do kontroli kilkakrotnie. Podczas pomiaru, głośność otoczenia w promieniu 5 metrów od silnika nie może przekraczać 90 dB/A. Obowiązujący limit głośności wynosi 107 dB/A.

Podany limit głośności odnosi się do temperatury 20 st. C. W przypadku pomiarów wykonywanych w temperaturze poniżej 10 st.C wprowadza się tolerancję +1 dB/A, a przy temperaturze poniżej 0 st. C tolerancja wynosi +2 dB/A. Dla badania głośności po wyścigu, tolerancja wynosi +3 dB/A.

4.32. Regulamin techniczny skutery

4.32.1. Wymagania ogólne

Wszystkie pojazdy muszą należeć do Kategorii I, Grupa A2 i A3 i być dopuszczone do ruchu drogowego (homologowane).

4.32.2. Klasy

Wyścigów skuterów rozgrywane są w klasach:

- skuter 50 cc
- motorynki

Inne klasy mogą być zatwierdzone do rozgrywek decyzją GKSM.

4.32.3. Waga

Waga skuterów wynosi:

- skuter 50 cc – 65 kg
- motorynki – 55 kg

4.32.4. Materiały

Zabronione jest używanie następujących materiałów: włókna wielowarstwowe, magnez i tytan.

4.32.5. Silnik

Oryginalna skrzynia korbową/korbowód może być zmodyfikowana, ale z części normalnie dostępnych do celów komercyjnych lub w handlu detalicznym. (Powinny one znajdować się w katalogu wytwórcy lub w katalogu sprzedaży detalicznej, wyspecjalizowanym w częściach dla zawodów).

4.32.6. Gaźnik

Średnica gaźnika skutera o pojemności 50 cc może wynosić max. 19 mm.

4.32.7. System chłodzący

Jako płyn chłodzący można stosować tylko czystą wodę, bez jakichkolwiek dodatków.

4.32.8. Rura wydechowa

Koniec rury wydechowej musi być poziomy i równoległy do osi centralnej motocykla (z tolerancją +/-10st) i nie może przekraczać stycznej pionowej do koła tylnego.

Zabrania się używania urządzeń automatycznie zmieniających objętość/głośność rur wydechowych.

4.32.9. Przekładnia/skrzynia biegów

Przekładnie/skrzynie biegów muszą być automatyczne.

Manualna skrzynia biegów jest zabroniona.

Wyeksponowane wirujące części silnika albo przekładni muszą mieć dopasowane osłony w taki sposób, aby pod żadnym pozorem zawodnik nie mógł wejść z nimi w incydentalny kontakt. Oryginalny kosz sprzęgłowy musi być uzbrojony w stalową obręcz.

4.32.10. Rama główna

Zezwala się jedynie na wzmocnienie ramy i punktów mocowania silnika i wahacza. Gumowe klocki absorbujące mogą być zamienione przez łożysko.

4.32.11. Kierownica

Szerokość kierownicy powinna się zawierać pomiędzy 450 mm a 650 mm.

4.32.12. Błotniki

Przednie błotniki są obowiązkowe, jeżeli były założone na oryginalnie homologowanym modelu.

4.32.13. Obudowa aerodynamiczna

Żadne dodatkowe owiewki ani środki aerodynamiczne nie mogą być używane, poza oryginalnymi.

Oryginalnie zamontowana osłona przedniego światła musi obracać się wraz z kierownicą.

4.32.14. Podnóżki

Zawodnik musi prowadzić pojazd z nogami na platformie.

4.32.15. Opony

Dozwolone są opony dostępne z komercyjnych i detalicznych źródeł, przeznaczone do używania w ruchu drogowym.

4.32.16. Odcięcie zapłonu

Odcięcie zapłonu musi działać, kiedy kierowca opuszcza pojazd. System ten musi przerwać pierwotny obieg jak i przywrócić dopływ prądu. Musi być położony jak najbliżej środka kierownicy i być obsługiwany przez nieelastyczny sznurek odpowiedniej długości i grubości oraz być przyczepionym do prawego nadgarstka zawodnika. Spiralny kabel (podobny do kabla telefonicznego) o długości maksymalnie 1 metra jest dozwolony.

4.32.17. Głośność

Maksymalny poziom głośności wynosi 95 dB/A, mierzony przy 5000 obr/min (RPM).

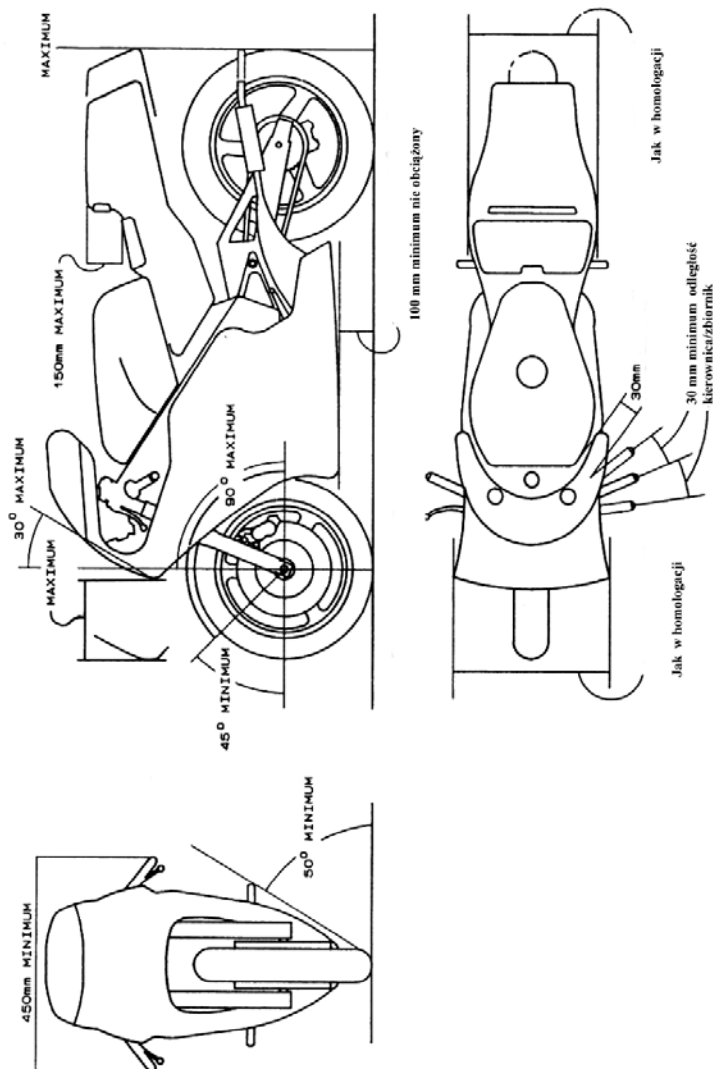
4.32.18. Zbiornik paliwa i oleju

Musi pozostać oryginalny.

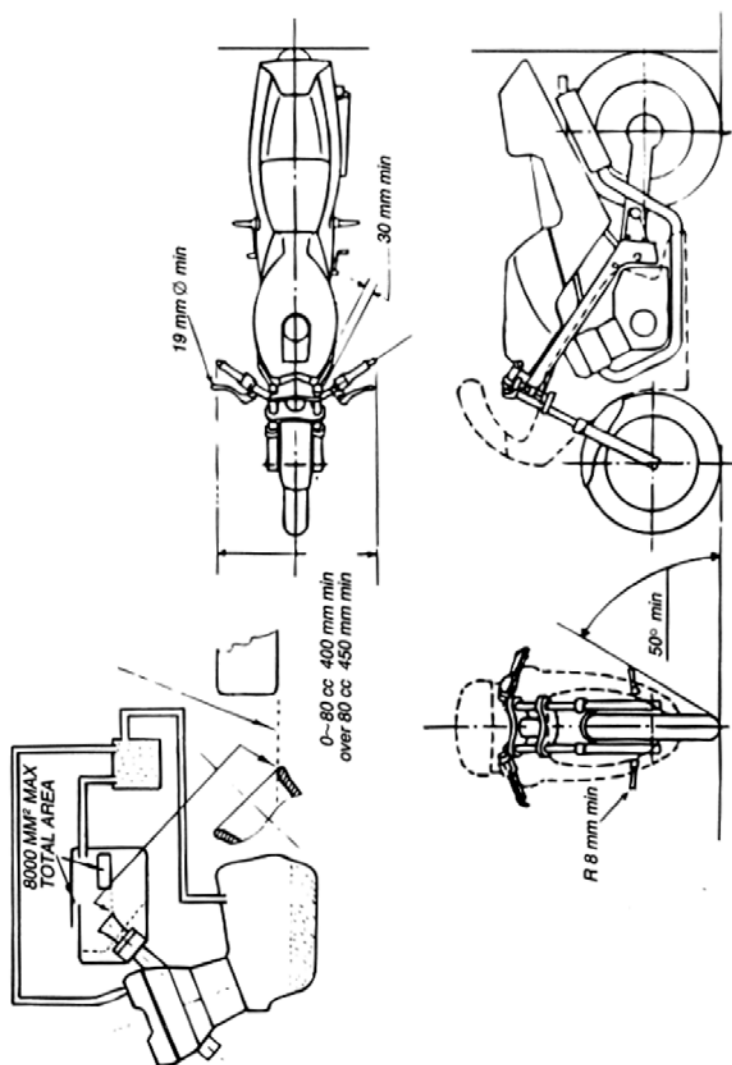
Ad 4.21 Szerokość i dopuszczalna prędkość opon

	Max. engine cap. in cc Cylindrée max. en cc	WHEEL / ROUE	**Tyre width Largeur pneu	Rim / Jante Diamètre	Tyre Pneu	Rim / Width Largeur / Jante	Speed Vitesse	Min. depth of grooves Profil min. des rainures			Stat. distance of surface fixed from m/cycle parts Distance entre surface et éléments fixes du m/cycle (tyre / pneu)		Max. increase of radius Augmentation max. du rayon (dyn) tyre / pneu
								(mm)	radial	axial			
	50/80	front/avant rear/arrière	Minimum (mm)			38	Over Au-dessus de 210 V	1.5	15	5	10	10	
			Maximum (mm)			38	Over Au-dessus de 210 V	2.5	15	5	15	15	
	125	front/avant rear/arrière	Minimum (mm)			38	Over Au-dessus de 210 V	2.5	20	5	15	15	
			Maximum (mm)			40.5	Over Au-dessus de 210 V	2.5	20	5	15	15	
	250	front/avant rear/arrière	Minimum (mm)			40.5	Over Au-dessus de 210 V	2.5	25	5	15	15	
			Maximum (mm)			47	Over Au-dessus de 210 V	2.5	25	5	20	20	
	350	front/avant rear/arrière	Minimum (mm)			47	Over Au-dessus de 210 V	2.5	25	5	20	20	
			Maximum (mm)			55	Over Au-dessus de 210 V	2.5	25	5	20	20	
	500	front/avant rear/arrière	Minimum (mm)			55	Over Au-dessus de 210 V	2.5	25	5	20	20	
			Maximum (mm)			55	Over Au-dessus de 210 V	2.5	25	5	20	20	
	750 1000	front/avant rear/arrière	Minimum (mm)			55	Over Au-dessus de 210 V	2.5	25	5	20	20	
			Maximum (mm)			55	Over Au-dessus de 210 V	2.5	25	5	20	20	
	Sidecar (road) (route)	front/avant rear/arrière	Minimum (mm)			400	Over Au-dessus de 210 V	2.5	15	5	10	10	
			Maximum (mm)			400	Over Au-dessus de 210 V	2.5	15	5	10	10	

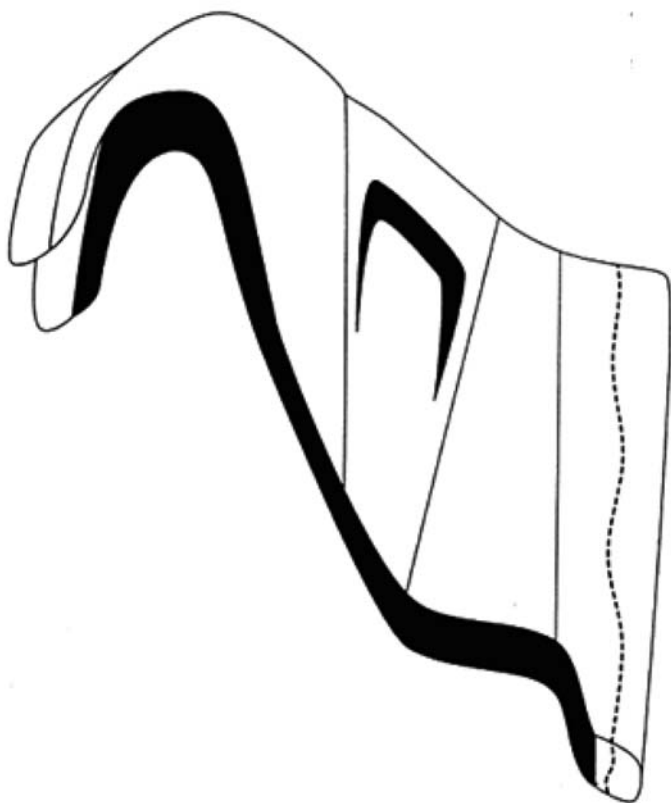
MOTOCYKL WYŚCIGOWY



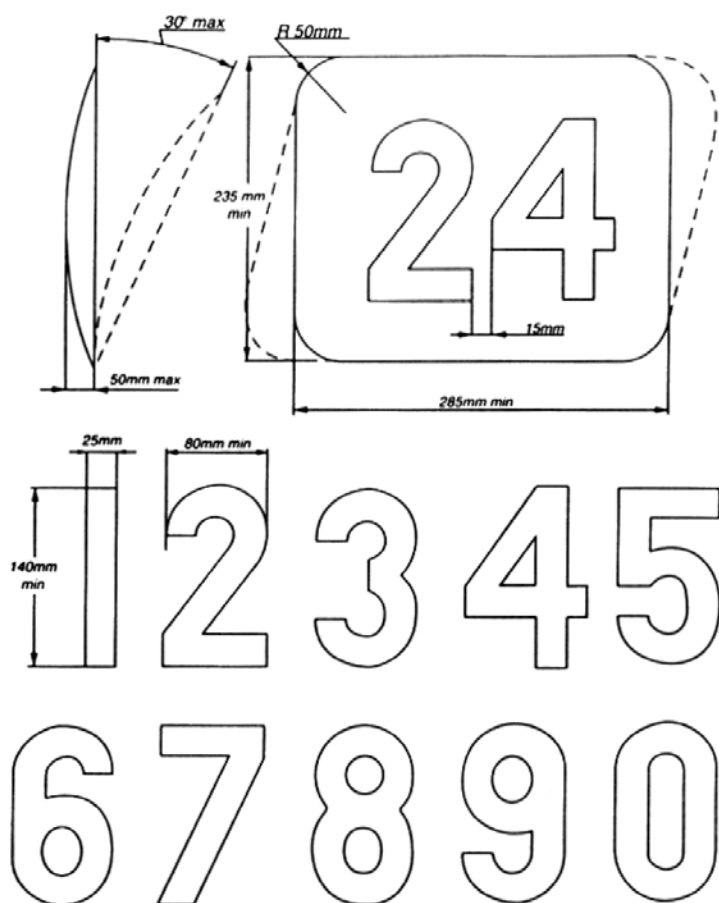
MOTOCYKL SPORT PRODUCTION



OBUDOWA



NUMERY STARTOWE



CZCIONKI

Futura Heavy

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Futura Heavy Italic

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Univers Bold

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Univers Bold Italic

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Oliver Med.

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Oliver Med. Italic

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Franklin Gothic

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Franklin Gothic Italic

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

ZNAKI HOMOLOGACYJNE KASKÓW

(Standardy Międzynarodowe)

ECE 22 - 04 albo ECE 22 - 05, "P" (EUROPA)

Znak ECE składa się z okręgu otaczającego literę E wraz z numerem kraju, który przyznał aprobatę.



E1 dla Niemiec, E2 dla Francji, E3 dla Włoch, E4 dla Holandii, E5 dla Szwecji, E6 dla Belgii, E7 dla Węgier, E8 dla Czech i Słowacji, E9 dla Hiszpanii, E10 dla Jugosławii, E11 dla Wielkiej Brytanii, E12 dla Austrii, E13 dla Luksemburga, E14 dla Szwajcarii, E15 (pusty), E16 dla Norwegii, E17 dla Finlandii, E18 dla Danii, E19 dla Rumunii, E20 dla Polski, E21 dla Portugalii, E22 dla Rosji, E23 dla Grecji, E24 dla Irlandii, E25 dla Chorwacji, E26 dla Słowenii, E28 dla Białorusi, E29 dla Estonii, E30 (pusty), E31 dla Bośnia i Hercegowiny, E32 dla Łotwy, E34 dla Bułgarii, E37 dla Turcji, E40 dla Macedonii, E43 dla Japonii, E45 (pusty), E46 (pusty), E47 (pusty), E48 dla Nowej Zelandii.

Pod literą E, numer aprobaty powinien zawsze zaczynać się od 04 (dla ECE 22-04) albo 05 (dla ECE 22-05). Pod numerem aprobaty jest numer seryjny produkcji (Etykieta we wnętrzu kasku).



(WIELKA - BRITAIN)
BS. 6658 TYPU. A.
(OFF ROAD) TYP. B.
(Etykieta umieszczona na zewnątrz kasku).



(JAPONIA) JIS T 8133 : 2000
(Etykieta umieszczona wewnątrz kasku).



(Stany Zjednoczone Ameryki Pn.) M2000
(Etykieta umieszczona wewnątrz kasku)

Więcej szczegółów – patrz Przepisy Techniczne FIM

DZIESIĘĆ TESTÓW DOPASOWUJĄCYCH KASK

1. Aby nabyć odpowiedni rozmiar kasku, zmierz obwód głowy.
2. Sprawdź czy kask nie rusza się na boki.
3. Pasek kasku zapnij w bezpieczny sposób.
4. Z głową pochyloną do przodu spróbuj podciągnąć kask od tyłu aby upewnić się, że kask nie może być zdjęty w ten sposób.
5. Sprawdź, czy dobrze widzisz przez ramię.



6. Upewnij się, że nic nie przeszkadza ci oddychać w kasku i nigdy nie zakrywaj nosa ani ust.
7. Nie owijaj szyi szalikiem aby nie zablokować dostępu powietrza do kasku. Nie noś szalika pod paskiem zapinającym kask.
8. Upewnij się, że osłona może być zdjęta jedną ręką w rękawicy.
9. Sprawdź czy tył kasku został zaprojektowany tak, że chroni kark.
10. Zawsze kupuj najlepszy kask na jaki cię stać

ROZDZIAŁ 5

PRZEPISY DOTYCZĄCE LICENCJI SPORTOWYCH

– patrz Rozdział 6

ROZDZIAŁ 6

LICENCJE SPORTOWE /CERTYFIKATY

Zasady uzyskiwania i wydawania certyfikatów oraz licencji B, A w sporcie motocyklowym

6.1. Certyfikat jest dokumentem potwierdzającym teoretyczne i praktyczne umiejętności niezbędne do uprawiania sportu motocyklowego.

6.2. W sporcie motocyklowym certyfikat otrzymuje się po zaliczeniu egzaminów:

- teoretycznego,
- praktycznego w jednej z n/w specjalności:
 - Motocross
 - Enduro
 - Trial
 - Wyścigi

6.3. Egzaminy praktyczne i teoretyczne odbywają się przy każdej imprezie o Puchar PZM lub innej zatwierdzonej przez GKSM

6.4. Egzamin teoretyczny będzie przeprowadzony w formie ustnej ze znajomości Regulaminu Sportu Motocyklowego PZM oraz zasad rozgrywek na dany rok zatwierdzonych przez GKSM, obowiązujących w dyscyplinie, o licencję której ubiega się kandydat na zawodnika.

Godziny przeprowadzenia egzaminów teoretycznych podane będą w regulaminach szczegółowych zawodów.

6.5. Egzamin praktyczny zalicza się poprzez udział i sklasyfikowanie w imprezach jak pkt.6.3.

Warunkiem sklasyfikowania jest:

- Motocross – ukończenie jednego biegu,
- Enduro – ukończenie jednego dnia zawodów,

- Trial – ukończenie jednego dnia zawodów,
- Wyścigi – ukończenie jednego wyścigu,

Wiek uczestników zawodów reguluje Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 26 września 2000 (Dz.U.nr 83 poz.940).z późn. zm. ogłoszonymi w Dz.U.nr 191/2004 poz.1961.

6.6. Zaliczenie egzaminu praktycznego w którejkolwiek z w/w specjalności oraz egzaminu teoretycznego uprawnia do otrzymania certyfikatu do uprawiania sportu motocyklowego.

6.7. Egzamin teoretyczny i praktyczny może być przeprowadzony w tym samym dniu zawodów.

6.8. W przypadku negatywnego wyniku teoretycznego lub praktycznego osoba ubiegająca się o certyfikat może ponownie przystąpić do egzaminu z którego uzyskała wynik negatywny nie wcześniej jednak niż po upływie 30 dni.

6.9. Egzamin teoretyczny i praktyczny przeprowadza trzyosobowa Komisja w składzie:

- trenera/instruktora sportu motocyklowego,
- kierownika zawodów lub osoby przez niego upoważnionej,
- sędziego zawodów z licencją klasy „P”.

6.10 Osoba przystępująca do egzaminu praktycznego zobowiązana jest do:

- posiadania w dniu egzaminu sprawnego pojazdu zgodnie z regulaminem technicznym RSM,
- posiadania obowiązkowego ubioru sportowego,
- posiadania ubezpieczenia od NNW na czas trwania egzaminu praktycznego,
- posiadania stosownych uprawnień zgodnie z Rozp. Rady Ministrów z dnia 26 września 2000r (Dz.U.nr.83 poz.940), z późn. zm. ogłoszonymi w Dz. U. nr 191/2004 poz.1961.
- opłacenia kosztów egzaminu teoretycznego ustalonego na danych rok przez GKSM
- posiadania wniosku na certyfikat z ważnym badaniem lekarskim lub książeczką zdrowia sportowca.

6.11. Warunkiem wydania certyfikatu i w jego następstwie licencji B na którąkolwiek z n/w specjalności:

- motocross
- enduro
- trial
- wyścigi

przez Zarządy Okręgowe PZM właściwe do miejsca przynależności klubowej (w przypadku osób stowarzyszonych), lub miejsca zamieszkania (w przypadku osób niestowarzyszonych) jest złożenie wypełnionych wniosków wg. załączonych wzorów i dokonanie opłaty za jej wydanie wg ustaleń GKSM.

6.12. Certyfikat wraz z odpowiednią licencją B lub A uprawnia do udziału we wszystkich specjalnościach sportu motocyklowego, zgodnie z zasadami rozgrywek na dany rok.

6.13. Wydanie licencji A dla właściwej specjalności sportu motocyklowego może nastąpić po sklasyfikowaniu z licencją B odpowiednio w dwóch dniach zawodów o Puchar PZM w Enduro i Trialu lub dwóch wyścigach o Puchar PZM w Motocrossie i dwóch wyścigach o Puchar PZM i osiągnięcia wymaganego limitu czasu w Wyścigach Motocyklowych, złożeniu właściwego wniosku w Biurze Sportu ZGPZM, wniesieniu stosownej opłaty.

6.14. Zarządy Okręgowe PZM prowadzą rejestr wydanych certyfikatów i licencji B, natomiast ZG PZM rejestr wydanych licencji A.

6.15. Licencje sportowe i certyfikaty są wydawane dożywotnio. Do startu w zawodach uprawnia licencja sportowa danej specjalności poświadczona na dany rok.

6.16. Międzynarodowa licencja zawodnika motocyklowego jest dokumentem uprawniającym do startu w zawodach międzynarodowych, organizowanych lub autoryzowanych przez FIM lub UEM. Przyznawana jest wyłącznie posiadaczom licencji motocyklowej A.

6.17. Zgodnie z Międzynarodowym Regulaminem Sportowym FIM lub UEM licencje wydaje Zarząd Główny PZM na drukach FIM lub UEM. na jedne lub wszystkie zawody międzynarodowe w danym roku.

6.18. Do startu w zawodach międzynarodowych (z wyłączeniem zawodów o Mistrzostwo FIM lub UEM) uprawnia licencja motocyklowa A łącznie z wydanym przez ZG PZM „Zezwoleniem na start”.

WNIOSEK O NADANIE CERTYFIKATU SPORTU MOTOCYKLOWEGO

Proszę o wydanie certyfikatu do uprawiania dyscypliny sportu motocyklowego

Nazwisko i imię
Data i miejsce urodzenia
Miejsce zamieszkania
Przynależność klubowa

.....
data i podpis wnioskodawcy

.....
Jako ustawowi przedstawiciele naszego małoletniego syna/córki*, wyrażamy zgodę na uprawianie przez niego sportu motocyklowego.

1 2

(wypełnić w przypadku nieukończenia 18 roku życia przez osobę ubiegającą się o certyfikat w sporcie motocyklowym).

Potwierdzam wiarygodność złożonych podpisów opiekunów i danych zawodnika

.....
Podpis i pieczęć klubu

Uwaga: w przypadku ubiegania się o certyfikat przez osobę niestowarzyszoną lub niezatrudnioną w klubie potwierdzenie danych następuje przez właściwy do miejsca zamieszkania Zarząd Okręgowy PZM.

.....
Podpis i pieczęć ZOPZM

ZAŚWIADCZENIE

Brak przeciwwskazań-dopuszcza się zawodnika (nazwisko i imię)
do uprawiania sportu motocyklowego.

.....
Podpis i pieczęć lekarza posiadającego
specjalizację z zakresu medycyny sportu

.....
Zaliczono egzamin teoretyczny dnia protokół.....

z wynikiem pozytywnym/negatywnym

Zaliczono egzamin praktyczny dnia protokół..... z wynikiem
pozytywnym/negatywnym

Wydano certyfikat sportowy w sporcie motocyklowym numer:

Miejscowość i data wydania Pieczęć i podpis

.....
* – niepotrzebne skreślić,

załącznik – 2 zdjęcia formatu 3,5 x 4 cm

WNIOSEK O NADANIE LICENCJI SPORTOWEJ MOTOCYKLOWEJ

Proszę o wydanie licencji sportowej B/A* specjalności: motocross/enduro trial/ wyścigi/ *
Nazwisko i imię
Data i miejsce urodzenia.....
Miejsce zamieszkania
Nr prawa jazdykat.....
Przynależność klubowa
Okres na jaki licencja ma być wydana
Niniejszym zobowiązuję się do uczestnictwa we współzawodnictwie sportowym w sporcie motocyklowym specjalności: motocross/ enduro/ trial/ wyścigi/ *
Potwierdzam jednocześnie swoim podpisem, że znam Regulaminy PZM, FIM, UEM oraz Regulamin Sportu Motocyklowego PZM i zobowiązuję się do wykonywania przewidzianych w przepisach obowiązków zawodnika oraz do przestrzegania warunków uprawiania danej konkurencji sportu motocyklowego.

Data i podpis wnioskodawcy

Jako ustawowi przedstawiciele naszego małoletniego syna/córki* wyrażamy zgodę na uprawianie przez niego sportu motocyklowego specjalności: motocross/ enduro/ trial/ wyścigi/ *

1
2

(wypełnić w przypadku nieukończenia 18 roku życia przez osobę ubiegającą się o licencję sportową motocyklową).

Potwierdzam wiarygodność złożonych podpisów opiekunów i danych zawodnika.

Podpis i pieczęć klubu

Uwaga: w przypadku ubiegania się o licencję sportową przez osobę niestowarzyszoną w klubie potwierdzenie danych następuje przez właściwy do miejsca zamieszkania Zarząd Okręgowy PZM.

Podpis i pieczęć ZOPZM

ZASWIADCZENIE**

Brak przeciwwskazań-dopuszcza się zawodnika (nazwisko i imię)
do uprawiania sportu motocyklowego specjalności motocross/ enduro/ trial/ wyścigi/*
ZASWIADCZENIE**

.....
podpis i pieczęć lekarza posiadającego specjalizację z zakresu medycyny sportu**/
uwierzytelniona kopia książeczki zdrowia sportowca z aktualnym ważnym badaniem
lekarskim – (dotyczy wyłącznie osób stowarzyszonych w klubach) zamiast zaświadczenia.

.....
Wydano licencję sportową motocyklową B/A* specjalności : motocross/ enduro/ trial/
wyścigi/ * numer

Miejscowość i data pieczęć i podpis

* niepotrzebne skreślić

załącznik 1 zdjęcie formatu 3,5 x 4 cm

ROZDZIAŁ 7

ZAWODNICY

7.1. Prawa zawodników licencjonowanych

7.1.1. Zawodnicy licencjonowani mają prawo do korzystania z następujących przywilejów:

- a) opieki organizacyjnej, lekarskiej, trenerskiej,
- b) ubezpieczenia stosownie do ustaleń RSM,
- c) otrzymania zapomóg w przypadkach losowych.

7.1.2. W zależności od reprezentowanego poziomu sportowego wg oceny macierzystych władz sportowych mają prawo także do:

- a) opieki w ramach grup centralnego szkolenia,
- b) powołania do kadry narodowej.

7.2. Obowiązki zawodników licencjonowanych

Wszyscy zawodnicy licencjonowani zobowiązani są do:

- a) przestrzegania regulaminów klubowych i sportowych PZM,
- b) przestrzegania zasad koleżeńskiego współzycia i etyki sportowej,
- c) dbałości o powierzone mienie społeczne,
- d) schludnego ubioru i kulturalnego zachowania.

7.3. Kadra narodowa

7.3.1. Kadre narodową seniorów i juniorów powołuje GKSM na wniosek swych podkomisji specjalistycznych i trenerów kadry w poszczególnych specjalnościach dwa razy do roku, na okresy półroczne, tj. od 1 stycznia do 30 czerwca oraz od 1 lipca do 31 grudnia.

7.4. W indywidualnych i uzasadnionych wypadkach, zmian w składzie kadry narodowej dokonać można również w innych terminach.

7.5. Ogólne warunki powołania zawodnika do kadry narodowej:

7.5.1. – posiadanie polskiego obywatelstwa,

7.5.2. – nienaganna postawa moralno-etyczna,

7.5.3. – członkostwo w klubie lub sekcji motorowej (Zawieszenie uniemożliwia powołanie zawodnika do kadry narodowej lub powoduje skreślenie z niej),

7.5.4. – przestrzeganie Regulaminu Sportu Motocyklowego PZM oraz innych instrukcji PZM, statutu klubu, regulaminów klubowych oraz podporządkowanie się zarządzeniom władz PZM i władz sportowych,

7.5.5. – doskonalenie w sposób ciągły swoich umiejętności specjalistycznych.

7.6. Do kadry narodowej seniorów mogą być powołani zawodnicy, którzy:

7.6.1. mają co najmniej I klasę sportową

7.7. Do kadry narodowej juniorów mogą być powołani zawodnicy, którzy:

7.7.1. mają co najmniej II klasę sportową,

7.7.2. nie przekroczyli wieku 21 lat – decyduje rok urodzenia.

7.8. Zawodnik startujący w klubie zagranicznym, a będący przed wyjazdem członkiem kadry narodowej, może być powołany do niej na okresy następne.

7.9. Reprezentacja

7.9.1. Zawodnicy będący członkami kadry narodowej seniorów i juniorów mają pierwszeństwo w powoływaniu do reprezentowania barw narodowych.

7.9.2. W wyjątkowych przypadkach potwierdzonych osiągniętymi wynikami sportowymi, a także ze względów szkoleniowych, do reprezentowania barw narodowych mogą być powołani zawodnicy nie będący członkami kadry narodowej.

7.9.3. Zawodnik powołany do reprezentowania barw narodowych jest zobowiązany do zachowania szczególnie godnej postawy etycznej i sportowej.

7.9.4. Zawodnicy będący członkami kadry narodowej są zobowiązani do brania udziału we wszystkich zgrupowaniach, obozach szkoleniowych, sprawdzianach oraz zawodach, do których zostaną powołani.

7.9.5. Zawodnik, który odmówił bez dostatecznego uzasadnienia reprezentowania barw narodowych lub wzięcia udziału w zgrupowaniach i obozach szkoleniowych oraz sprawdzianach, podlega karze dyscyplinarnej zgodnie z RSM oraz wykluczeniem z kadry narodowej.

7.10. Zasady zmian przynależności klubowej zawodników

7.10.1. Zamiar zmiany przynależności klubowej zawodnik powinien zgłosić w okresie od 1 listopada do 28 lutego wraz ze wskazaniem klubu, którego członkiem zamierza zostać, przy czym istotna jest data złożenia wniosku o zwolnienie. Po za tym okresem zawodnik może zmienić barwy klubowe wyłącznie w przypadku zwolnienia z urzędu, lub zwolnienia okresowego.

7.10.2. Zarząd klubu, do którego zawodnik zamierza przejść, jest zobowiązany potwierdzić na piśmie zamiar przyjęcia zawodnika na członka klubu.

7.10.3. Zarząd klubu, do którego wpłynął wniosek zawodnika o zmianę przynależności klubowej, jest zobowiązany rozpatrzyć wniosek i udzielić zawodnikowi odpowiedzi w terminie 30 dni od otrzymania potwierdzenia.

7.10.4. Brak odpowiedzi w terminie uważa się za wyrażenie zgody na zmianę przynależności klubowej. W razie gdy na wniosek zawodnika

o zmianę przynależności klubowej Zarząd klubu udzieli odpowiedzi odmownej, a zawodnik nie wycofa wniosku, przestaje on być członkiem klubu po upływie 30 dni od dnia udzielenia odpowiedzi. Odmowa zwolnienia musi zawierać szczegółowe uzasadnienie. W przypadku odmowy klubu zawodnik może ubiegać się o zwolnienie z urzędu, składając do właściwych władz sportowych umotywowane podanie z załączeniem decyzji klubu. Władzami są:

- a) OKSM – gdy zmiana dotyczy klubów położonych na terenie jednego okręgu,
- b) GKSM – gdy zmiana przynależności klubowej dotyczy klubów położonych na terenach różnych okręgów.

7.10.5. Dokonanie formalnej zmiany barw klubowych może nastąpić po nadesłaniu przez klub przyjmujący zawodnika nw. dokumentów do Biura Sportu ZG PZM:

- 1). wniosek o zmianę przynależności klubowej potwierdzony przez zainteresowane kluby i Zarządy Okręgowe PZM,
- 2). licencja sportowa,
- 3). zgoda klubu zwalniającego,
- 4). potwierdzenie przyjęcia na członka do nowego klubu,
- 5). zgoda GKSM w przypadku członka kadry narodowej.

7.10.6. Zmiana przynależności klubowej przez zawodnika, który nie ukończył 18 lat, jest dozwolona za pisemną zgodą rodziców lub prawnych opiekunów. Gdy zawodnik niepełnoletni wystąpi z wnioskiem o zmianę przynależności klubowej w związku ze zmianą miejsca pobytu przez jego rodziców lub prawnych opiekunów, klub jest obowiązany wyrazić zgodę na zmianę przynależności klubowej.

7.10.7. Zmiana przynależności klubowej przez zawodników kadry narodowej wymaga zgody GKSM PZM.

7.10.8. Zawodnika, który przestał być członkiem klubu w trybie określonym w punkcie 7.10.4. obowiązuje roczna karencja od dnia otrzymania odpowiedzi o odmowie udzielenia zgody na zmianę przynależności klubowej. W szczególnie uzasadnionych przypadkach, na wniosek klubu, którego zawodnik był członkiem, GKSM może przedłużyć okres karencji do lat dwóch. Karencja polega na zawieszeniu w prawach zawodnika sportu motocyklowego.

7.10.9. Zawodnik po upływie połowy okresu rocznej karencji może wystąpić z wnioskiem o jej skrócenie. Decyzję w sprawie skrócenia karencji podejmuje:

- a) OKSM – gdy zmiana przynależności klubowej dotyczy klubów położonych na terenie jednego Okręgu,
- b) GKSM – gdy zmiana przynależności klubowej dotyczy klubów położonych na terenie różnych Okręgów.

7.10.10. Zwolnienie okresowe jest udzielone zawodnikowi w razie:

- a) powołania zawodnika do pełnienia służby wojskowej – na czas jej trwania,
- b) podjęcia przez zawodnika nauki w systemie stacjonarnym, w innej miejscowości, na okres nauki określony regulaminem szkoły,
- c) dopuszcza się zwolnienie okresowe do innego klubu za obustronnym porozumieniem klubów w przypadku braku możliwości uprzedzenia danej specjalności w macierzystym klubie.

7.10.11. Zawodnik korzystający ze zwolnienia okresowego może zmienić kolejną przynależność klubową jedynie za zgodą Zarządu klubu, który udzielił tego zwolnienia oraz Zarządu klubu, który zawodnik reprezentuje w wyniku zwolnienia okresowego.

7.10.12. Po zakończeniu zwolnienia okresowego zawodnik jest obowiązany powrócić do klubu, z którego uzyskał zwolnienie i reprezentować ten klub. W razie, gdy zawodnik zamierza na stałe zostać członkiem klubu, który reprezentował w czasie zwolnienia okresowego, stosuje się przepis art.7.10.1.

7.10.13. W przypadkach uzasadnionych względami szkoleniowymi lub innymi istotnymi względami życiowymi GKSM lub OKSM (zależnie od położenia terytorialnego klubu), po zasięgnięciu opinii klubów może z urzędu zmienić za zgodą zawodnika jego przynależność klubową.

7.10.14. Klub, z którego odchodzi zawodnik w wyniku zmiany przynależności klubowej, może żądać od klubu, do którego zawodnik przechodzi, ekwiwalentu za koszty utrzymania zawodnika w klubie. Ekwiwalent może być ustalony w formie rzeczowej lub finansowej. Wysokość ekwiwalentu ustalają zainteresowane kluby. Wysokość ekwiwalentu za zawodnika, który zmienił przynależność klubową, po okresie karencji, lub za zawodnika, który po zwolnieniu okresowym zamierza pozostać

na stałe w tym klubie ustala GKSM, Ekwiwalent nie przysługuje w razie zwolnienia okresowego.

7.10.15. Klub przekazujący ekwiwalent jest obowiązany wpłacić dodatkowo na rzecz (GKSM) PZM kwotę odpowiadającą 10% jego wartości.

7.10.16. W razie zmiany przez zawodnika przynależności klubowej w trybie art.7.10.13. wysokość ekwiwalentu określa GKSM a klub przejmujący zawodnika jest zwolniony od dokonywania dodatkowych wpłat na rzecz PZM.

7.10.17. Wnioski zawodników ukaranych prawomocną karą zawieszenia, nałożoną przed złożeniem wniosku o zwolnienie z klubu i nie związaną z tym wnioskiem, mogą być rozpatrywane dopiero po odbyciu kary.

7.10.18. Klub nie może wszcząć postępowania dyscyplinarnego w stosunku do zawodnika ani orzec wykonania zawieszony uprzednio kary dyscyplinarnej po złożeniu wniosku o zmianę przynależności klubowej lub powstaniu przyczyn uzasadniających uzyskanie zwolnienia okresowego.

7.10.19 Jeśli zawodnik zamierza zmienić specjalność lub uprawiać równoległe inną w innym klubie, a jego dotychczasowy klub nie wyrazi na to zgody, to zasady określone w rozdz. 7.10. nie obowiązują.

7.10.20. Jeśli zawodnik zamierza zmienić specjalność lub uprawiać równoległe inną w innym klubie, a jego dotychczasowy klub nie wyrazi na to zgody, to obowiązują zasady określone w rozdz. 7.10.

7.10.21. Sprawy sporne rozpatrują właściwe komisje sportowe.

7.10.22. W przypadku zawarcia pomiędzy zawodnikiem i klubem umowy o pracę na zawodowe uprawianie sportu muszą być zachowane terminy określone w punktach 7.10.1 i 7.10.3. natomiast pozostałe warunki powinna określać umowa.

ROZDZIAŁ 8

DISCYPLINA W SPORCIE MOTOCYKLOWYM

8.1. Przekroczenie

Za przekroczenie karalne uważa się złamanie przepisów RSM oraz przepisów dodatkowych zgodnych z RSM, każdy czyn na szkodę zawodów, organizacji sportowych, PZM oraz sportu jako idei.

8.2. Kompetencje Komisji Sportowych Motocyklowych

8.2.1. Do kompetencji Komisji Sportowych Motocyklowych PZM należy rozpatrywanie i podejmowanie decyzji w sprawach naruszenia dyscypliny sportowej, stosunków międzyludzkich i etyki przez zawodników, działaczy i kluby (sekcje) działające w sporcie motocyklowym.

8.2.2. Okręgowe Komisje Sportu Motocyklowego rozpatrują w terminie 4 tygodni:

- a) sprawy dyscyplinarne w stosunku do klubów i sekcji okręgu,
- b) sprawy związane z postępowaniem zawodników okręgu, o ile nie są oni członkami kadry narodowej,
- c) sprawy dyscyplinarne działaczy okręgu,
- d) sprawy związane z zawodami grupy IV i III.

8.2.3. Główna Komisja Sportu Motocyklowego rozpatruje w terminie 6 tygodni:

- a) sprawy dyscyplinarne zawodników, członków kadry narodowej,
- b) sprawy dyscyplinarne działaczy, członków GKSM i jej podkomisji i zespołów,
- c) odwołania od decyzji OKSM,
- d) sprawy związane z zawodami grupy II.

8.3. Rozpatrywanie roszczeń cywilnych

W sprawach roszczeń cywilnych wynikłych na tle działalności w sporcie motocyklowym, klubu(sekcje), działacze i zawodnicy mogą za obopólnym porozumieniem stron spór wiodących, zwrócić się do Komisji Sportowych Motocyklowych, które mają obowiązek rozpatrzyć sprawę w ciągu 6 tygodni.

8.4. Podstawa rozpoczęcia postępowania dyscyplinarnego

Podstawą do rozpoczęcia postępowania dyscyplinarnego może być:

- a) protokół sędziego zawodów,
- b) sprawozdanie delegata GKSM,
- c) wniosek zainteresowanych stron,
- d) wniosek kierownika zawodów,
- e) pisemna informacja innych jednostek prawnych,
- f) pisemna informacja osoby fizycznej z pełnym adresem i podpisem.

8.5. Kary

W stosunku do zawodników, działaczy i klubów (sekcji) stosuje się następujące kary:

- a) upomnienie,
- b) upomnienie z ostrzeżeniem,
- c) naganę,
- d) wykluczenie,
- e) zawieszenie (w prawach zawodnika, działacza itp.),
- f) dyskwalifikację.

FIM/UEM lub PZM może także orzec ograniczenie praw lub przywilejów sportowych grona osób (organizacji). Ponadto w stosunku do klubów (sekcji) mogą być nakładane przez PZM kary pieniężne w wysokości zależnej od wielkości przewinienia.

8.6. Prawo obrony

Kara zawieszenia lub dyskwalifikacji nie może być nałożona w zasadzie na żadną osobę lub grono osób, jeżeli nie otrzyma ona możliwości ustnego lub pisemnego usprawiedliwienia się (lub obrony) z zarzucanego przewinienia. W przypadku ewidentnych poważnych wykroczeń winni mogą być zawieszeni tymczasowo do czasu rozpatrzenia sprawy. Okres ten nie może być dłuższy niż 30 dni.

8.7. Wykluczenie

8.7.1. Wykluczenie osoby lub grona osób z organizacji

8.7.2. Zakaz brania udziału przez osobę lub grono osób w określonym biegu, teście lub rodzaju zawodów.

8.7.3. Wykluczenie może być dokonane przed, w czasie lub po zawodach

8.8. Zawieszenie

8.8.1. Zawieszenie zawodników lub działaczy, tj. zakaz brania udziału w jakimkolwiek charakterze przez osobę lub grono osób w określonych zawodach.

8.8.2. Zawieszenie sprzętu, tj. zakaz używania pojazdu(ów) określonej marki, a także akcesoriów pojazdów w określonych zawodach.

8.8.3. Zawieszenie może być orzeczone na czas określony lub bezterminowe. Zawieszenie może mieć charakter krajowy lub międzynarodowy i może być dokonane przez FIM/UEM lub PZM. Jeżeli zostało ono orzeczone przez PZM obowiązuje w tych specjalnościach sportu motorowego, które określił w swojej decyzji PZM. Jeżeli zawieszenie orzeczone jest przez FIM/UEM lub PZM jako międzynarodowe, to obowiązuje ono we wszystkich zawodach krajowych i międzynarodowych w specjalnościach określonych w decyzji.

8.9. Dyskwalifikacja

8.9.1. Utrata raz na zawsze prawa brania udziału w jakimkolwiek charakterze we wszystkich zawodach motocyklowych. Orzeczenie dyskwalifikacji może wydać FIM/UEM lub PZM. Decyzja PZM musi być przedstawiona FIM/UEM do zatwierdzenia. Dyskwalifikacja może być nałożona na osobę lub grono osób albo też na pojazd(y).

8.9.2. Prawa utracone przez dyskwalifikację mogą być przywrócone całkowicie lub częściowo jedynie przez FIM.

8.10. Wydanie orzeczenia

Orzeczenia PZM muszą być wydane na piśmie w terminie 3 dni od daty podjęcia decyzji.

8.11. Ogłoszenie kar

PZM ma prawo publikowania nałożonych kar z podaniem nazwisk i innych informacji związanych z postępowaniem dyscyplinarnym.

8.12. Odwołanie

Od decyzji klubu przysługuje prawo odwołania do właściwej Komisji Sportu Motocyklowego. Od decyzji OKSM przysługuje prawo odwołania do GKSM w nieprzekraczalnym terminie 14 dni od daty wysłania pismem orzeczenia OKSM. Od decyzji GKSM przysługuje prawo odwołania do Trybunału Związku. Odwołanie we wszystkich przypadkach powinno nastąpić listem poleconym lub za pokwitowaniem, w czasie 14 dni od daty otrzymania orzeczenia (obowiązuje data stempla pocztowego). Odwołanie nie wstrzymuje wykonania orzeczenia. Strona odwołująca się, zobowiązana jest do wpłaty na konto ZG PZM kaucji. Wysokość kwoty kaucji i sposób postępowania z nią ustala Trybunał Związku.

8.13. Podjęcie decyzji w trybie nadzoru

Jeżeli GKSM przy rozpatrywaniu odwołania stwierdzi nieprawidłowości natury formalnej w orzeczeniu OKSM, zwróci sprawę do ponownego rozpatrzenia. W przypadku nie załatwienia sprawy przez OKSM w terminie 30 dni, GKSM podejmie decyzję w trybie nadzoru.

ROZDZIAŁ 9

ZASADY, WARUNKI I TRYB PRYZNAWANIA I POZBAWIANIA LICENCJI SĄDZIEGO SPORTOWEGO

opracowane na podstawie Rozporządzenia Ministra Edukacji
Narodowej z dnia 2 maja 2001 r. (Dz. U. Nr 56 poz. 582)

9.1. Dla wykonywania czynności związanych z trybem przyznawania i pozbawiania licencji sędziego sportowego w Polskim Związku Motorowym upoważnione jest Główna Komisja Sportu Motocyklowego i Okręgowa Komisja Sportu Motocyklowego lub Okręgowa Komisja Sędziów.

9.1.1. Przepisy niniejszego regulaminu stosuje się do osób zamierzających wykonywać i już wykonujących funkcję sędziego sportu motorowego w ramach współzawodnictwa sportowego prowadzonego przez Polski Związek Motorowy. Komisje Sportowe PZM przyznają, odmawiają przyznania i pozbawiają licencji sędziego sportowego w dyscyplinach sportu objętych zakresem działalności Polskiego Związku Motorowego.

9.2.1. Licencję sędziego sportowego przyznaje się na czas nieoznaczony z zastrzeżeniem ust.9.2.2.

9.2.2. Licencja sędziego sportowego może być przyznana na czas określony na wniosek osoby ubiegającej się o przyznanie licencji.

9.3.1. Osoba ubiegająca się o przyznanie licencji sędziego sportowego musi być czynnym działaczem klubu sfederowanego w Polskim Związku Motorowym, mieć ukończone 18 lat, złożyć we właściwym ZO PZM pisemny wniosek zawierający:

- a) imię i nazwisko, datę i miejsce urodzenia oraz adres zamieszkania wnioskodawcy,
- b) określenie dyscypliny sportu w jakiej wnioskodawca zamierza pełnić funkcję sędziego sportowego,
- c) określenie okresu ważności licencji w przypadku o którym mowa w ust.9.2.2.
- d) datę sporządzenia wniosku i podpis wnioskodawcy.

9.3.2. Do wniosku, o którym mowa w ust. 1 powinny być dołączone:

- a) oświadczenie o posiadaniu pełnej zdolności do czynności prawnych oraz korzystania z pełni praw publicznych,
- b) zaświadczenie o braku przeciwwskazań lekarskich do wykonywania funkcji sędziego sportowego,
- c) zobowiązanie do uczestnictwa w szkoleniu i podnoszeniu kwalifikacji sędziowskich, organizowanym przez Polski Związek Motorowy,
- d) zobowiązanie do wykonywania obowiązków sędziego sportowego, określonych w regulaminie sportowym Polskiego Związku Motorowego,
- e) zaświadczenie PZM stwierdzające zdanie egzaminu sędziowskiego.

9.4.1. Polski Związek Motorowy przyznaje licencję sędziego sportowego po akceptacji Komisji Sportowej Motocyklowej w drodze decyzji administracyjnej.

9.4.2. Licencja powinna zawierać:

- a) imię i nazwisko, datę urodzenia oraz adres zamieszkania sędziego sportowego,
- b) numer licencji,
- c) dyscyplinę sportu, w której uprawniony może pełnić funkcję sędziego sportowego,
- d) datę wydania licencji,
- e) okres ważności licencji,
- f) podstawowe prawa i obowiązki sędziego sportowego.

9.4.3. Licencja powinna być opatrzona zdjęciem i podpisem sędziego sportowego, pieczęcią PZM oraz podpisem osoby upoważnionej.

9.5.1. Polski Związek Motorowy może odmówić przyznania licencji sędziego sportowego, jeżeli wnioskodawca nie spełnił warunków określonych w pkt. 9.3.2. a braki formalne we wniosku nie zostały usunięte mimo wezwania w wyznaczonym terminie.

9.5.2. Licencji sędziego sportowego nie może uzyskać osoba, która pełniąc tę funkcję została przez właściwy organ Polskiego Związku Motorowego pozbawiona licencji z przyczyn określonych w § 6 ust., 1 pkt.3 Rozp. MEN z dnia 2.05.2001 (Dz. U. nr 56 poz.582) w okresie dwóch lat od daty wydania tej decyzji.

9.5.3. Odmowa przyznania licencji sędziego sportowego wymaga uzasadnienia.

9.6.1. Polski Związek Motorowy pozbawia licencji sędziego sportowego w razie:

- a) utraty lub ograniczenia zdolności do czynności prawnych albo utraty praw publicznych lub ograniczenia korzystania z tych praw, stwierdzonych prawomocnym orzeczeniem sądowym,
- b) utraty zdrowia uniemożliwiającej wykonywanie obowiązków sędziego sportowego, potwierdzonej zaświadczeniem wydanym przez lekarza,
- c) popełnienia przez sędziego sportowego czynów zagrożonych w regulaminie dyscyplinarnym Polskiego Związku Motorowego karą dyskwalifikacji w najwyższym wymiarze lub karą skreślenia z listy sędziów sportowych.

9.6.2. Polski Związek Motorowy może pozbawić sędziego sportowego licencji również w razie:

- a) odmowy lub zaprzestania uczestnictwa w szkoleniu i podnoszeniu kwalifikacji sędziowskich,
- b) naruszenia innych podstawowych obowiązków sędziego sportowego, określonych w regulaminie sportowym PZM.

9.6.3. Pozbawienie sędziego sportowego licencji wymaga uzasadnienia.

9.7. Osoba ubiegająca się ponownie o przyznanie licencji sędziego sportowego dołącza do wniosku oprócz dokumentów wymienionych w pkt. 9.3.2. oświadczenia, że nie została pozbawiona licencji z przyczyn o których mowa w pkt. 9.6.1.

9.8. Organem odwoławczym w sprawach przyznawania i pozbawiania licencji sędziego sportowego jest GKSM. Od decyzji GKSM

przysługuje prawo odwołania się do Ministra Edukacji Narodowej i Sportu. Odwołanie składa się w terminie 14 dni od daty otrzymania decyzji.

9.9.1. Polski Związek Motorowy prowadzi ewidencję przyznanych licencji sędziego sportowego.

9.9.2. Ewidencja powinna obejmować dane, o których mowa w pkt. 9.3.

9.9.3. Polski Związek Motorowy prowadzi odrębną ewidencję prawomocnych decyzji o odmowie przyznania i o pozbawieniu licencji sędziego sportowego oraz przechowuje dokumentację tych spraw i dokumentów, o których mowa w pkt. 9.3. i 9.7.

9.9.4. W kwestiach nieuregulowanych nin. Regulaminem mają odpowiednie zastosowanie przepisy cytowanego na wstępie Rozporządzenia.

9.10.1. Podział licencji na klasy:

9.10.1.1. Dla sędziów sportu motocyklowego ustala się następujące klasy licencji:

9.10.1.2. „O” – klasa okręgowa,

9.10.1.3. „P” – klasa państwowa,

9.10.1.4. Międzynarodowa – FIM/UEM.

9.10.2. Licencja sędziego sportowego

9.10.2.1. Dokumentem uprawniającym do sędziowania zawodów motocyklowych jest „licencja sędziowska” odpowiedniej klasy.

9.10.2.2. Warunki przyznawania licencji:

- licencję sędziego sportowego kl. „O” w dyscyplinie sportu motocyklowego może otrzymać osoba po spełnieniu warunków określonych regulaminem zawartym w Rozdziale 9.3.1.
- licencję sędziego sportowego kl. „P” może otrzymać działacz klubu motorowego posiadający licencję kl. „O” min. 2 lata, udoku-

mentowany udział (książka pracy sędziego) w organizacji zawodów i sędziowaniu w tym okresie 5-ciu imprez motocyklowych o charakterze okręgowym i strefowym, uczestniczył w corocznym szkoleniu sędziów organizowanym przez OKSM lub GKSM i zaliczeniu testu egzaminacyjnego opracowanego przez Główną Komisję Sportu Motocyklowego.

- licencję sędziego FIM/UEM może otrzymać działacz klubu sfederowanego w PZM posiadający licencję „P” wytypowany przez GKSM wg potrzeb planowanych imprez w danej specjalności sportu motocyklowego, odbyciu seminarium organizowanego przez FIM/UEM z wynikiem pozytywnym.
- od powyższych zasad dopuszcza się odstępstwa jeżeli GKSM na podstawie oceny pracy, zaangażowania i posiadanych wiadomości działacza stwierdzi, że można nadać mu licencję wyższego stopnia z pominięciem ww. gradacji lecz po zaliczeniu testu weryfikacyjnego zatwierdzonego przez GKSM.

9.10.2.3. Poświadczenie licencji sędziego sportowego

- licencję międzynarodową wszystkich specjalizacji wydaje FIM/UEM. Termin ważności licencji określa FIM/UEM.
- licencję kl. „P” wystawia i poświadcza GKSM. Corocznie licencje te są weryfikowane przez GKSM. Sędzia obowiązany jest przesłać swą licencję do ZG PZM w celu poświadczenia na rok następny w terminie do 31 grudnia. Nie spełnienie tego warunku uważane jest za rezygnację z pełnienia funkcji sędziego.
- licencję kl. „O” nadają, weryfikują i poświadczaają OKSM z zachowaniem warunków jw.

9.10.2.4. Podstawą poświadczenia ważności licencji wszystkich klas na rok następny jest książka pracy sędziego z bieżącymi wpisami i dokonanie opłaty ubezpieczenia.

9.10.2.5. Uprawnienia sędziów wynikające z posiadania licencji:

- licencja FIM/UEM uprawnia do sędziowania każdej grupy zawodów.
- licencja kl. „P” uprawnia do sędziowania zawodów grupy II do IV oraz I-szej, lecz nie będących Mistrzostwami Europy i Świata.
- licencja kl. „O” uprawnia do sędziowania zawodów grupy IV i III. W wyjątkowych przypadkach posiadacz licencji kl. „O” może pełnić funkcję sędziego zawodów rangi MP.

9.10.3. Sędzia zawodów

9.10.3.1. Sędzia zawodów sprawuje nadzór nad ich przebiegiem, zgodnością z RSM i regulaminem uzupełniającym zawodów oraz zasadami rozgrywek ustalonymi przez GKSM.

W uzasadnionych przypadkach sędzia zawodów może zmienić decyzję kierownika zawodów o ile regulamin specjalności nie stanowi inaczej. Przed podjęciem decyzji sędzia powinien wysłuchać zainteresowane strony.

9.10.4. Komisja sędziowska zawodów międzynarodowych będących mistrzostwami FIM/UEM

9.10.4.1. W zawodach tych skład komisji sędziowskiej (Jury) jest ustalany zgodnie z regulaminem FIM/UEM.

9.10.5. Uprawnienia i obowiązki sędziego zawodów

9.10.5.1. Sędziom przysługuje zwrot kosztów związanych z sędziowaniem zawodów w wysokości i na zasadach ustalonych corocznie przez ZG PZM.

9.10.5.2. Organizator jest obowiązany zapewnić sędziemu środek lokomocji jeżeli ze względu na charakter zawodów (np. w rajdzie) jest on niezbędny do prawidłowego wypełniania obowiązków przez sędziego.

9.10.5.3. Jeżeli zdaniem sędziego zawodów organizacja danej imprezy zagraża bezpieczeństwu lub nie zapewnia przeprowadzenia jej zgodnie z przepisami RSM i regulaminem uzupełniającym, sędzia może taką imprezę odwołać.

9.10.5.4. Sędzia zawodów z własnej inicjatywy lub na żądanie kierownika zawodów może ze względów bezpieczeństwa czy innych ważnych powodów przełożyć godzinę startu, zmienić trasę, wstrzymać rozgrywanie jednej z konkurencji przed jej zakończeniem lub też wyłączyć całkowicie część programu zawodów (nie dotyczy wyścigów drogowych).

9.10.5.5. Sędzia zawodów jest jedyną władzą uprawnioną do oceny, uznania lub odrzucenia każdego protestu złożonego w czasie zawodów. Odwołanie od decyzji sędziego może być złożone do GKSM nie później jednak niż 7 dni od daty zakończenia zawodów.

9.10.5.6. Sędzia zawodów może przekazać protest do decyzji PZM.

9.10.5.7. Sędzia zawodów na podstawie własnej obserwacji lub na podstawie informacji kierownika zawodów może wymierzyć jedną z kar wymienionych w RSM rozdz.8 tak zawodnikom jak i działaczom klubów, biorących udział w zawodach za niewłaściwe zachowanie się, nieuczciwe postępowanie lub przekroczenie przepisów RSM. Decyzja sędziego o karze wykluczenia może być podjęta jedynie przed zawodami, w czasie ich trwania lub po zawodach przed ogłoszeniem wyników. Kara nałożona przez sędziego zawodów nie może być przedmiotem protestu (w odróżnieniu od odwołania).

9.10.5.8. W przypadku poważnego wykroczenia sędzia zawodów poza nałożoną karą może przekazać sprawę do właściwych władz PZM w celu wszczęcia postępowania dyscyplinarnego.

9.10.5.9. Od każdej kary wymierzonej zgodnie z niniejszym regulaminem istnieje prawo odwołania w oparciu o postanowienia regulaminów FIM/UEM i PZM.

Złożenie odwołania lub jego zapowiedź nie wpływa na wstrzymanie ogłoszenia wyników zawodów.

9.10.5.10. Sędzia musi być obecny na zawodach od rozpoczęcia odbioru technicznego do ogłoszenia ostatecznych wyników.

9.10.5.11. Sędzia obowiązany jest kontrolować wszystkie testy zawodów pod względem zgodności z regulaminem uzupełniającym i RSM PZM.

W przypadku braku możliwości dokonania kontroli wszystkich testów, sędzia powinien podać w swoim sprawozdaniu, które z nich nie zostały skontrolowane.

9.10.5.12. Sędzia zawodów zatwierdza ostateczne wyniki.

9.10.5.13. Wyniki nie podpisane przez sędziego zawodów nie mogą być ogłoszone jako ostateczne. Nie dotrzymanie tego warunku może spowodować unieważnienie zawodów (rundy).

9.10.5.14. Sprawozdanie sędziego musi zawierać szczegółową ocenę przygotowania i przebiegu zawodów, pracy osób urzędowych oraz zachowania zawodników pod względem sportowym.

9.10.5.15. Sędzia zawodów nie ma prawa pełnić innych funkcji w zawodach motocyklowych, w których został wyznaczony sędzią.

9.10.5.16. Sprawozdanie wraz z wynikami zawodów sędzia (przewodniczący jury) zobowiązany jest przesłać do Zarządu PZM, który wyznaczył go do pełnienia obowiązków sędziego w ciągu 48 godzin po zakończeniu zawodów. Kopię sprawozdania sędzia pozostawia organizatorowi.

9.10.5.16.1. Sędzia, który nie wyśle do PZM sprawozdania i wyników w terminie jak pkt. 9.10.5.16., ponosi konsekwencje wg RSM 8.5. Sprawozdania sędziów na bieżąco analizowane są przez komisje sportowe motocyklowe. W przypadku stwierdzenia niedokładności sprawozdania lub nieprawidłowości ocen (zatajenie prawdy) sędzia zawodów ponosi konsekwencje regulaminowe, do pozbawienia licencji sędziowskiej łącznie.

9.10.5.17. Sędzia ma obowiązek noszenia w sposób widoczny identyfikatora w czasie trwania zawodów.

9.10.6. Postanowienia końcowe.

9.10.6.1. Sędziów zawodów krajowych mistrzowskich i międzynarodowych wyznacza Główna Komisja Sportu Motocyklowego. Sędziów zawodów okręgowych i strefowych wyznaczają OKSM.

Nazwiska wyznaczonych sędziów muszą być wpisane do regulaminu przy jego zatwierdzaniu. Organizator nie może rozsyłać regulaminu bez nazwiska sędziego zawodów. Sędzia po otrzymaniu zawiadomienia o wyznaczeniu go sędzią zawodów ma obowiązek niezwłocznego powiadomienia organu wyznaczającego o przyjęciu lub odmowie pełnienia funkcji.

9.10.6.2. W przypadku nieprzybycia na zawody wyznaczonego sędziego kierownik zawodów powierza tę funkcję osobie posiadającej odpowiednie uprawnienia (licencje).

9.10.6.3. Osoby funkcyjne powinny pozostać na miejscu zawodów do czasu ogłoszenia ostatecznych wyników.

9.10.6.4. Szkolenie osób funkcyjnych powinien prowadzić klub, organizator zawodów, przy ścisłej współpracy z OKSM

9.10.6.5. GKSM i OKSM mają obowiązek organizować okresowe kursokonferencje szkoleniowe dla sędziów wszystkich specjalności.

- 9.II.** Dokumenty niezbędne do przyznania licencji sędziowskiej:
- 9.II.1.** wniosek do ZO PZM o przyznanie licencji sędziowskiej klasy O .
- 9.II.2.** oświadczenie kandydata na sędziego.
- 9.II.3.** zaświadczenie o stanie zdrowia.
- 9.II.4.** wniosek klubu o przeklasyfikowanie z licencji O na P.

9.II.I.

Polski Związek Motorowy
Zarząd Okręgowy
w

Wniosek o przyznanie licencji sędziego sportowego klasy O

Nazwisko i imię
Data i miejsce urodzenia
Miejsce zamieszkania
.....

Tel. domowy

Tel. praca

Wykształcenie

Przynależność klubowa Okręg PZM

Uprzejmie proszę o przyznanie licencji sędziego sportowego klasy O na
czas nieokreślony/określony/* w dyscyplinie sportu
motocyklowego

..... dnia Podpis

Do wniosku załączam:

- oświadczenie o posiadaniu pełnej zdolności do czynności prawnych
oraz korzystaniu z pełni praw publicznych,
- zaświadczenie o braku przeciwwskazań lekarskich do wykonywania
funkcji sędziego sportowego,
- zobowiązanie do uczestnictwa w szkoleniu i podnoszeniu kwalifikacji
sędziowskich, organizowanym przez PZM,
- zobowiązanie do wykonywania przewidzianych w regulaminach
sportowych obowiązków sędziego sportowego
- 2 zdjęcia legitymacyjne.

=====

Miejsce na adnotację Zarządu Okręgowego Polskiego Związku Motorowego.
Nadano licencję sędziego sportowego klasy O w dyscyplinie sportu
motocyklowego nr

....., dnia Podpis
miejsce i pieczęć

* niepotrzebne skreślić

9.II.2.

Sędzia sportowy PZM klasy

Imię i nazwisko

data i miejsce urodzenia

dokładny adres zamieszkania

PESEL

telefon kontaktowy

OŚWIADCZENIE

Na podstawie Rozporządzenia Ministra Edukacji Narodowej z dnia 2 maja 2001 r. w sprawie szczegółowych zasad, warunków i trybu przyznawania i pozbawiania licencji sędziego sportowego (Dz.U. Nr 56 poz. 582) oświadczam, że:

- Posiadam pełną zdolność do czynności prawnych i korzystam z pełni praw publicznych.
- Zobowiązuję się do:
 - uczestnictwa w szkoleniach organizowanych przez Polski Związek Motorowy i podnoszenia swoich kwalifikacji sędziowskich,
 - wykonywania przewidzianych w regulaminach sportowych obowiązków sędziego sportowego.

Nadmieniam, że chciałbym pełnić funkcję sędziego sportowego w dyscyplinie sportu motocyklowego

.....
miejscowość i data

.....
podpis

9.II.3.

.....
Pieczęć lekarza medycyny sportowej

ZAŚWIADCZENIE

Zaświadcza się, że stan zdrowia

Pani/Pana
(nazwisko i imię sędziego)

pozwała mu pełnić funkcję sędziego sportowego w dyscyplinie sportu
motocyklowego.

Brak przeciwwskazań lekarskich.

.....
Podpis lekarza medycyny sportowej

.....
miejscowość i data

9.II.4.

.....
Miejscowość, data

.....
Wnioskodawca – Klub

Polski Związek Motorowy
Zarząd Główny
w Warszawie

Wniosek

o przekwalifikowanie licencji sędziowskiej motocyklowej

Pani/Pana

ze stopnia O na stopień P

.....
Pieczęć i podpis klubu

.....
Zarząd Okręgowy PZM w popiera wniosek
o przekwalifikowanie licencji.

.....
pieczęć i podpis ZO PZM

Główna Komisja Sportu Motocyklowego Zarządu Głównego PZM
w Warszawie nadaje licencję sędziowską motocyklową

Panu/Pani

stopnia P nr licencji dnia

.....
podpis ZG PZM

.....
Załączniki:

1. licencja sędziowska klasy O
2. książeczka pracy sędziego
3. zdjęcie o wymiarach 3,50 x 4,50 cm

ROZDZIAŁ 10

WPLĄTY I WYPŁĄTY W SPORCIE MOTOCYKLOWYM

10.1. Nagrody indywidualne

10.1.1. Zawodnikom, którzy sklasyfikowani zostaną w zawodach przysługują nagrody finansowe. Wysokość nagród i liczba premiowanych miejsc jest zależna od ilości startujących zawodników.

10.1.2. Wysokość nagród regulaminowych w zawodach mistrzowskich w sezonie danego roku ustala GKSM i podaje do wiadomości zainteresowanym klubom i organizatorom zawodów, w komunikatach najpóźniej w styczniu przed rozpoczęciem sezonu danego roku.

10.1.3. Nagrody wypłaca organizator zawodów natychmiast po ogłoszeniu ostatecznych wyników.

10.1.4. Nagrody regulaminowe traktowane są jako kwoty minimalne, które organizatorzy zawodów mogą zwiększać co do wysokości jak i ilości nagrodzonych miejsc stosownie do posiadanych możliwości i przewidywanych dochodów z imprezy. Ostateczną ilość i wysokość nagród organizator zobowiązany jest podać w komunikacie organizacyjnym przed rozpoczęciem zawodów.

10.2. Nagrody specjalne

10.2.1. Główna Komisja Sportu Motocyklowego przed każdym rozpoczęciem sezonu ustali i poda do wiadomości w komunikacie specjalne nagrody za uzyskane wyniki.

10.3. Inne nagrody i wypłaty

10.3.1. Zaleca się organizatorom zawodów ustanawiane w miarę możliwości specjalnych nagród rzeczowych lub finansowych, np. za najlepszy okrążenia, testu, rekord toru itp.

10.3.2. Wysokość i przeznaczenie nagród i innych wypłat w zawodach międzynarodowych, zatwierdza GKSM w regulaminie zawodów.

10.3.2. W zawodach towarzyskich nagrody proponuje organizator, podając je w regulaminie zawodów.

10.4. Opłaty

10.4.1. Za wystawienie nowej licencji w raz z ubezpieczeniem,

10.4.2. Za egzamin na certyfikat sportowy,

10.4.3. Za wystawienie duplikatu licencji,

10.4.4. Wpisowe w zawodach motocyklowych,

10.4.5. Regulaminowe kary pieniężne:

10.4.5.1. Za spóźnienie do odbioru technicznego i wyznaczenie nowego terminu.

10.4.5.2. Za nieterminowe nadesłanie regulaminu zawodów do zatwierdzenia za każdy dzień po terminie.

10.4.5.3. Za każdy dzień zwłoki w nadesłaniu wyników zawodów przez organizatora do PZM.

10.4.5.3. Kaucja przy składaniu protestu w zawodach.

10.4.5.5. Za brak maty środowiskowej.

Opłaty wymienione w punkcie 10.4. podawane będą corocznie w komunikatach GKSM.

ROZDZIAŁ 11

MOTOCROSS

II.1. Definicja motocrossu

Motocross jest wyścigiem terenowym na zamkniętym okrążeniu z naturalnymi przeszkodami.

II.2. Motocykle, motocykle 4-kołowe (Quady) i klasy

II.2.1. W wyścigach mogą brać udział motocykle solo i motocykle 4-kołowe wymienione w punkcie 04. Regulaminu Technicznego w Motocrossie.

II.2.2. Zawody motocrossowe mogą odbywać się w jednej lub wielu klasach zarówno dla motocykli i motocykli 4-kołowych.

II.2.3. Klasy i konkurencje w mistrzostwach będą ustalane na każdy rok przez odpowiednie komisje sportu motocyklowego.

II.3. Licencje

Uczestnictwo w zawodach jest zastrzeżone dla posiadaczy ważnych licencji wydanych przez PZM, UEM, FIM i licencji narodowych wraz z wkładką A.

II.4. Inspekcja trasy

II.4.1. Inspekcja

PZM musi sprawdzić i zatwierdzić wszystkie trasy.

Dla tras w motocrossie, na których po raz pierwszy dokonywana jest homologacja toru inspekcja ta musi być przeprowadzona podczas zawodów motocrossowych niższej rangi Mistrzostwa Okręgu, Strefy itp.

Dokładny plan trasy, obszaru parku maszyn, udogodnień i instalacji dla publiczności z wszystkimi wskazanymi odpowiednimi rozmiarami w ska-

li 1/1000, musi być dostępny dla wyznaczonego inspektora. Plan musi przedstawiać wszystkie przeszkody na torze (każda określona numerem); lokalizacja jednostek pierwszej pomocy, ambulanse, biura zawodów, sędziowie flagowi, itp.

Długość toru musi zostać zmierzona przez kompetentne władze, które zaświadczą o dokładnej długości na planie. Pomiar musi być wykonany wzdłuż centralnej linii toru.

Organizatorzy muszą sporządzić dwa egzemplarze mapki zawierające wszystkie przeszkody na torze. Każda przeszkoda musi posiadać numer i musi być umieszczona na planie trasy (z podaniem wysokości, szerokości i długości każdej przeszkody w legendzie mapki). Podczas inspekcji, jeden egzemplarz mapki musi zostać wręczony Inspektorowi wyznaczonemu przez PZM, który przekaże ją do PZM wraz z raportem inspekcji. Drugi egzemplarz mapki musi pozostać u organizatora do dyspozycji osób urzędowych PZM przez cały czas.

W przypadku ponownej inspekcji, uaktualniona mapka nowych odcinków i nowy plan musi być wręczona Inspektorowi wyznaczonemu przez PZM, który przekaże ją do PZM wraz z raportem inspekcji. Kopia uaktualnionej mapki musi być dołączona do już istniejącej „Teczki Trasy”, która musi pozostać u organizatora.

Odpowiedzialność za zgłoszenie inspekcji lub ponownej inspekcji trasy pozostaje w rękach organizatora Inicjatora Mistrzostw, który musi poinformować PZM przynajmniej 1 miesiąc przed proponowaną datą inspekcji.

Inspektor wyznaczony przez PZM musi być posiadaczem ważnej licencji PZM jako „Inspektor Torów”.

II.4.2. Homologacja

Jeżeli inspekcja została przeprowadzona zgodnie z aktualnymi Normami PZM dla tras motocrossowych, inspektor wyznaczony przez Zespół Torów PZM przedstawi trasę do homologacji przez PZM. Jeżeli trasa raz uzyskała homologację, nie dozwolone są jakiejkolwiek zmiany, jeżeli nie wynika to z działania siły wyższej. PZM akceptuje fakt, że trasa, która została poddana inspekcji, może być trasą przedstawioną do Mistrzostw Polski lub innych imprez.

Homologacje są zatwierdzane na Spotkaniach Komisji ds. Torów. Jednak, w przypadku siły wyższej lub ponownej inspekcji, Biuro PZM może zatwierdzić homologację trasy.

Po homologacji PZM wyda „Licencję Trasy” dla tej trasy, wysyłając ją do organizatora.

Homologacja trasy motocrossowej ważna jest przez 3 lata, zasadniczo ważność rozpoczyna się od 1 stycznia następnego roku, jeżeli przed tym terminem nie odbywają się żadne Mistrzostwa.

II.4.3. Kontrola

Aby sprawdzić trasę i instalacje jest przeprowadzana kontrola przez sędziego, i kierownika zawodów, w dniu poprzedzającym treningi przy Mistrzostwach Polski, w zawodach niższej rangi w dniu zawodów. W kontroli tej mogą również uczestniczyć następujące osoby: Kierownik trasy i przedstawiciele zawodników.

Jeżeli zaistnieje potrzeba, druga kontrola trasy może być przeprowadzona po usunięciu zaleceń.

II.5. Trasa

II.5.1. Ogólniki

Trasa motocrossu obejmuje tor i wszystkie niezbędne instalacje i zabezpieczenia niezbędne do odbycia się zawodów zgodnie z Regulaminem Motocrossowych Mistrzostw Polski lub innych zawodów.

Regulamin Motocrossowych Mistrzostw Polski i innych zawodów musi być przestrzegany przez cały czas. Specjalną uwagę należy zwrócić na Kodeks Ochrony Środowiska.

Trasa motocrossu może być stała lub czasowa.

II.5.2. Drogi dojazdowe

Drogi dojazdowe do trasy muszą zapewniać łatwy dojazd i musi posiadać odpowiednie kierunki ruchu dla wszystkich pojazdów wjeżdżających lub wyjeżdżających z trasy.

Na najbliższej drodze, w najbliższym mieście, a także na głównych drogach dojazdowych muszą być zainstalowane odpowiednio duże, czytelne i wodoodporne tablice informacyjne i znaki, odpowiadające miejscowym przepisom.

Drogi dojazdowe do trasy muszą być odporne na duże obciążenia, preferuje się wyłożenie płytami, o minimalnej szerokości 6 m. Muszą zezwalać wszystkim pojazdom na poruszanie się po nich we wszystkich warunkach pogodowych o każdej porze.

Drogi dojazdowe muszą posiadać odpowiednią do odwadniania powierzchnię.

Drogi te muszą umożliwiać bezpośredni dostęp do:

- Parku maszyn;

- Biura zawodów;
- Strefy kontroli technicznej;
- Głównego centrum medycznego;
- Centralnego stanowiska straży pożarnej;
- Obszaru sprzedaży;
- Terenów kempingowych.

II.5.3. Publiczny system nagłośnieniowy

Musi być zainstalowany publiczny system nagłośnieniowy. Może on być połączony dla widzów i zawodników, lub zainstalowany oddzielnie. Odbiór musi być satysfakcjonujący na całym obszarze dla publiczności, a także w parku maszyn.

II.5.4. Elektryczność

Jeżeli przewidziana na trasie jest elektryczność i jej instalacja, zalecane są zabezpieczone przewody. Średnio, minimalna ilość elektryczności przewidziana dla pracującego pojazdu każdego zawodnika/ drużyny, powinna wynosić 3 KVA. Wprowadzana instalacja elektryczna musi odpowiadać najwyższym normom dostępnym w kraju, w którym odbywają się zawody (w Europie BENOR). Muszą być wykorzystywane wodoodporne skrzynki (230V/16amp, 380V/32amp), każda wyposażona w obciążony przerywacz prądu i uziemienie. Im większa jest liczba wyjść (EP 55) z takich skrzynek, tym łatwiejszy jest dostęp. Wskazane jest, aby żaden pojazd nie był oddalony więcej niż 50 m od skrzynki zasilającej. Im dalej wyprowadzane są kable w parku maszyn, tym większe są straty mocy na nich, a także istnieje większa szansa powstania uszkodzenia kabla i wypadku. Mogą być używane tylko kable zatwierdzone/ posiadające homologację. Instalacje elektryczne w pojeździe zawodnika/ drużyny muszą zostać zatwierdzone/ posiadać homologację. Zawodnicy/ drużyny muszą zawsze używać wyjść ze skrzynki zasilającej i nigdy nie podłączać swoich kabli do skrzynki innego zawodnika/ drużyny. Kable mogą leżeć na ziemi blisko pojazdu zawodnika/ drużyny. Wodoodporne wyjścia i przedłużacze powinny być zainstalowane w bezpieczny sposób. Nie mogą one leżeć na ziemi ze względów bezpieczeństwa.

II.5.5. Psy przewodnicy

Zabronione jest używanie psów przewodników, a zwłaszcza puszczanie ich luzem w obszarach przeznaczonych dla zawodników, mechaników, sygnalistów, przedstawicieli przemysłu i prasy.

II.6. Tor

Materiały używane na trasie muszą być wyłącznie naturalne (piasek, ziemia, itp.).

Układ i przygotowanie powierzchni toru musi być typu umożliwiającego nieprzepuszczalność wody, łatwe utrzymanie porządku i dojącego możliwości łatwego transportu. Zabronione jest używanie substancji mających zły wpływ na zdrowie zawodników.

Położenie toru musi być wstępnie wyznaczone z uwzględnieniem bezpieczeństwa zawodników.

Tor nie może krzyżować się z odcinkami głębokiej wody i nie może być zbyt skalisty i kamienisty. Szczególną uwagę należy zwrócić na usuwanie kamieni przez cały czas.

Zabronione jest używanie betonu lub płyt na torze.

Musi być zainstalowany odpowiedni system odwadniający trasy, aby umożliwić jazdę podczas wszystkich warunków pogodowych.

II.6.1. Długość

Tor nie może być krótszy niż 1,5 km (wyjątkiem są zmiany konieczne ze względów bezpieczeństwa) ale nie dłuższy niż 2,5 km (w innych przypadkach musi być zgodą GKSM).

Długość toru powinna być mierzona wzdłuż centralnej linii (patrz diagram A).

II.6.2. Szerokość

Szerokość toru w najwęższym miejscu nie może być mniejsza niż 5 m (szerokość przeznaczona do jazdy) dla motocykli solo i 6 m dla motocykli 4-kołowych. Zalecana jest minimalna szerokość 8 m (szerokość przeznaczona do jazdy).

Tor nie może być podzielony żadną przeszkodą (patrz diagram A).

Jakkolwiek, bale słomy w plastikowych opakowaniach, lub inne materiały amortyzujące wstrząsy, mogą być wykorzystane do stworzenia dodatkowych linii jazdy na narożnikach podczas treningu wolnego.

II.6.3. Przestrzeń pionowa

Wolna przestrzeń pionowa pomiędzy torem i każdą przeszkodą nad ziemią musi wynosić minimalnie 3 m (patrz diagram A).

II.6.4. Prędkość

Tor musi być typu ograniczającego średnią prędkość do 55 km/h (średnia obliczana dla jednego kompletnego wyścigu) i nie może zawierać prostych odcinków pozwalających na uzyskanie dużych prędkości.

II.6.5. Strefa neutralna

Z każdej strony całego toru musi być neutralna strefa bezpieczeństwa o szerokości wystarczającej do zapewnienia odpowiedniego bezpieczeństwa zawodników i widzów. Szerokość, ze względu na różne okoliczności może być różna, ale pod żadnym warunkiem nie może być mniejsza niż 1 m.

Neutralna strefa bezpieczeństwa musi być ogrodzona płotem lub przeszkodami naturalnymi od strony publiczności i oznaczeniami toru od strony toru.

Takie oznaczenia muszą być wykonane z drewna (łatwo-lamliwe) lub z elastycznego materiału. Mogą być również wykorzystywane produkowane plastikowe znaczniki.

Oznaczenia strefy bezpieczeństwa toru nie mogą być wyższe niż 500 mm nad ziemią i muszą mieć maksymalnie 25 mm szerokości/ średnicy.

Oznaczenia toru muszą być połączone wyłącznie taśmą. Liny, sznurki itp. są zabronione ze względów bezpieczeństwa.

Na każde 500 m toru musi być co najmniej jeden punkt sanitarny, oznakowany białą flagą z czerwonym krzyżem.

II.6.6. Skoki

Szczególną uwagę należy zwrócić na kąt powierzchni czołowej skoku. Każdy skok musi posiadać numer lokalizacyjny, który musi być zaznaczony na mapie trasy. Wysokość, szerokość i długość każdego skoku zapisywane są w formularzu raportu inspekcyjnego i niedozwolone są żadne zmiany tych pomiarów.

Położenie toru musi być wstępnie wyznaczone z uwzględnieniem bezpieczeństwa zawodników (wszystkie klasy). Ostatnie poprawki do skoków muszą być dokonane z pomocą wykwalifikowanego zawodnika.

II.6.7. Przyległe drogi

Odległości między trasami muszą mieć minimum 10 m średniej szerokości pomiędzy sobą przeznaczone do bezpiecznego działania personelu medycznego i ekip TV.

Przyległe tory jazdy muszą być rozdzielone oraz zabezpieczone jak następuje: drewniany płot, plastikowy płot i/lub bele słomy. Może być użyta cienka lina jako zabezpieczenie dla elastycznych płotów. Jakkolwiek, wszystkie te używane materiały nie mogą służyć jako zastępstwo znaczników toru.

Szczególną uwagę należy zwrócić na przyległe obszary, aby zawodnicy nie mieli możliwości skracania toru jazdy.

II.6.8. Pozycje osób funkcyjnych – flagowych

Musi być odpowiednia liczba stanowisk osób funkcyjnych – flagowych wokół toru, aby przekazywali informacje sygnałami flagowymi zachowanie uczestników podczas wyścigu. Stanowiska muszą być jasno określone, a lokalizacja wybrana tak, aby dawane znaki były wyraźnie widoczne dla uczestników. Numer stanowiska osób funkcyjnych – flagowych muszą być wyznaczone dla każdego stanowiska i zaznaczone na mapie toru.

Obszary, gdzie znajdują się osoby funkcyjne – flagowi muszą być objęte najwyższym bezpieczeństwem.

Stanowiska muszą być dobrze usytuowane, aby zapewnić osobom funkcyjnych – flagowym ogólny widok na tor (patrz Diagram E).

II.6.9. Strefa napraw i sygnalizacyjna

Wzdłuż trasy, podczas wyścigu, musi znajdować się strefa przeznaczona do napraw i strefa sygnalizacyjna.

Strefa sygnalizacyjna i napraw musi być połączonym obszarem wzdłuż toru. Musi być usytuowana na poziomym, twardym obszarze o minimalnych wymiarach 60 m (długość) (10 m (szerokość). Strefa sygnalizacyjna i napraw musi być ogrodzona płotem z bramką bezpieczeństwa (wjazd/ wyjazd z parku maszyn), zapewniającą odpowiednie bezpieczeństwo osób, które znajdują się wewnątrz tej strefy. Przy wejściu do tej strefy muszą obowiązywać przepustki.

Strefa ta musi posiadać jeden wjazd i jeden wyjazd na tor, aby umożliwić zawodnikom łatwy wjazd i wyjazd ze strefy. Wjazd i wyjazd na tor musi być przejezdny w każdym momencie. Wyjazd ze strefy sygnalizacyjnej i napraw musi być kontrolowany przez osobę funkcyjną – flagowego. Strefa sygnalizacyjna i napraw musi być wyraźnie widoczna dla zawodników.

Ze względów bezpieczeństwa nie może znajdować się ani na zakręcie, ani przed lub za skokiem.

W strefie sygnalizacyjnej obowiązkowy jest monitor wskazujący czas (patrz Diagram F). Zalecane jest, aby 50 zawodników było umieszczonych na liście, na monitorze. Monitory muszą posiadać osłony zabezpieczające i znajdować się nie niżej niż 1,8 m nad ziemią.

W strefie sygnalizacyjnej i napraw zabronione jest palenie tytoniu. Znaki „Nie palić” powinny znajdować się przy wjeździe do tej strefy (od strony parku maszyn).

Zalecane jest, aby wszystkie osoby przebywające w tej strefie były ubrane schludnie. Uniformy drużynowe są zalecane do utrzymania profesjonalnego wyglądu.

II.6.10. Zabezpieczenie przeszkód

Żeby chronić zawodników przed niebezpieczeństwem muszą być umieszczone bale słomy w plastikowych osłonach lub inne materiały amortyzujące wstrząsy w celu zabezpieczenia wszystkich przeszkód takich, jak słupy, mosty, podium, mury, pozycje kamer, itp.

Ten materiał może być również użyty do utworzenia dodatkowych linii na zakrętach w sesjach treningu wolnego.

II.6.11. Opony

Używanie opon na torze jest zabronione, za wyjątkiem oznaczenia wewnętrznego zakrętu. Jeżeli opony są używane do oznaczenia zakrętu, mogą być używane tylko opony od samochodów osobowych, umieszczone w pozycji poziomej, z maksymalną wysokością 500 mm.

Do zabezpieczenia opon mogą być użyte tylko materiały elastyczne. Jeżeli zachodzi potrzeba może być wykorzystane drewniane wzmocnienie do utrzymania ich we właściwej pozycji. Drewniane wzmocnienie nie może być wyższe od opon.

II.6.12. System nawadniający

Aby nawodnić cały tor lub jego części musi być przewidziany na czas zawodów wszechstronny i wydajny system nawadniający, który może być kombinacją stałej i czasowej instalacji, wystarczającej do kontrolowania kurzu na całym torze (patrz Diagram B).

Tor musi być odpowiednio nawodniony, jeśli istnieje konieczność w odpowiednim czasie przed i między treningami, Wyścigami Kwalifikacyjnymi, Wyścigiem Ostatniej Szansy, Rozgrzewką, Mistrzostw/ Wyścigów o Nagrodę, aby zapewnić odpowiednie warunki, bezpieczeństwo i zabezpieczyć publiczność i zawodników przed kurzem.

System nawadniający i objętości wody muszą być wystarczające do nawodnienia całego toru przez cały czas.

II.6.13. Biuro zawodów – Recepcja

Zaleca się do zorganizowania Biura Zawodów – Recepcji umiejscowionego przed wjazdem na trasę zawodów. Powinny być spełnione następujące minimalne warunki:

- Pomieszczenie z twardą podłogą;
- Stanowisko pracy z dużym stołem i krzesłami w pomieszczeniu zamkniętym;
- Zalecany jest telefon/ fax i mała fotokopiarka;

- Odpowiednie oświetlenie umożliwiające sprawne działanie Biura Zawodów
- a także wykorzystanie materiałów elektrycznych;
- Wyposażenie biura (długopisy, spinacze, papier, itp.);
- Osoba zajmująca się Biurem, zaleca się by znała biegle angielski, wyznaczona przez Organizatora i odpowiedni personel do pomocy Organizatora, a także personel pomagający i zapewniający sprawne działanie Biura Zawodów.

Biuro Zawodów musi znajdować się przy wjeździe na trasę i zapewniać wystarczająco duży utwardzony teren parkingowy. Musi posiadać odpowiednią powierzchnię umożliwiającą odwadnianie tego obszaru.

Biuro Zawodów – Recepcji musi rozpocząć działalność w regulaminie uzupełniającym.

II.7. Bezpieczeństwo widzów

II.7.1. Strefy publiczności

Publiczność może przebywać tylko w określonych strefach. Strefy te muszą być zabezpieczone płotem lub naturalnymi przeszkodami.

II.7.2. Bariery ochronne publiczności

W Motocrossowych Mistrzostwach Polski motocykli i motocykli 4-kołowych bariery ochronne publiczności wokół toru muszą być wykonane ze sztywnej, niemetalowej konstrukcji, o minimalnej wysokości 1,20 m, aby zapobiec wejściu publiczności na tor, ale także należy wziąć pod uwagę bezpieczeństwo zawodników.

Jakkolwiek, jeżeli dalej od toru wykorzystywane są metalowe bariery muszą one być, bez żadnych ostrych krawędzi w miejscach połączeń.

Ogromną uwagę należy zwrócić na bezpieczeństwo zawodników tak, aby nóżki barier nie wystawały w górę. Nóżki muszą być pokryte belami słomy lub podobnym materiałem przez cały czas.

II.8. Obszar startowy

II.8.1. Obszar startowy

Obszar startowy musi być ogrodzony płotem zapewniającym odpowiednie bezpieczeństwo osób, które znajdują się wewnątrz tej strefy. Przy wejściu do tej strefy muszą obowiązywać przepustki.

II.8.2. Prosta startowa

Długość prostej po starcie nie może przekraczać 125 m (odległość między maszyną startową a punktem, gdzie wewnętrzna prostej wchodzi w pierwszy zakręt). Dla nowych torów obowiązkowa jest minimalna długość 80 m.

Na tym obszarze nie może być żadnych skoków (patrz Diagram D).

Prosta startowa może być używana tylko do startu i nie może krzyżować się ani być wykorzystywana jako część toru, za wyjątkiem zakończenia okrążenia.

II.8.3. Maszyna startowa

Maszyna startowa musi być urządzeniem poprzecznym odrębnie składającym się lub opadającym w momencie startu. Konstrukcja opadająca lub składająca się musi być solidna i sztywna. Musi ona być sterowana ręcznie lub zdalnie. Operator maszyny startowej i jej mechanizm musi być niewidoczny dla zawodników, aby zapobiec czerpaniu z tego korzyści przez zawodników.

Maszyna startowa musi być tak skonstruowana, aby zablokować przednie koło na wypadek, gdyby zawodnik próbował wystartować przed zwolnieniem bramki. Na dodatek powinno być urządzenie zapobiegające unoszeniu się bramki pod kątem większym niż 80° poziomo nad ziemią. Minimalna wysokość maszyny startowej to 500 mm, a maksymalna 520 mm. Szerokość betonowej podstawy użytej w konstrukcji maszyny startowej nie może przekraczać 600 mm (patrz Diagram D).

Dla Motocrossowych Mistrzostw Polski motocykli i motocykli 4-kołowych maszyna startowa musi być typu indywidualnie składającej się lub opadającej, o szerokości 40 m.

Maszyna startowa musi zapewniać 40 pozycji dla Motocrossowych Mistrzostw Polski motocykli (1 m dla każdego motocykla). Niedozwolony jest drugi rząd.

Dla motocykli 4-kołowych indywidualne bramki startowe muszą być oznaczone parami (2 m dla każdego motocykla) przy użyciu różnych kolorów wskazujących pozycję każdego motocykla. Dozwolony jest drugi rząd. Maszyna startowa musi zapewniać 20 pozycji w pierwszym rzędzie i 15 w drugim.

Muszą być zainstalowane tylne barierki w celu zapobieżenia cofaniu się motocykli.

Odległość pomiędzy maszyną startową (zwolnioną) i tylną barierką musi wynosić 3 m.

Przed startem każdego wyścigu, organizator musi wyrównać obszar pomiędzy tylną barierką i maszyną startową (patrz Diagram G).

Dozwolone są reklamy na maszynie startowej, organizator powinien zadbać o to, aby nie powodowały usterek mechanizmu lub przeszkadzać zawodnikom poprzez zmniejszenie siły napędu. Każda reklama musi być przymocowana w fachowy i bezpieczny sposób na wszystkich bramkach. Obszar przed maszyną startową powinien być zamknięty i powinien być przygotowany w taki sposób, aby zapewnić wszystkim zawodnikom jednakowe warunki. Nikt za wyjątkiem niezbędnych osób urzędowych, ekip telewizyjnych i fotoreporterów nie może przebywać na tym obszarze. Niedozwolone są żadne przygotowania tego obszaru przez zawodników.

II.8.4. Ustawienie maszyny startowej

Maszyna startowa musi być umieszczona pod kątem 90° do wewnętrznej linii toru, na płaskim terenie. Musi dawać możliwość startu z równymi szansami dla wszystkich zawodników w tym samym rzędzie.

II.8.5. Strefa oczekiwania

Obszar startowy musi posiadać odpowiednio duży, 320 m² (8x40 m), utwardzony obszar, odgradzony od strefy oczekiwania, która musi zapewniać maksymalnie 42 odrębnych miejsc dla zawodników i ich motocykli. Strefa oczekiwania musi być ogrodzona płotem o minimalnej wysokości 1,2 m, z bramką bezpieczeństwa (wjazd/wyjazd), zapewniającą odpowiednie bezpieczeństwo osób, które znajdują się wewnątrz tej strefy. Przy wejściu do tej strefy muszą obowiązywać przepustki. Musi ona posiadać odpowiednią powierzchnią umożliwiającą odwadnianie terenu.

Musi ona posiadać jedno wejście z parku maszyn i jedno wyjście do maszyny startowej, umożliwiające zawodnikom w prosty sposób wchodzenie i opuszczanie strefy.

Wewnątrz, strefa oczekiwania musi być podzielona na obszar oczekiwania i obszar rezerwy. Obydwa obszary muszą być oddzielone niskim płotem z bramką bezpieczeństwa (wejście z obszaru rezerwowego do obszaru oczekiwania). Zawodnicy wchodzący do strefy oczekiwania przechodzą najpierw przez obszar rezerwy, a następnie wchodzą do obszaru oczekiwania. Obszar oczekiwania musi posiadać 40 miejsc, a obszar rezerwy 2 miejsc dla zawodników i ich maszyn.

Wszystkim osobom przebywającym w tej strefie zaleca się schludny wygląd. Dla profesjonalnego wyglądu zalecane są uniformy drużynowe.

Ponad wjazdem do strefy oczekiwania jest umieszczony w miejscu widocznym dla wszystkich, zegar wskazujący oficjalny czas określony przez kierownika chronometrażystów (patrz Diagram E).

W strefie oczekiwania musi znajdować się toaleta.

Palenie w strefie oczekiwania jest zabronione. Znaki „Nie palić” powinny znajdować się przy wejściu do tej strefy.

II.9. Obszar mety

II.9.1. Linia mety

Szczególną uwagę należy zwrócić na bezpieczeństwo na obszarze linii mety, aby zabezpieczać drużyny, prasę, publiczność, itp. przed wtargnięciem na tor w chwili kończenia wyścigu. Należy zwrócić szczególną uwagę na wysokość ogrodzenia w tym obszarze, która musi wynosić minimum 1,2 m.

II.9.2. Chronometraż i liczenie okrążeń

Sędziowie liczący okrążenia muszą znajdować się na jednej linii z linią mety.

Biała pionowa linia musi być namalowana przed chronometrażystami, po przeciwnej stronie toru (patrz Diagram E).

Dla Motocrossowych Mistrzostw Polski motocykli i motocykli 4-kołowych, tor musi być wyposażony w ciągłość zasilania elektrycznego musi być zachowana przez cały czas.

Dla Motocrossowych Mistrzostw Polski motocykli i motocykli 4-kołowych musi znajdować się elektryczny zegar wskazujący pozostały czas treningu i/lub wyścigu. Musi być zainstalowany na linii mety i widoczny dla zawodników.

II.9.3. Biuro Kierownictwa Zawodów

Dla Motocrossowych Mistrzostw Polski motocykli i motocykli 4-kołowych: organizator musi ustawić Biuro Kierownictwa Zawodów.

Zaleca się by biuro kierownictwa zawodów było ogrodzone płotkami/siatką o minimalnej wysokości 1,2 m, z bramką bezpieczeństwa (wjazd/wyjazd). Musi posiadać odpowiednią powierzchnię umożliwiającą odwadnianie terenu.

Zaleca się dla biura kierownictwa zawodów (minimalne kryteria):

Pokój roboczy o powierzchni z utwardzoną podłogą;

- Odpowiednia liczba krzeseł i stołów dla 6 osób;
- Wyposażenie biura (długopisy, spinacze, papier, itp.);
- Duża mapa trasy (obejmująca wszystkie instalacje i tor);
- Połączony telefon i fax z linią bezpośrednią lub telefony komórkowe;

- Odpowiednie oświetlenie umożliwiające sprawne działanie biura kierownictwa zawodów, a także wykorzystanie materiałów elektrycznych;

Biuro Kierownictwa Zawodów musi rozpocząć działalność od pierwszego dnia rozpoczęcia zawodów tj. minimum 1 godzinę przed rozpoczęciem pierwszego odbioru technicznego.

II.9.4. Strefa podium – zaleca się nw. kryteria.

Obszar mety musi zawierać strefę podium, utwardzony, ogrodzony teren o wymiarach: 15 m (długość) × 20 m (szerokość).

Strefa podium musi być ogrodzona płotem zapewniającym odpowiednie bezpieczeństwo osób, które znajdują się wewnątrz tej strefy. Przy wejściu do tej strefy muszą obowiązywać przepustki. Musi posiadać odpowiednią powierzchnię umożliwiającą odwadnianie terenu.

Strefa podium musi być podzielona niskim płotkiem na część podium, obejmującą park zamknięty i część dla fotoreporterów. Część podium musi być podwyższona w części frontowej, która jest parkiem zamkniętym.

Strefa podium jest obszarem zamkniętym i wstęp mają tam tylko odpowiednio upoważnione osoby. Nikt, za wyjątkiem niezbędnych zawodników, osób urzędowych i ekip telewizyjnych, nie może przebywać w tej strefie.

II.9.5. Park zamknięty

W Mistrzostwach Polski motocykli i motocykli 4-kołowych musi być zapewniony park zamknięty, gdzie mogą znaleźć się motocykle po zakończeniu każdego wyścigu.

Park zamknięty musi być utwardzonym terenem, ogrodzonym, posiadającym pomieszczenie dla motocykli zawodników, którzy zajęli pierwsze 3 miejsca. Motocykle w parku zamkniętym muszą być umieszczone w taki sposób, aby odnosiły się do miejsca na podium zawodników.

Park zamknięty musi być ogrodzony płotem o minimalnej wysokości 1,2 m, z bramką bezpieczeństwa (wjazd/wyjazd), zapewniającym odpowiednie bezpieczeństwo motocykli i osób, które znajdują się wewnątrz tej strefy. Przy wejściu do tej strefy muszą obowiązywać przepustki.

Musi posiadać odpowiednią powierzchnię umożliwiającą odwadnianie terenu.

W parku zamkniętym zabronione jest palenie. Znaki „Nie palić” powinny być umieszczone przy wjeździe do tej strefy.

II.10. Park maszyn

II.10.1. Park maszyn

Dla Motocrossowych Mistrzostw Polski motocykli i motocykli 4-kołowych park maszyn musi znajdować się (jeśli to możliwe) na poziomym i utwardzonym terenie i musi posiadać wymiary zgodne z najwyższymi wymaganiami uwzględniającymi lokalizację i typ zawodów, do których wykorzystywana jest trasa.

Musi posiadać minimalną powierzchnię 10000 m². Zaleca się ogrodzenie parku maszyn płótkami/siatką o wysokość minimalnej 1,2 m.

Dla Motocrossowych Mistrzostw Polski motocykli i motocykli 4-kołowych park maszyn musi rozpocząć pełną działalność od rana w dniu, w którym zaczyna działalność biuro zawodów przed wyznaczonym terminem weryfikacji technicznych i sportowych.

Park maszyn musi mieć swoją osobę urzędową (np. kierownik parku maszyn), który jest odpowiedzialny za organizację parku i w pełni zorientowany w potrzebach zawodników/ drużyn /przedstawicieli przemysłu podczas trwania zawodów.

Personel organizacyjny parku maszyn musi zapewnić właściwe ustawienie pojazdów znajdujących się w parku. Zalecane jest oznaczenie różnych stref parku kredą lub taśmą.

„Drogi” muszą być zawsze otwarte aby zapewnić przejazd wszystkich pojazdów wjeżdżających lub wyjeżdżających z parku w każdych okolicznościach i w każdym czasie.

Park maszyn musi posiadać odpowiednią powierzchnię umożliwiającą odwadnianie terenu.

Zaleca się, aby wszyscy zawodnicy/drużyny/przemysł wjeżdżający do parku maszyn posiadali przez cały czas sprzęt gaśniczy, łatwo dostępny w razie zagrożenia.

W żadnych okolicznościach nie dozwolone są tymczasowe stacje benzynowe w parku maszyn.

W parku maszyn muszą być zainstalowane odpowiednie zbiorniki na nieczystości. Odpady muszą być usuwane regularnie.

Zalecane w parku maszyn są dwie budki telefoniczne. W tym wypadku organizator musi zapewnić dostępność kart telefonicznych w biurze zawodów.

Park maszyn musi posiadać odrębny system informacyjno nagłośnieniowy.

W bezpośrednim sąsiedztwie parku maszyn musi być ustawiona tablica informacyjna dla zawodników. Minimalne wymiary tablicy: 2 m (długość) $\times$ 1 m (szerokość).

Park maszyn musi posiadać bezpośredni dostęp do obszaru startowego. Wjazd do parku maszyn z toru i wyjazd z parku maszyn na tor muszą znajdować się po tej samej stronie linii mety.

W parku maszyn psy muszą być przez cały czas trzymane na smyczy.

Zabronione jest czyszczenie – mycie maszyn w parku maszyn.

Kierownik Parku Maszyn musi być do dyspozycji podczas trwania zawodów dla zawodników i przedstawicieli drużyn i przemysłu, którzy chcą uzyskać informacje.

II.10.2. Punkt kontroli technicznej

Następujące warunki muszą być spełnione dla punktu kontroli technicznej (minimalne kryteria):

- Kryta strefa kontroli technicznej o powierzchni 20 m²;
- Odpowiednia liczba krzeseł i stołów dla 6 osób;
- Wyposażenie biura (długopisy, spinacze, papier, itp.);
- Odpowiednie oświetlenie umożliwiające sprawne działanie kontroli technicznej, a także wykorzystanie materiałów elektrycznych;
- Kierownik komisarzy technicznych (zaleca się ze znajomością języka angielskiego), wyznaczony przez GKSM i dodatkowy personel zapewniający prawidłowy przebieg weryfikacji technicznej.

Punkt kontroli technicznej musi znajdować się na poziomym, utwardzonym i dostępnym obszarze i posiadać odpowiednią powierzchnię umożliwiającą odwadnianie tego obszaru. Zaleca się, aby znajdował się w pobliżu strefy oczekiwania.

Punkt kontroli technicznej musi być ogrodzony płotem/siatką o minimalnej wysokości 1,2 m, z bramką bezpieczeństwa (wjazd/wyjazd), zapewniającym odpowiednie bezpieczeństwo motocykli i osób, które znajdują się wewnątrz tej strefy. Przy wejściu do tej strefy muszą obowiązywać przepustki.

Punkt kontroli technicznej musi rozpocząć działalność o godzinie podanej w regulaminie zawodów.

Punkt kontroli technicznej musi być dostępny podczas trwania zawodów dla zawodników i przedstawicieli drużyn i przemysłu, którzy chcą uzyskać informacje.

W punkcie kontroli technicznej zabronione jest palenie. Znaki „Nie palić” powinny być umieszczone przy wjeździe do tej strefy.

W wypadku protestów dotyczących motocykla, motocykl ten musi być przedstawiony do kontroli technicznej, gdzie musi być dokładnie strzeżony

II.10.3. Strefa mycia motocykli

Organizator musi zapewnić strefę mycia motocykli, która musi być wyposażona w 10 kranów z bieżącą wodą i 10 gniazd z 230 V połączonych z prądem.

Strefa mycia motocykli musi posiadać odpowiednią powierzchnię umożliwiającą odwadnianie terenu.

W strefie mycia motocykli zabronione jest palenie. Znaki „Nie palić” powinny być umieszczone przy wjeździe do tej strefy.

II.10.4. Tor testowy

Mały tor testowy musi być zapewniony w parku maszyn (patrz Diagram H). Obszar toru testowego musi składać się z dwóch sąsiadujących torów jednokierunkowych, oddzielonych i zabezpieczonych płotem plastikowym lub belami słomy.

Obszar toru testowego musi posiadać następujące minimalne rozmiary: 50 m (długość) × 10 m (szerokość). Musi być całkowicie ogrodzony.

II.10.5. Instalacje sanitarne dla zawodników

Dla Motocrossowych Mistrzostw Polski motocykli i motocykli 4-kołowych, park maszyn musi być wyposażony w WC minimum 4 dla mężczyzn, 2 dla kobiet i 2 krany z wodą do picia. Zaleca się park wyposażać w prysznice – 3 dla mężczyzn i 1 dla kobiet.

Podczas trwania zawodów prysznice i toalety powinny być utrzymane w należytym porządku.

Nie można pobierać żadnych opłat od osób posiadających ważne przepustki za korzystanie z tych udogodnień.

II.II. Biuro prasowe

Zaleca się:

Dla Motocrossowych Mistrzostw Polski motocykli i motocykli 4-kołowych muszą być zapewnione następujące instalacje dla prasy (kryteria minimalne):

- 1 pomieszczenie robocze z odpowiednią liczbą stołów i krzeseł;
- 1 telefon / telefaks (połączone jednostki) z bezpośrednimi liniami;
- 1 fotokopiarka.

(Patrz Diagram J).

Biuro prasowe musi znajdować się na poziomym, utwardzanym i dostępnym obszarze i posiadać odpowiednią powierzchnię umożliwiającą odwadnianie tego obszaru.

Biuro prasowe powinno być obsługiwane przez osoby przeszkolone, które rozumieją potrzeby mediów i musi pozostać otwarte do zakończenia zawodów.

Biuro prasowe musi rozpocząć działalność równocześnie z otwarciem biura zawodów.

Telefony nie mogą być obsługiwane tylko przy pomocy monet lub kart telefonicznych.

Wstęp do biura prasowego jest ograniczony do osób posiadających odpowiednie upoważnienia.

Osobami upoważnionymi do przebywania w tym pomieszczeniu są: przedstawiciele prasy, przemysłu i PZM.

II.12. Instalacje dla publiczności

II.12.1. Ogólniki

Urządzenia dla publiczności muszą być zgodne z prawem RP oraz ze standardami budownictwa, zwłaszcza odnośnie do:

- pozycji widzów (zatłoczenie, wyjścia)
- toalet (odpowiednia liczba toalet musi być dostępna)
- postojów
- parkingu
- punktów sprzedaży jedzenia i napojów
- składowania odpadów
- punktów pierwszej pomocy medycznej
- służby przeciwpożarowej.

Toalety muszą być utrzymane we właściwym porządku podczas trwania zawodów.

Działalność artystyczna (koncerty, przedstawienia, itp.) lub namioty otwarte dla publiczności w nocy powinny być oddalone od parku maszyn. Odpady muszą być usuwane regularnie.

II.12.2. Parkingi samochodowe

Parkingi muszą posiadać łatwy dostęp i odpowiednie kierunki ruchu pojazdów wjeżdżającymi lub wyjeżdżającymi.

Organizacja / personel miejsc parkingowych musi zapewnić prawidłowe ustawienie pojazdów znajdujących się w tej strefie. „Drogi” muszą zawsze być otwarte, aby zapewnić przejazd pojazdów wjeżdżających lub opuszczających strefę, w każdych okolicznościach i w każdym czasie. Zalecane są osobne parkingi dla motocykli, samochodów i autobusów. Parkingi muszą posiadać odpowiednią powierzchnię umożliwiającą odwadnianie terenu.

Podczas organizowania parkingu, organizator musi przestrzegać miejscowych przepisów dotyczących bezpieczeństwa.

Parkingi muszą być dokładnie patrolowane.

Organizator może pobierać opłaty za korzystanie z parkingów.

II.12.3. Obszar sprzedaży

Obszar sprzedaży musi posiadać łatwy dostęp i odpowiednie kierunki ruchu pojazdami wjeżdżającymi lub wyjeżdżającymi ze strefy.

Organizacja / personel obszaru sprzedaży musi zapewnić prawidłowe ustawienie pojazdów / namiotów znajdujących się w tej strefie. „Drogi” muszą zawsze być otwarte, aby zapewnić przejazd pojazdów wjeżdżających lub opuszczających strefę, w każdych okolicznościach i w każdym czasie.

Obszar sprzedaży musi posiadać odpowiednią powierzchnię umożliwiającą odwadnianie terenu.

Podczas instalowania obszaru sprzedaży, organizator musi przestrzegać miejscowych przepisów dotyczących bezpieczeństwa, elektryczności, śmieci, itp. Odpady muszą być usuwane regularnie.

Strefa musi być dokładnie patrolowana.

II.13. Pomoc w nagłych wypadkach

II.13.1. Pomoc medyczna

Na wszystkich zawodach musi być zapewniona służba medyczna z szefem lekarzy na czele, będącym w kontakcie z kierownictwem zawodów. Zespół medyczny i sprzęt muszą być zgodne z Regulaminem Medycznym PZM.

Przed zawodami przez kierownictwo zawodów i szefa lekarzy musi być opracowany bardzo dokładny plan ewakuacji osób poszkodowanych.

Podczas organizowania pomocy medycznej, organizator musi przestrzegać miejscowych przepisów dotyczących bezpieczeństwa.

II.13.2. Pomoc straży pożarnej

Podczas trwania całych zawodów musi być zapewniona wokół toru pomoc ppoż.

Musi składać się z 1 lub kilku centrów ppoż. z odpowiednim personelem i sprzętem ciężkim i z jednej lub kilkoma jednostkami mobilnymi, w odpowiednich miejscach na trasie, z odpowiednim wyposażeniem i gaśnicami, aby zapewnić szybką interwencję w razie zagrożenia.

Zalecane jest, aby na każdej sesji treningowej lub wyścigu była obecna w strefie oczekiwania jedna jednostka mobilna, która następnie zmieni lokalizację na strefę sygnalizacyjną i napraw zgodnie z przebiegiem zawodów.

Szczególną uwagę należy zwrócić na następujące strefy:

- Park maszyn;
- Strefa kontroli technicznych;
- Strefa oczekiwania;
- Strefa sygnalizacyjna i napraw;
- Tor;
- Strefa podium;
- Obszar sprzedaży;
- Działalność artystyczna, punkty sprzedaży jedzenia i napojów;
- Strefa postojowa;
- Parkingi;
- Strefy publiczności.

Zaleca się używanie gaśnic o symbolu DTE lub BCF.

Podczas organizacji pomocy ppoż., organizator musi przestrzegać miejscowych przepisów dotyczących bezpieczeństwa.

II.13.3. Plan ewakuacji

Na wypadek niebezpieczeństwa (wypadek, pożar, itp.) przed zawodami musi być ustalony przez kierownictwo zawodów i służby bezpieczeństwa, plan ewakuacji dla całej trasy (instalacje i tor).

Szczególną uwagę należy zwrócić na następujące strefy:

- Park maszyn;
- Strefa kontroli technicznych;
- Strefa oczekiwania;
- Strefa sygnalizacyjna i napraw;
- Strefa podium;
- Obszar sprzedaży;
- Działalność artystyczna, punkty sprzedaży jedzenia i napojów;

- Parkingi;
- Strefy publiczności.

Podczas organizacji ewakuacji, organizator musi przestrzegać miejscowych przepisów dotyczących bezpieczeństwa.

II.14. Indywidualne motocrossowe mistrzostwa i puchary

II.14.1. Ogólne założenia i warunki

Wszyscy kierowcy, drużyny, osoby urzędowe i inne jednostki uczestniczące w zawodach Motocrossowych podejmują się w interesie własnym, ich pracowników i agentów przestrzegać wszystkich ustaw:

1. RSM
2. Regulaminu Uzupełniającego zawodów
3. Regulaminu Medycznego
4. i innych Regulaminów, Przepisów i Zarządzeń obowiązujących w RP z bieżącego roku wraz z uzupełnieniami i wnoszonymi od czasu do czasu poprawkami

Każdy zawodnik i/lub drużyna jest odpowiedzialny za zapewnienie, że wszystkie osoby umieszczone na jego zgłoszeniu cały czas przestrzegają Regulaminu Sportu Motocyklowego. Każdy zawodnik i inne osoby zajmujące się motocyklem podczas trwania zawodów są odpowiedzialne zespołowo i indywidualnie.

Wszystkie osoby związane w jakikolwiek sposób ze zgłoszonym motocyklem lub uprawnione do przebywania w parku maszyn, strefie oczekiwania, strefie napraw, strefie sygnalizacyjnej lub na torze, muszą nosić odpowiednie przepustki podczas trwania zawodów.

Działania ocenione przez osoby oficjalne jako niezgodne z regulaminem sportu motocyklowego PZM, lub jako niegodne sportowca, lub jako przeciwne najlepszemu interesowi sporu lub zawodów, są przedmiotem do działań dyscyplinarnych określonych w Regulaminie Sportów Motocyklowych PZM.

II.15. Tytuł i ogólniki

Każdego roku PZM organizuje motocrossowe mistrzostwa i puchary dla kierowców i producentów. Mistrzostwa te organizowane są zgodnie z regulami regulaminu sportu motocyklowego. Zawody powinny odbywać się w okresie od 01 marca do 30 października każdego roku. GKSM do końca każdego roku przedstawi zasady rozgrywek na rok następny.

II.15.1. Zawody Motocrossowych Mistrzostw – ogólniki

Zawody Motocrossowych Mistrzostw i Pucharów zaczynają się ustaloną w harmonogramie techniczną i sportową weryfikacją, a kończą się gdy:

- a) ostateczne wyniki zostaną zaakceptowane przez sędziego zawodów
- b) upłyną wszystkie terminy składania protestów
- c) zakończone zostaną wszystkie techniczne, sportowe i antydopingowe kontrole.

Jeżeli został złożony protest, wyniki będzie można uznać za oficjalne po decyzji podjętej przez sędziego zawodów.

Osoby funkcyjne muszą pozostać aż do końca terminu składania protestów, oraz wszystkie osoby urzędowe, sędziowie i personel medyczny muszą pozostać na torze i być do dyspozycji kierownika i sędziego zawodów. Zawody Motocrossowych Mistrzostw i Pucharów muszą odbywać się na torze zaakceptowanym przez Zespół Torów PZM i zgodnym z Regulaminem Sportów Motorowych.

Organizatorzy są odpowiedzialni za zapewnienie wszystkich udogodnień, a personel za zapewnienie bezpiecznego i sprawnego przebiegu zawodów.

Ubezpieczenie osób trzecich musi wejść w życie w dniu rozpoczęcia zawodów, a utracić ważność w dniu zakończenia zawodów.

II.15.2. Klasy

GKSM do końca roku poprzedzającego rozgrywki ustali, w jakich klasach będą rozgrywane wszystkie zawody mistrzowskie i puchar w motocrossie.

II.15.3. Dodatkowe wyścigi

Organizator musi uzyskać każdorazowo zgodę GKSM na dodatkowe wyścigi, demonstracje i pokazy z wykorzystaniem toru podczas zawodów.

II.16. Regulamin uzupełniający

Regulamin uzupełniający zawodów musi być przedstawiony na 6 tygodni przed planowanymi zawodami do zatwierdzenia przez GKSM.

II.17. Osoby urzędowe

II.17.1. Sędzia zawodów jest wyznaczony przez GKSM.

Jeżeli wybrany sędzia zawodów nie może przybyć na czas, kierownik zawodów powierza tę funkcję osobie posiadającej odpowiednie uprawnienia (licencję sędziego).

II.17.2. Delegaci GKSM

GKSM każdorazowo może wyznaczyć delegatów:

- ds. technicznych
- ds. ochrony środowiska

Delegaci GKSM muszą brać aktywny udział w seminariach organizowanych przez FIM za pośrednictwem PZM i muszą okazać swoją licencję komisarza, aby mógł uczestniczyć w zawodach.

Udział w seminariach jest obowiązkowy przynajmniej raz na trzy lata. Dla seminariów odbywających się w listopadzie i grudniu ważność zaczyna się od 01 stycznia następnego roku.

II.17.3. Kierownik zawodów

Kierownik zawodów wybierany jest przez klub – organizatora i musi aktywnie uczestniczyć w seminarium organizowanym przez GKSM, aby otrzymać licencję kierownika zawodów. Udział w seminariach jest obowiązkowy.

Wszyscy sędziowie i organizatorzy podlegają kierownikowi zawodów i jest on odpowiedzialny za organizację zawodów.

Prawa i obowiązki kierownika zawodów:

- kierownik zawodów pełni najwyższą funkcję i jest odpowiedzialny za przestrzeganie wszystkich obowiązujących przepisów.
- kierownik zawodów musi być obecny przynajmniej na jedną godzinę przed rozpoczęciem zawodów (w momencie otwarcia biura zawodów) i pozostać po zawodach do czasu wypełnienia wszystkich swoich obowiązków,
- kierownik zawodów lub upoważniona przez niego osoba musi w towarzystwie sędziego zawodów, skontrolować tor i bezpieczeństwo instalacji, zanim rozpocznie się trening,
- kierownik zawodów może przedstawić zalecenia sędziemu zawodów, które mogą mieć wpływ na zmianę opublikowanego programu, takie jak powtórzenie wyścigu, wykluczenie zawodnika, skrócenie wyścigu, przełożenie, wstrzymanie lub odwołanie zawodów,
- w szczególnych okolicznościach, kierownik zawodów może z własnej inicjatywy zredukować czas trwania treningu, wyścigu kwalifikacyjnego,

- kierownik zawodów nie może pełnić innych funkcji w danych zawodach.

II.18. Numery startowe

Pierwsza 20 zawodników Mistrzostw Polski z zeszłego roku będzie używać tych samych numerów startowych przez cały sezon, pod warunkiem, że nie zmieniają klasy. Numer będzie odpowiadał miejscu zajętemu zawodnika w ubiegłorocznych mistrzostwach.

Mistrz Polski zmieniający klasę otrzyma nr 21. Numery pozostałym zawodnikom GKSMP przyzna przed rozpoczęciem sezonu.

II.19. Zgłoszenia

Zgłoszenie indywidualne zawodnika do udziału w zawodach musi być złożone na obowiązujących drukach i zawierających następujące dane:

- Imię i nazwisko, data urodzenia
- Dokładny adres zamieszkania
- Przydzielony numer startowy
- Klasa w której zamierza uczestniczyć
- Nr licencji i przez kogo wydana
- Sponsor i numer licencji sponsorskiej (jeżeli jest taka wykupiona na dany sezon)
- Marka motocykla, pojemność skokowa silnika z zaznaczeniem konstrukcji silnika 2-suw, 4-suw, numer ramy
- Zgodę macierzystego klubu na start w danych zawodach
- Klauzulę prawidłowości danych zawartych w zgłoszeniu, o znajomości regulaminów sportów motocyklowych oraz inne przepisy obowiązujące w RP, podporządkowanie się regulaminowi uzupełniającymi zawodów i zarządzeniom kierownictwa zawodów
- Zgłoszenie musi być podpisane własnoręcznie przez zawodnika

Zgłoszenie bez powyższych danych nie powinno być przyjęte przez organizatora.

Zgłoszenie nieprzystane w terminie wyznaczonym regulaminem zawodów może być też nie przyjęte. Organizator może nie przyjąć zgłoszenia nie podając powodów, z wyjątkiem zawodów będących jedną z rund mistrzowskich.

Każdy zawodnik może startować w ciągu jednego dnia w dwóch klasach, jednak nie więcej, niż w trzech wyścigach.

II.20. Strój i wygląd zawodników i mechaników

II.20.1. Strój zawodnika

Zawodnik jest odpowiedzialny za wybór właściwego kasku i stroju, który będzie zapewniał odpowiednie bezpieczeństwo. Pomimo, że FIM zatwierdza materiały, nie gwarantuje jakości produktu producenta. Zawodnicy muszą polegać na swych własnych ocenach w wyborze kasku i ubioru pod kątem bezpieczeństwa trwałości.

Powyższy ubiór musi być stosowany przez zawodników we wszystkich zawodach:

Kaski

Kaski muszą być zgodne z Regulaminem Sportu Motocyklowego, muszą być oznaczone jednym z oficjalnych, standardowych oznaczeń określonych w Regulaminie Technicznym Motocrossu pkt. 04.34.

Ochrona oczu

Ochrona oczu musi być zgodna z Regulaminie Technicznym Motocrossu pkt. 04.35 i musi być zakładana na starcie każdego treningu, eliminacji lub wyścigu.

Sprzęt i odzież ochronna

Sprzęt i odzież ochronna musi być zgodna z Regulaminie Technicznym Motocrossu pkt. 04.31.

Numery startowe

Zawodnicy muszą nosić plecowe numery startowe zgodne z wymogami Regulaminie Technicznym Motocrossu pkt. 04.25, mogą je nadrukować na ubiorach.

Nazwisko zawodnika

Zaleca się aby nazwisko zawodnika pojawiło się na linii ramion, na plecach zawodnika.

II.20.2. Wygląd kierowcy i mechanika

Wszyscy zawodnicy i mechanicy muszą prezentować czysty i miły wygląd. Tylko odpowiednio ubrane osoby, okazujące właściwe przepustki mogą przebywać na obszarach zamkniętych. Krótkie spodenki, odkryte buty są zabronione w strefie oczekiwania, sygnalizacyjnej i napraw.

II.21. Wstępna weryfikacja

II.21.1. Kontrola administracyjna

Zawodnicy muszą okazać w biurze zawodów certyfikat, licencję sportową i książeczkę sportowo lekarską zawodnika z ważnymi badaniami lekarskimi.

Badania lekarskie ważne są przez okres 6 miesięcy. Badania takie i wpisu do książeczki sportowo lekarskiej zawodnika może dokonać tylko lekarz ze specjalizacją medycyny sportowej.

II.21.2. Kontrola techniczna motocykli

Podczas zawodów, zawodnicy mogą używać motocykli zgłoszonych do danej klasy (maksymalnie dwóch tej samej klasy) przedstawionych do kontroli technicznej.

Przed zawodami musi być przeprowadzona kontrola techniczna, zgodnie z procedurą i czasem określonym w Regulaminie Technicznym Motocrossu pkt 04.38.

Każdy zawodnik musi przedstawić swój motocykl pod swoim nazwiskiem i numerem tak jak na odbiorze administracyjnym. Są dwie możliwości na akceptację drugiego motocykla:

1. Na odbiorze technicznym zawodnicy mogą przedstawić drugi motocykl pod swoim nazwiskiem i ze swoim numerem startowym.
2. Drużyna może przedstawić na kontroli technicznej drugi motocykl do użytku dla dwóch lub więcej zawodników, w tym wypadku drużyna przedstawiając motocykl musi poinformować komisarza technicznego o liczbie i nazwiskach zawodników mogących korzystać z tego motocykla. Zawodnicy mogą zmienić motocykl w każdym momencie z wyjątkiem trwania wyścigu. Ostateczny wybór motocykla, który będzie używany w danym wyścigu musi zostać dokonany 10 min przed startem, tylko jeden motocykl może być wprowadzony do strefy oczekiwania.

II.21.3. Tablice z numerami startowymi

Przednia tablica z numerem startowym musi zawsze przedstawiać: numer zawodnika, zgodnie z Regulaminie Technicznym Motocrossu 04.25 Boczne tablice z numerem startowym muszą zawsze przedstawiać: numer zawodnika

II.21.4. Kamery na motocyklach

Zawodnicy, którzy znajdują się w pierwszej dziesiątce najlepszych zawodników Motocrossowych Mistrzostw mogą być poproszeni przez organizatora o umieszczenie na swoich motocyklach kamer. Kamery i dodatkowe wyposażenie musi być zainstalowane podczas otwarcia zawodów od sesji treningowej, aż do końca zawodów.

Gdy motocykl wyposażony jest w kamery, waga kamery i dodatkowego wyposażenia będzie wliczona w minimalną wagę motocykla. Kamery i inny sprzęt będzie dostarczony zawodnikom nie później niż 2 godziny przed pierwszym treningiem.

Zawodnicy muszą umożliwić i pomóc wybranym technikom montaż i podłączenie sprzętu.

Zabronione jest montowanie kamer na kaskach zawodników.

II.21.5. Specjalna kontrola medyczna

Zawodnicy mogą być poproszeni o stawienie się na specjalną kontrolę medyczną.

II.22. Kontrola toru

Kontrola toru zostanie dokonana przez sędziego zawodów, kierownika zawodów. W kontroli tej mogą też brać udział kierownik toru i wytypowani zawodnicy.

Jeżeli zaistnieje konieczność, druga kontrola może być przeprowadzona w czasie wyznaczonym przez sędziego zawodów.

II.23. Spotkanie organizatorów i sędziego zawodów

Sędzia zawodów w uzgodnieniu z kierownikiem zawodów może poprosić o spotkanie w wyznaczonym terminie, z udziałem kierownictwa zawodów, i poszczególnych osób funkcyjnych itp.

II.24. Trening dowolny i kwalifikacyjny

II.24.1. W czasie treningu zawodnicy mogą używać tylko motocykli (maksymalnie dwa) przedstawionych do kontroli technicznej pod ich własnym nazwiskiem i numerem startowym lub motocyklem zgodnie z pkt. 11.23.2.

II.24.2. Data i godzina treningu musi być podana w regulaminie uzupełniającym zawodów. Trening odbywa się na wyznaczonej, zamkniętej trasie z zachowaniem wszelkich środków bezpieczeństwa.

II.24.3. W dniu zawodów muszą się odbyć dwa treningi co najmniej 2 x 20 min dla każdej klasy z czego drugi trening jest treningiem kwalifikacyjnym z pomiarem czasu.

Jeżeli GKSM na dany rok nie ustali inaczej.

W czasie drugiego treningu 5 minut należy przeznaczyć na próbę startu. Zezwala się na łączenie treningu dla różnych klas, z tym, że klasy 80 cc i 65 cc nie mogą być łączone, jak również nie można ich łączyć z klasami wyższymi.

Trening musi być zakończony na godzinę przed rozpoczęciem wyścigu.

II.24.4. Każdego zawodnika obowiązuje przejechanie co najmniej 5 okrążeń trasy w czasie treningów. Zawodnik, który nie spełni tego warunku, nie może być dopuszczony do zawodów.

II.24.5. Zabrania się trenowania bez zgody organizatora na trasie 7 dni przed planowanymi zawodami pod groźbą nie dopuszczenia do zawodów.

II.24.6. W szczególnie uzasadnionych przypadkach sędzia zawodów może zezwolić na dodatkowy, indywidualny trening zawodnika.

II.24.7. Masowe starty są zabronione podczas treningu.

II.24.8. Wszystkie treningi muszą odbywać się pod nadzorem sędziego zawodów.

II.25. Odprawa zawodników

Odprawę z zawodnikami zwołuje kierownik zawodów.

Obecni powinni być sędzia zawodów, kierownik osób funkcyjnych - flagowych. Podczas odprawy omawiane są tematy dotyczące, bezpieczeństwa i procedur wyścigu.

Po odprawie odbędzie się demonstracja pełnej procedury startu.

Obowiązkiem każdego zawodnika drużyny jest udział w odprawie, zapoznanie się ze wszystkimi podanymi informacjami i wypełnianie wszystkich otrzymanych instrukcji.

Zaleca się aby ww. odprawa odbyła się po treningu dowolnym.

II.26. Eliminacje

Po treningu kwalifikacyjnym 40 pierwszych zawodników ma zapewniony start w wyścigach głównych.

Zawodnicy z 41 i 42 czasem są zawodnikami rezerwowymi.

II.27. Wyniki eliminacji

Wyniki wyścigów eliminacyjnych, lub treningów kwalifikacyjnych muszą być zatwierdzone przez sędziego zawodów.

II.28. Cisza w parku maszyn

Cisza w parku maszyn musi być zachowana pomiędzy godziną 23⁰⁰, a 6⁰⁰ w nocy przed zawodami. Jeżeli gościnne odwiedziny lub wizyty widzów mają miejsce wieczorem, powinny odbywać się z dala od parku maszyn i skończyć się nie później niż o 1⁰⁰.

II.29. Sesja autografowa

Zawodnicy mogą być poproszeni o udział w sesji autografowej zorganizowanej przez organizatora zawodów.

II.30. Zawodnicy rezerwowi

Zastępstwo jednego (lub więcej) zawodnika przez rezerwowych może mieć miejsce 5 min przed każdym wyścigiem, gdy strefa oczekiwania jest zamknięta. W tym momencie, każdy rezerwowy zawodnik, który nie ma zezwolenia na start, musi opuścić strefę oczekiwania.

II.31. Strefa oczekiwania i procedura startu

Punkt ten będzie wprowadzony specjalnym komunikatem GKSM

II.31.1. Procedura strefy oczekiwania

Strefa oczekiwania będzie podzielona na obszar rezerwowy i obszar oczekiwania

Obydwa obszary muszą być podzielone bramą.

W strefie oczekiwania wykorzystywana jest następująca procedura:

10 min przed startem	Wyjazd do strefy oczekiwania jest zamknięty. Motocykle wszystkich zakwalifikowanych zawodników i dwóch rezerwowych muszą znajdować się w strefie oczekiwania
	Motocykle spóźnionych zawodników nie będą wpuszczone do obszaru oczekiwania
	Zawodnicy mogą przygotować swoje miejsce przed maszyną startową

5 min przed startem	Na gwizdek, wszyscy z wyjątkiem zawodników jednego mecha- nika każdego zawodnika, osób trzymających parasol nad zawo- dnikiem, ekipy telewizyjnej i niezbędnych osób urzędowych muszą opuścić strefę oczekiwania
	Maszyna startowa jest pusta
	Zawodnicy zajmują pozycje przy swoich motocyklach
	Kaski jeszcze nie są założone
	Zawodnicy rezerwowi, którzy nie mogą startować muszą opu- ścić obszar rezerwowy
	Mechanicy i osoby trzymające parasole pozostają w strefie oczekiwania. Wyjazd na miejsce startu (maszynę startową) po- zostaje zamknięty
3 min przed startem	Otwierany jest wjazd i zawodnicy udają się do maszyny starto- wej.
	Wszyscy mechanicy i osoby trzymające parasole pozostają w strefie oczekiwania do końca startu
	Tylko zawodnicy, ekipy telewizyjne i niezbędne osoby urzędo- we mogą przebywać w miejscu startu(przy maszynie startowej)

Godziny zamknięcia przedparku ustalone będą w harmonogramie godzi-
nowym zawodów. Organizator zobowiązany jest do zamontowania zega-
ra z podziałem na minuty i sekundy przy wjeździe do przedparku w okre-
sie od rozpoczęcia treningów czasowych do zakończenia zawodów.

II.31.2. We wszystkich klasach starty muszą odbywać się w jednym
rzędzie. Starty będą wykonywane przy włączonych silnikach. Trzy minu-
ty przed startem rozlegnie się gwizd starter podniesie zieloną flagę, za-
wodnicy zaczynają opuszczać przedpark, od tego momentu zawodnicy
są pod jego kontrolą. Kiedy wszyscy zawodnicy są na linii start, starter
unoszą tablice „15 sekund” na pełne 15 sekund. Po upływie tego czasu
zmienia tablice na „5 sekund” i maszyna startowa zostanie zwolniona po
upływie 5 do 10 sekund od momentu pokazania tablicy „5 sekund”.
Sędzia zawodów może sam lub zlecić doświadczonemu sędziemu wyda-
nie polecenia zwolnienia maszyny startowej.

Obszar przed maszyną startową powinien być przygotowany w sposób
zapewniający równe, na ile to jest możliwe warunki dla wszystkich za-
wodników. Nikt z wyjątkiem niezbędnych osób urzędowych, kamerzy-
stów i fotoreporterów nie może przebywać na tym terenie i zabronione
są wówczas przygotowania tego terenu przez zawodników i inne osoby.

II.32. Przerwanie wyścigu

Kierownik zawodów jest upoważniony do przedwczesnego zatrzymania każdej sesji treningowej, lub wyścigu eliminacyjnego, eliminacyjnego przyczyn niecierpiących zwłoki lub niebezpieczeństwa lub innych sił wyższych. W takiej sytuacji zawodnikowi pokazuje się czerwoną flagę.

Jeżeli wyścig lub trening kwalifikacyjny zostanie przerwany przed upływem połowy czasu przewidzianego regulaminem nastąpi całkowite powtórzenie, a ponowny start będzie powtórzony jak najszybciej, jak to będzie możliwe. W tym momencie dozwolona jest zmiana motocykla przez zawodnika. Ostateczny wybór może być zgłoszony do kierownika zawodów przed ponownym startem.

Jeżeli zatrzymanie wyścigu nastąpi po upływie połowy czasu regulaminowego, kolejność na mecie będzie ustalona wg kolejności na linii mety z okrążenia poprzedniego.

Sędzia zawodów może zalecić wykluczenie jednego lub więcej zawodników, odpowiedzialnych za zatrzymanie wyścigu z udziału w ponownym starcie.

Zawodnicy rezerwowi mogą wziąć udział w ponownym starcie, jeżeli jeden lub więcej zawodników z pierwszego startu jest niezdolnych do wzięcia udziału lub zostali wykluczeni przez sędziego zawodów. W przypadku falstartu zawodnicy wracają do strefy oczekiwania, a ponowny start ma miejsce jak to jest możliwe.

Nie jest dozwolona zmiana motocykla po falstartcie. Po falstartcie nie będą wprowadzeni zawodnicy rezerwowi.

Ponowny start wyścigu głównego może odbyć się tylko raz, z wyjątkiem falstartu. Jeżeli jest konieczność zatrzymania wyścigu po raz drugi i jeżeli nie upłynęła połowa czasu regulaminowego, wyścig będzie uważany za nieważny.

II.33. Zachowanie zawodnika i pomoc podczas treningu, eliminacji i wyścigu

Zawodnicy przez cały czas muszą stosować się do przepisów sportu motocyklowego.

Zawodnicy muszą być fizycznie i psychicznie przygotowani do kontrolowania swojej jazdy na motocyklu w celu zapewnienia bezpieczeństwa innym zawodnikom, osób urzędowych widzów i innych osób biorących udział w zawodach.

Zawodnicy muszą zgłaszać lekarzowi zawodów wszystkie niejasne nie-domagania zdrowotne lub obrażenia ciała, jakie posiadają.

Zawodnicy mogą ponosić odpowiedzialność za działania członków ich drużyn.

Zawodnicy muszą przestrzegać oficjalnych sygnałów flagowych i tablic, które udzielają im informacji.

Zawodnicy są odpowiedzialni za uczestnictwo we wszystkich odprawach zawodników i zapoznanie się ze wszystkimi otrzymanymi informacjami i instrukcjami. Członkowie drużyn są zachęcani do udziału w odprawach zawodników.

Zawodnicy muszą jeździć w sposób odpowiedzialny, który nie stanowi niebezpieczeństwa dla innych zawodników i uczestników zawodów.

Podczas treningów, eliminacji i wyścigów konsultacje między członkami drużyny i zawodnikami są ograniczone tylko do wyznaczonej strefy sygnalizacyjnej i napraw. Zawodnicy, którzy zatrzymują się w trakcie treningu lub wyścigu, żeby skonsultować się z innymi, mogą przeszkadzać innym zawodnikom i takie działanie będzie traktowane jako pomoc zewnętrzna. Jedyne dozwolone sygnały między zawodnikami a osobami i nimi związanymi są następujące: dane i obrazy z oficjalnych chronometrażowych transponderów i kamer na motocyklach, wiadomości prezentowanych na tablicach informacyjnych w strefie do tego przeznaczonej. Sygnały wysyłane przez zawodnika za pomocą „języka ciała”. Komunikacja radiowa z zawodnikami jest absolutnie zabroniona.

Jakakolwiek pomoc zewnętrzna dla zawodników jest zabroniona podczas treningów, wyścigów kwalifikacyjnych i wyścigów, może być ona udzielana tylko przez osobę urzędową pełniącą swoje obowiązki w interesie bezpieczeństwa. Kierownik zawodów propozycję każdej kary przedstawia sędziemu zawodów.

Osoby urzędowe pełniące swoje obowiązki na torze mogą pomóc zawodnikowi podnosząc motocykl, przenosząc ich w bezpieczne miejsce.

Jakiegokolwiek naprawy i regulacje na torze muszą być wykonane przez zawodnika bez żadnej pomocy zewnętrznej. Osoby pełniące obowiązki na torze mogą pomóc zawodnikowi uruchomić ponownie motocykl.

Zawodnicy powinni korzystać tylko z toru. Jeżeli przypadkowo opuszczają tor podczas treningów, eliminacji lub wyścigów mogą kontynuować dalszą jazdę, bezpiecznie wjeżdżając ponownie na tor, w miejscu najbliższemu w którym opuścili tor, bez czerpania korzyści. Skracanie trasy jest zabronione. Karą za usiłowanie czerpania korzyści ze skracania toru jest wykluczenie z treningu kwalifikacyjnego, wyścigu eliminacyjnego lub wyścigu głównego. Sędzia zawodów może nałożyć kolejne kary.

Musi być wyznaczona strefa dla napraw i sygnalizacji podczas treningów i wyścigów.

Tylko mechanicy, sygnalizatorzy, przedstawiciele przemysłu i niezbędne osoby urzędowe posiadające ważne przepustki, mogą przebywać w tej strefie.

Zawodnicy mogą udać się do strefy napraw celem zmodyfikowania, uzupełnienia lub wymiany każdej części ich ubiorów ochronnych lub motocykla z wyjątkiem ramy, która musi być oznakowana. Odnośnie tłumików patrz Regulamin Techniczny Motocrossu 04.40.03.

Tankowanie paliwa jest dozwolone, ale musi odbywać się przy zgaszonym silniku.

Nie można przeprowadzać żadnych wymian ubioru ochronnego, tankowania lub serwisu technicznego na torze lub poza strefą napraw.

Zawodnicy wyjeżdżający ze strefy napraw muszą się zatrzymać przed wjazdem na tor.

Naruszający tę zasadę zostaną wykluczeni z treningu klasyfikacyjnego, wyścigu eliminacyjnego lub wyścigu głównego. Zawodnikom, którzy wyłączą silnik w strefie napraw, może być udzielona pomoc w ponownym ich uruchomieniu. Zawodnicy, którzy wjadą do parku maszyn podczas wyścigu eliminacyjnego lub wyścigu głównego nie mogą wrócić do wyścigu, który przerwali. Zawodnicy wracający powoli do strefy napraw i sygnalizacyjnej lub do parku maszyn powinni zachować ostrożność, unikać linii wyścigu i nie kolidować z innymi zawodnikami.

Zawodnicy mogą przygotować swoje miejsca przed maszyną startową bez używania jakichkolwiek narzędzi. Zawodnikom nie wolno używać żadnych przyrządów na starcie.

Zawodnik raz może zająć pozycję przy maszynie startowej, nie może jej zmieniać, powrócić do strefy oczekiwania lub uzyskać pomoc przed startem.

Zawodnicy mający problemy techniczne przy maszynie startowej muszą czekać na pomoc aż maszyna startowa opadnie. Tylko jeden raz mechanicy mogą udzielić pomocy zawodnikowi przy maszynie startowej, gdy opadnie.

Karą za nieprzestrzeganie tej zasady jest wykluczenie z wyścigu.

II.34. Sygnały oficjalne

Oficjalne sygnały mogą być podawane na białych tablicach o wymiarach 750 mm długości i 650 mm szerokości z czarnymi dużymi cyframi „15 i 5”. Cyfry powinny mieć 500 mm wysokości.

Tablica 15 sekund (15”) – na starcie	Trzymana 15 sekund
Tablica 5 sekund – na starcie	Od pokazania maszyna startowa opadnie po 5 do 10 sekundy

Oficjalne sygnały flagowe nadawane są flaga o wymiarach 750 mm długości i 600 mm szerokości są następujące:

Sygnał	Znaczenie
Czerwona powiewająca flaga	Wszyscy zawodnicy muszą się zatrzymać
(wszystkie falstarty muszą być sygnalizowane czerwoną powiewającą flagą)	
Czarna flaga i tablica z numerem zawodnika	Zawodnik musi się zatrzymać
Żółta flaga, trzymana nieruchomo	Niebezpieczeństwo jechać ostrożnie
Żółta flaga, powiewająca	Bezpośrednie niebezpieczeństwo, przygotować się do zatrzymania, nie wyprzedzać.
Niebieska flaga, powiewająca*)	Ostrzeżenie: zaraz cię zdublują.
Niebieskiej flagi mogą używać tylko dodatkowi sędziowie, specjalnie do tego przeznaczeni.*)	
Zielona flaga	Trasa wolna do rozpoczęcia wyścigu
Zielona flaga może być używana tylko przez dodatkowych sędziów podczas procedury startu	
Czarno biała szachownica	Koniec treningów,/wyścigu.

*) Wprowadzona będzie komunikatem GKSM.

Minimalny wiek osób funkcyjnych – flagowych 16 lat. Są oni wyznaczeni przez organizatora i muszą uczestniczyć w odprawie z kierownikiem zawodów.

Dla każdego stanowiska osoby funkcyjnej – flagowego, organizator musi utworzyć listę nazwisk zajmujących dane stanowisko. Ta lista musi być dostarczona sędziemu zawodów przed rozpoczęciem treningów.

Sędziowie muszą nosić koszule, uniformy w neutralnym kolorze w żadnym wypadku w żółtym lub czerwonym ponieważ mogą być myleni z flagami. Na każdym stanowisku muszą być minimalnie dwie osoby funkcyjne – flagowi, jedna do używania flagi a druga osoba do pomocy zawodnikom w interesie bezpieczeństwa.

Jeden lub więcej dodatkowych osób funkcyjnych – flagowych zalecane jest przy skokach.

Po zakończeniu zawodów osoby funkcyjne – flagowi muszą pozostać do czasu rozpatrzenia protestów.

II.35. Wyniki

Zwycięzcą wyścigu jest zawodnik, który przekroczył linie mety jako pierwszy po przejechaniu dystansu wyznaczonego regulaminem uzupełniającym zawodów.

Pozostali zawodnicy przekraczający linię mety będą zatrzymani bez względu na ilość przejechanych okrążeń.

Czas zawodnika, jest zarejestrowany w momencie gdy przednia część motocykla przekroczy linię mety wraz z zawodnikiem.

Wyścigi są oficjalnie zakończone, gdy przed zwycięzcą pojawi się flaga czarno-biała szachownica na linii mety.

Zawodnicy, którzy po zwycięzcy mijają linie mety są klasyfikowani stosownie do liczby przejechanych okrążeń, a ci którzy ukończyli jednakową liczbę okrążeń, stosownie do kolejności ich ukończenia. Klasyfikuje się zawodników, którzy przejecha minimum $\frac{3}{4}$ liczby okrążeń zwycięzcy, pod warunkiem, że miną linie mety nie później niż 5 min po zwycięzcy. Wyliczone $\frac{3}{4}$ liczby okrążeń zaokrągla się w dół do najbliższej liczby całkowitej.

Jeżeli flaga „Szachownica” jest błędnie pokazana, później niż regulaminowy czas kolejność końcowa będzie ustalona zgodnie z kolejnością w momencie, gdy flaga „szachownica” została pokazana.

Jeżeli flaga „szachownica” jest błędnie pokazana wcześniej niż oficjalny czas, kolejność końcowa będzie ustalana zgodnie z kolejnością w momencie, gdy flaga szachownica została pokazana. Po każdym wyścigu wyniki muszą być wywieszone na tablicy ogłoszeń z podaniem czasu wywieszenia, po upływie 30 min jeżeli nie wpłynął oficjalny protest dotyczący wyników, wyniki te uważa się za oficjalne.

Wszystkie wyniki oficjalne muszą być zatwierdzone przez sędziego zawodów.

Godzina, miejsce ogłoszenia wyników oficjalnych i rozdania nagród musi być podana w regulaminie uzupełniającym zawodów. Dla zdyscyplinowania uroczystości wręczania nagród, ustala się: puchary i nagrody rzeczowe nie odebrane osobiście przez zawodnika pozostają w dyspozycji organizatora bez możliwości odebrania ich w późniejszym terminie.

Organizator winien dołożyć starań, aby każdy klub otrzymał komplet wyników po zakończeniu zawodów, lub umieścić na swojej witrynie internetowej, a obowiązkowo przesłać wyniki do Biura Sportu ZG PZM w ciągu 24 godzin.

Wszyscy mistrzowie i wicemistrzowie są zobowiązani do wzięcia udziału w zakończeniu sezonu w oficjalnej ceremonii wręczenia nagród, która od będzie się w miejscu i terminie podanym przez GKSM.

II.36. Klasyfikacja końcowa

Na końcowy indywidualny wynik roku składać się będą punkty zdobyte we wszystkich wyścigach rozgrywanych rundach Mistrzostw Polski – podział punktów wg. zasad:

Miejsce	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Punkty	25	22	20	18	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

Przy równej ilości punktów decyduje większa liczba lepszych miejsc.

Punktacja do nagród pucharowych lub rzeczowych po 2-ch wyścigach danej rundy – wg następujących zasad: 1 miejsce 25 pkt., 2 miejsce 22 punkty, itd. Wygrywa zawodnik z większą ilością punktów.

W przypadku równej ilości punktów o lepszym miejscu decyduje w kolejności:

- lepsze miejsce w jednym z wyścigów
- lepsze miejsce w drugim wyścigu

II.37. Protesty

Każdy protest musi być zgłoszony na piśmie i poparty obowiązującą kaucją zwrotną w przypadku uznania protestu. Protesty nie mogą być zgłaszane później niż:

- 10 min po zakończeniu wyścigu – w sprawach motocykli, paliwa, zachowania się zawodników na torze itp.

- 30 min po ogłoszeniu prowizorycznych wyników, jeżeli protest dotyczy tych wyników.

Protesty powinny składane być u kierownika zawodów. Protest może zgłosić wyłącznie kierownik ekipy lub zawodnik. Protest złożony przez inne osoby nie będzie rozpatrywany.

Każdy protest musi być poparty kwotą w wysokości, podanej przez GKSM na dany rok.

Jeżeli protest dotyczy demontażu motocykla musi być uzupełniony kwotą 500 PLN.

Kwota ta jest należna mechanikowi demontującemu motocykl w przypadku nie uznania protestu.

II.38. Weryfikacja i kontrola po wyścigu

II.38.1. Kontrola głośności po wyścigu

Natychmiast po każdym wyścigu, 3 motocykle wybrane przypadkowo przez sędziego zawodów mogą być sprawdzane pod względem głośności. Każdy zawodnik, którego motocykl przekroczy granice 98 + 2 dBA, czy będzie to wybrany zawodnik przypadkowo lub każdy inny zawodnik, którego motocykl jest sprawdzany zostanie ukarany dodaniem 1 min do czasu osiągniętego w tym wyścigu. Gdy dodana zostanie 1 min będą oni klasyfikowani z zawodnikami, którzy wykonali równą liczbę okrążeń zgodnie z ich czasem.

Komisarz techniczny i jego sprzęt musi być dostępny przez całe zawody.

II.38.2. Weryfikacja końcowa

Bezpośrednio po zakończeniu ostatniego wyścigu 3 pierwsze motocykle z każdego wyścigu mogą zostać umieszczone w zamkniętym parku do kontroli technicznej. Motocykle muszą tam pozostać przez 30 min od przyjazdu zwycięzcy na metę na wypadek protestu lub wymagana była dalsza kontrola.

II.38.3 Kontrola paliwa

Każdy zawodnik zobowiązany jest do używania benzyny bezołowiowej zakupionej w stacjach paliw ogólnie dostępnych.

II.38.4. Testy antydopingowe i na obecność alkoholu we krwi

Testy antydopingowe i na obecność alkoholu we krwi mogą być przeprowadzone zgodnie z Regulaminem Medycznym PZM.

Zawodnicy, których testy wypadną z wynikiem pozytywnym będą wykluczeniu z całych zawodów. Mogą być nakładane dodatkowe kary.

II.39. Runda honorowa

Organizator Mistrzostw może poprosić 3 pierwszych zawodników każdego wyścigu o wykonanie rundy honorowej o ile istnieją odpowiednie warunki pogodowe.

II.40. Konferencja prasowa

Zwycięzca każdego wyścigu i inni zawodnicy zaproszeni wg uznania organizatora Mistrzostw muszą uczestniczyć w konferencji prasowej. Każde naruszenie tej zasady będzie karane przez sędziego zawodów.

II.41. Nagrody

GKSM corocznie przedstawi w oddzielnym komunikacie tabelę nagród w poszczególnych klasach i wg rangi zawodów.

II.42. Zespołowe Mistrzostwa Polski w Motocrossie

II.42.1. Ogólne założenia i warunki

Zespołowe Mistrzostwa Polski będą rozgrywane w jednym zawodach. Zawody te muszą być rozegrane po zakończeniu Indywidualnych MP. Członkami zespołów mogą być tylko zawodnicy posiadający polską licencję wydaną przez PZM. Warunkiem przyznania tytułu Zespołowego Mistrza Polski jest sklasyfikowanie co najmniej sześciu zespołów, a tytułów Vicemistrzów Polski jest sklasyfikowanie co najmniej ośmiu zespołów.

II.42.2. Zespoły

Każdy klub może zgłosić zespoły trzy osobowe, po jednym zawodniku co najmniej w dwóch wybranych klasach z:

- Klasy 80 cc,
- 125 cc Junior,
- 125 cc
- otwartej.

W każdej klasie rozegrane będą po dwa wyścigi.

II.42.3. Zgłoszenie zespołów

Zgłoszenie należy przesłać co najmniej na 14 dni przed zawodami, łącznie z podaniem kierownika zespołu. Niedotrzymanie terminu zgłoszeń spowoduje obciążeniem karą 50,- PLN od każdego zespołu. Zmian w składzie zespołu można dokonać najpóźniej 50 minut przed

planowanym startem do pierwszego wyścigu. Zmiana składu zespołu powinna być doręczona na piśmie przez kierownika zespołu do kierownika zawodów. Każda zmiana w zespole będzie obciążona kwotą 50 PLN od jednego zawodnika,

II.42.4. Odbiór techniczny

Każdy zawodnik może przedstawić do kontroli technicznej dwa motocykle. Start w obu wyścigach musi odbywać się na tym samym motocyklu. Wprowadzenie motocykla do przedparku najpóźniej na 10 min przed pierwszym wyścigiem oznacza wybór motocykla na którym zawodnik musi startować w obu wyścigach.

II.42.5. Procedura strefy oczekiwania

W strefie oczekiwania wykorzystana jest następująca procedura

10 min przed startem	Wjazd do strefy oczekiwania jest zamknięty. Motocykle wszystkich zakwalifikowanych zawodników i dwóch rezerwowych muszą znajdować się w strefie oczekiwania,
	Motocykle spóźnionych zawodników nie będą wpuszczone do obszaru oczekiwania.
	Zawodnicy mogą przygotować swoje miejsca przed maszyną startową
5 min przed startem	Na gwizdek, wszyscy z wyjątkiem zawodników i jednego mechanika każdego zawodnika, osób trzymających parasol nad zawodnikiem, ekipy telewizyjnej i niezbędnych osób urzędowych muszą opuścić strefę oczekiwania
	Maszyna startowa jest pusta
	Zawodnicy zajmują pozycje przy swoich motocyklach
	Kaski jeszcze nie są założone
	Zawodnicy rezerwowi, którzy nie mogą startować muszą opuścić obszar rezerwowy
	Mechanicy i osoby trzymające parasole pozostają w strefie oczekiwania. Wjazd na miejsce startu(maszynę startową) pozostaje zamknięte.

3 min przed startem	Otwierany jest wjazd i zawodnicy udają się do maszyny startowej.
	Wszyscy mechanicy i osoby trzymające parasole pozostają w strefie oczekiwania do końca startu
	Tylko zawodnicy, ekipa telewizyjna i niezbędne osoby urzędowe mogą przebywać w miejscu start (przy maszynie startowej)

Godziny zamknięcia przedparku ustalone będą w harmonogramie godzinowym zawodów.

Organizator zobowiązany jest do zamontowania zegara z podziałem na minuty i sekundy przy wjeździe do przedparku w okresie od rozpoczęcia treningów czasowych do zakończenia zawodów.

II.42.6. Procedura startowa jak w Indywidualnych Mistrzostwach Polski

II.42.7. Klasyfikacja zespołów

Na wynik zespołu będzie się składać 5 najlepszych z 6-ciu wyników uzyskanych przez członków zespołu. Punkty dla zespołów będą przyznawane wg zasady: za pierwsze miejsce 1 pkt., za drugie 2 pkt., itd. Punkty dla zespołu otrzymuje każdy sklasyfikowany zawodnik. Wygrywa zespół posiadający 5 najlepszych wyników i najmniejszą ilość punktów. Przy równej ilości punktów wygrywa zespół z większą ilością lepszych miejsc.

W następnej kolejności klasyfikowane są zespoły z czterema i trzema wynikami.

Przy równej ilości punktów obowiązują zasady jak wyżej.

Zespoły mające mniej niż dwa wyniki nie będą sklasyfikowane.

II.42.8. Termin i miejsce ogłoszenie wyników i rozdania nagród

Będzie podany przez organizatora w regulaminie szczegółowym zawodów.

Wpłaty nagród pieniężnych dla zawodników zgodnie z Komunikatem GKSM jak w IMP.

Trzy pierwsze zespoły otrzymają puchary sportowe wraz z tabliczkami okolicznościowymi.

II.42.9. W sprawach nie objętych w zasadach rozgrywania Zespołowych Mistrzostw Polski obowiązują przepisy jak w Indywidualnych Mistrzostwach Polski i Komunikaty GKSM

II.43. Klubowe Mistrzostwa Polski w Motocrossie

Będą rozgrywane wg. zasad podanych w komunikacie GKSM na dany rok

II.44. Kodeks ochrony środowiska

II.44.I. Ogólne zasady

11.44.1.1. Działalność motocyklowa dzieli się na trzy główne grupy:

- współzawodnictwo sportowe,
- rekreacja
- transport.

11.44.1.2. Sport motocyklowy jest głównym składnikiem międzynarodowych i krajowych kalendarzy sportowych, przyciągającym coraz liczniejszą publiczność i niosącym ze sobą istotne skutki ekonomiczne. Jest to sport, który, jak większość innych sportów i ludzkich działań, wywiera wpływ na środowisko.

11.44.1.3. Jazda na motocyklu, rozumiana jako transport lub rekreacja, jest coraz częstszym zjawiskiem i dlatego powinna być także rozpatrywana z ekologicznego punktu widzenia.

11.44.1.4. PZM uważa za rzecz pierwszorzędą rozwój spójnej polityki na rzecz środowiska, biorąc pod uwagę wymogi prawne kraju.

11.44.1.5. PZM będzie starał się stworzyć za każdym razem najwyższy poziom ochrony środowiska podczas organizowania zawodów każdej rangi i będzie podnosić świadomość środowiskową wśród motocyklistów. PZM będzie ściśle współpracował z klubami, organizacjami reprezentującymi przemysł motocyklowy oraz zawodnikami.

11.44.1.6. Taktyka PZM dotycząca ochrony środowiska zdefiniowana w tym kodeksie jest oparta na obustronnym poważaniu dla potrzeb środowiska i rozsądnego uprawiania sportów motocyklowych.

11.44.1.7. PZM poszukuje bliskiej współpracy z międzynarodowymi autorytetami i organizacjami w celu zagwarantowania odpowiednich warunków działalności motocyklowej w warunkach do przyjęcia dla środowiska. PZM zachęca kluby do podjęcia takich samych działań na arenie krajowej, regionalnej i lokalnej.

11.44.1.8. Wszystkie kluby zrzeszone w PZM powinny tak zmodyfikować swoje statuty, aby nadać prawdziwego znaczenia sprawom związanym ze środowiskiem oraz zasadom prawnym w kraju.

11.44.1.9. Zgodnie z powyższymi ogólnymi zasadami Kodeks ten określa przepisy i zalecenia mające na celu poprawę stosunków między sportem motocyklowym i środowiskiem.

Te przepisy i zalecenia dotyczą w szczególności:

- hałasu, paliwa, ochrony gruntów, kwestii oczyszczania terenu zawodów.
- zachowania publiczności, działań organizatorów, właścicieli torów i biorących udział w imprezach.

11.44.1.10. W celu zapewnienia, że Kodeks ten jest respektowany, GKSM w miarę potrzeby i możliwości będzie ustanawiał funkcję komisarza ds. ochrony środowiska.

II.44.2. Komisarz ds. ochrony środowiska

Na każdych zawodach mistrzowskich PZM, wyznaczony Komisarz ds. ochrony środowiska:

- Zapewnia respektowanie Kodeksu Ochrony Środowiska.
- Musi mieć dostęp do wszystkich informacji dotyczących zawodów i musi być w stanie podać uprzednie rekomendacje, w czasie i po zawodach, Sędziemu Zawodów lub gospodarzowi klubu, dotyczące wszystkich aspektów zawodów, które mogą mieć potencjalne konsekwencje dla środowiska.
- Sformułuje sprawozdanie na bazie list kontrolnych przygotowanych przez stosowną komisję i wyśle je do Biura Sportu PZM, a kopię do Kierownika Zawodów lub gospodarza klubu.
- Jego wiedza zostanie wykorzystana do poinstruowania zarówno innych komisarzy sportowych, jak i motocyklistów, organizatorów i publiczności.

II.44.3. Głośność

11.44.3.1. Wprowadzenie.

Obserwowany na zawodach motocyklowych hałas nie jest ograniczony tylko do motocykli. Poza głośnością silników, organizatorzy i komisarze ds. środowiska muszą być świadomi znaczenia hałasu powodowanego przez publiczność, systemy nagłośnieniowe, tłum i inne źródła hałasu związane z zawodami. Zminimalizowanie nadmiernej głośności związanej z działalnością motocyklową oraz wzięcie pod uwagę hałasu

powodowanego przez publiczność, jest obowiązkiem każdego zainteresowanego: zawodników, klubów, organizatorów i wszystkich osób urzędowych.

11.44.3.2. Głośność motocykli

Dźwięk jest zjawiskiem mierzalnym, tworzącym się, kiedy źródło takie, jak silnik motocykla powoduje wibrację powietrza. W przeciwieństwie, hałas jest indywidualną interpretacją uderzenia dźwięku. Dźwięk będący przyjemnym dla jednego może być irytujący dla innych.

Decybel (dB) jest jednostką używaną do określenia natężenia poziomów dźwięku, które są w poszczególnych skalach. Dźwięk motocykla jest sprawdzony w skali „A” i wyrażony jako dB_A. Poziomy natężenia dźwięku wzrastają w stosunku logarytmicznym (bardzo szybko) podczas, gdy ludzkie ucho interpretuje ten wzrost wolniej. Jako konsekwencja, za każdym razem liczba identycznych źródeł dźwięku jest podwojona (jak wiele motocykli na linii startu), pomiar poziomu natężenia dźwięku wzrasta tylko o 3 dB(A).

PZM zaleca:

- unikać wszelkich niekoniecznych uruchomień silników
- zredukować na tyle, na ile jest to możliwe, poziom hałasu.

11.44.3.3. Pomiary głośności

Komisarze ds. ochrony środowiska i organizatorzy powinni być zapoznani z miejscowymi zarządzeniami dotyczącymi zawodów i poziomów dźwięku pojazdów.

Jeżeli chodzi o szczegóły dotyczące poziomów dźwięku poszczególnych dyscyplin należy odnieść się do regulaminów tych dyscyplin. Metoda kontroli głośności i poziomy głośności FIM są również zalecane dla imprez krajowych lub klubowych.

11.44.3.4. System nagłośnieniowy.

Preferowane jest rozdzielanie systemów nagłośnieniowych dla parku maszyn i obszaru publicznego.

Pozycje głośników: nachylone do ziemi i skierowane bezpośrednio do środka toru wyścigowego.

System dźwiękowy często powoduje więcej problemów na zewnątrz obszaru toru, niż w obrębie obecnych zawodów. Poczynić starania wraz z osobami zajmującymi się systemem nagłośnieniowym, aby zredukować głośność dźwięku przed sesją wyścigową/treningową.

II.44.4. Paliwo

Używać regularnie paliwa bezołowiowego, dostępnego na stacjach serwisowych lub zastrzeżonego przez organizatorów, bez żadnych dodatków.

W dłuższym okresie czasu, dla wszelkiej działalności, używać paliwa, które jest najbardziej przyjazne środowisku.

Dla Mistrzostw PZM i zawodów niższej rangi, testy paliwa są przeprowadzane zgodnie z procedurą sformułowaną w Regulaminie Technicznym.

II.44.5. Ochrona gruntu

- Muszą być podjęte środki ostrożności do zapobieżenia wyciekom paliwa, oleju, środków czyszczących, płynu chłodnicowego, płynu hamulcowego, itp. na ziemię lub oparów w powietrzu.
- Pojemniki na surowce wtórne, pojemniki na śmieci, oleje, detergenty, itp. muszą być przewidziane.
- Muszą być stosowane maty środowiskowe nie mniejsze jak długość i szerokość motocykla lub inne podobne urządzenie, w miejscach serwisu maszyn wyznaczonych przez organizatora.
- Musi być zapewnione odpowiednie usuwanie zanieczyszczonych materiałów przez organizatora.
- Zanieczyszczona woda z pojazdów znajdujących się w parku maszyn i na postoju nie może być wylewana na ziemię. Zanieczyszczona woda z pojazdów znajdujących się w parku maszyn i na postoju nie może być wylewana na drogi i drogi zjazdowe z toru. Zanieczyszczona woda może być usuwana na torze, jeżeli organizator zapewnił odpowiednie udogodnienia do takiej działalności.
- Nie pozostawiać śladów świadczących przez dłuższy okres czasu o przeszłej działalności (zawodach)

II.44.6. Czyszczenie (motocykle, ziemia)

Czyszczenie motocykli musi odbywać się w wyznaczonych miejscach z udogodnieniami do czyszczenia.

Zalecane jest używanie wody bez żadnych dodatkowych produktów chemicznych.

II.44.7. Przepisy dotyczące ekologicznego zachowania publiczności

Wszyscy przebywający na terenie toru wyścigowego mogą odegrać ważną rolę w utrzymaniu środowiska czystym i nie zanieczyszczonym.

Oto kilka sugestii:

- We współpracy z policją wybrać trasę dojazdu do toru oraz trasę wyjazdu, która będzie najmniej uciążliwa dla otaczających obszarów.
- Zapewnić widoczne znaki dojazdu do parkingów, miejsc do tego celu wyznaczonych.
- Nie pozwalać na parkowanie w niedozwolonych miejscach (tor zawodników, trawniki).
- Zapewnić dostateczne warunki sanitarne.
- Poinformować publiczność o odpowiedzialnym zachowaniu na terenie zawodów.
- W kontraktach z firmami zaopatrującymi w żywność uwzględnić żądanie sprzedaży napojów i jedzenia pakowanego w materiały ekologiczne.

II.44.8. Polecenia dla organizatorów

11.44.8.1. Zabezpieczenie środowiska

Poczynić przygotowania do zapobieżenia zanieczyszczeniu gruntu w parku maszyn, na torze i w okolicy. Dopilnować ochrony skraju dróg dojazdowych, parkingów ogrodzonych płotem, bandą lub taśmą, niezabezpieczonych obszarów.

Miejsca treningu, wyścigu, obszar toru muszą być zabezpieczone na tyle, na ile jest to możliwe, tak, aby nie naruszały istniejącego porządku i nie powodowały zanieczyszczenia środowiska.

Biorąc pod uwagę oczekiwaną liczbę należy zapewnić i utrzymać we właściwej higienie odpowiednie udogodnienia i zabezpieczenie zanieczyszczeń i wody zarówno dla mężczyzn, jak i dla kobiet. (Minimalne wymagane normy – Dodatek A)

Muszą zostać podjęte kroki zapobiegające:

- Wyciekaniu paliwa, oleju, środków czyszczących, płynu chłodnicowego, płynu hamulcowego itp. na ziemię i ulatnianiu się oparów w powietrze.
- Nie zebraniem w koszach na śmieci lub kontenerach i pozostawionym na ziemi przez uczestników, widzów i punkty sprzedaży odpadom.
- Niewłaściwie podłączonym do kanalizacji udogodnieniom sanitarnym.
- Zbieraniu i usuwaniu odpadów w niewłaściwy sposób.
- Przekroczeniu poziomu dźwięku ustalonego przez PZM dla motocykli podczas treningu lub zawodów.
- Nadmiernemu poziomowi głośności w zbiorowiskach ludzi.
- Niezgodnym z przepisami PZM mieszankom paliwowym i/lub emisjom zanieczyszczeń.
- Przekroczeniu maksymalnej ilości imprez i/lub czasu treningów.

11.44.8.2. Lista kontrolna

Taka lista kontrolna musi obejmować przynajmniej następujące punkty:

- Czyszczenie motocykli za pomocą wysokociśnieniowych maszyn czyszczących.
- Zaopatrzenie uczestników w worki na odpady.
- Pojemniki na zużyty olej.
- Pojemniki na płyn hamulcowy.
- Pojemniki na płyn chłodnicowy.
- Pojemniki na odpady publiczne.
- Rozsądne miejsce dla głośników.
- Zapewnienie odpowiednich drogowskazów do miejsca zawodów.

11.44.8.3. Rozgłos/reklama.

- Nie przyczepiać plakatów do drzew w miejscach i obszarach, które nie są do tego celu odpowiednie.
- Tablice ogłoszeniowe umieszczać tylko po uzyskaniu zgody właściciela danego terenu.
- Wziąć pod uwagę przepisy państwowe podczas umieszczania tablic ogłoszeń.
- Nie rozprowadzać ulotek/broszur za wycieraczkami samochodów, na motocyklach ani wśród publiczności. (nie zezwalać innym na robienie tego podczas waszych zawodów).

11.44.8.4. Park maszyn/Obszary zamknięte.

- Każdego przybyłego uczestnika zapoznać z instrukcjami i zaopatrzyć w worek na śmieci.
- Dostarczyć wystarczające pojemniki i worki na śmieci.
- Dopilnować, aby była dostateczna ilość pojemników na zużyty olej, dostarczyć lejki.
- Zapewnić odróżnialne pojemniki na filtry oleju i ścierek do czyszczenia, które powinny być zbierane oddzielnie.
- Dostarczyć odpowiednie i czyste urządzenia sanitarne, szczególnie dla kobiet, z odpowiednimi zabezpieczeniami do zbierania zanieczyszczeń i wody.
- W miejscach, gdzie czyszczenie motocykli jest dozwolone, zapewnić specjalny obszar mycia, zgodnie z regulaminem.

11.44.8.5. Po zawodach.

- Po zawodach drogowskazy, tablice ogłoszeń, plakaty muszą zostać usunięte.

- Odpadki pozostawione przez publiczność na widowni i w otoczeniu muszą być sprzątnięte i usunięte tak szybko, jak to możliwe.
- Usunąć i wywieźć wszystkie połamane gałęzie i krzaki.
- Usunąć taśmy dookoła toru.
- Jeśli jest to konieczne, natychmiast wyrównać tor i drogi.
- Usunąć błoto zgromadzone na drogach dojazdowych do toru.
- Zorganizować oddzielne usuwanie pojemników z olejem, ścierkami do czyszczenia, filtrami, i pojemników na odpady.
- Jeżeli jest to konieczne, zorganizować nowe zalesianie.

II.44.9. Polecenia – Zalecenia dla kierownictwa toru lub gospodarza obiektu

11.44.9.1. Ekologiczne zarządzanie torem.

Kierownictwo toru jest w stanie podjąć wiele przedsięwzięć ekologicznych podczas zarządzania i utrzymania toru.

- Wyznaczyć członka organizacji, który będzie pełnił obowiązki kierownictwa w aspekcie ekologicznym korzystania z toru i jego otoczenia.
- Przestrzegać regularnie utrzymania porządku tak, aby tor sprawiał wrażenie ładnego i czystego.
- Zapewnić odpowiednie usunięcie zanieczyszczeń z udogodnień sanitarnych.
- W miejscu przeznaczonym do czyszczenia motocykli należy zapewnić utwardzane podłoże, odpowiednie lejki i oddzielacze oleju.
- Działać ostrożnie podczas wszelkich zmian terenu i budynków, po uprzedniej konsultacji z odpowiednimi władzami.
- Podczas lokalizacji obszaru startu wziąć pod uwagę efekty akustyczne.
- Szanować obszary środowiska naturalnego i te otaczające je, jeśli to konieczne, do obszarów publicznych.
- Drzewa ścinać, jeśli jest to absolutnie niezbędne. Uzyskać niezbędne pozwolenia i pozbyć się wszystkich pozostałości.
- Wziąć pod uwagę funkcję absorbowania dźwięku przez drzewa, krzewy itp. podczas sadzenia ich.
- Przeprowadzić przed użyciem piasek lub ziemię dostarczoną z zewnątrz, w celu wykrycia możliwych zanieczyszczeń.

Dodatek A

Minimalne zalecane normy zapewnienia udogodnień sanitarnych na Mistrzostwach i Zawodach o Nagrodę PZM

1. Udogodnienia dla zawodników.

Jak określono w przepisach dla poszczególnych dyscyplin.

2. Udogodnienia dla uczestników.

Kobiety:

- 1 WC na 100 lub mniej kobiet oczekiwanych jako uczestnicy

Mężczyźni:

- 1 WC na 100 lub mniej mężczyzn oczekiwanych jako uczestnicy
- 2 WC na 100-500 mężczyzn oczekiwanych jako uczestnicy
- 1 dodatkowy WC na każdych dodatkowych 500 mężczyzn oczekiwanych jako uczestnicy
- 1,5 m pisuarów na każdych 500 mężczyzn.

3. Czas trwania

Na zawodach trwających mniej niż 4 godziny, norma ta może być zredukowana o 25%.

4. Utrzymanie porządku.

Te udogodnienia muszą być utrzymane w czystości i zaopatrywane podczas trwania całych zawodów.

5. Umywalki.

Muszą być zapewnione w proporcji 1 na 5 udogodnień sanitarnych.

6. Niepełnosprawni.

Jedno z udogodnień powinno być przewidziane dla osób na wózku.

Diagram A

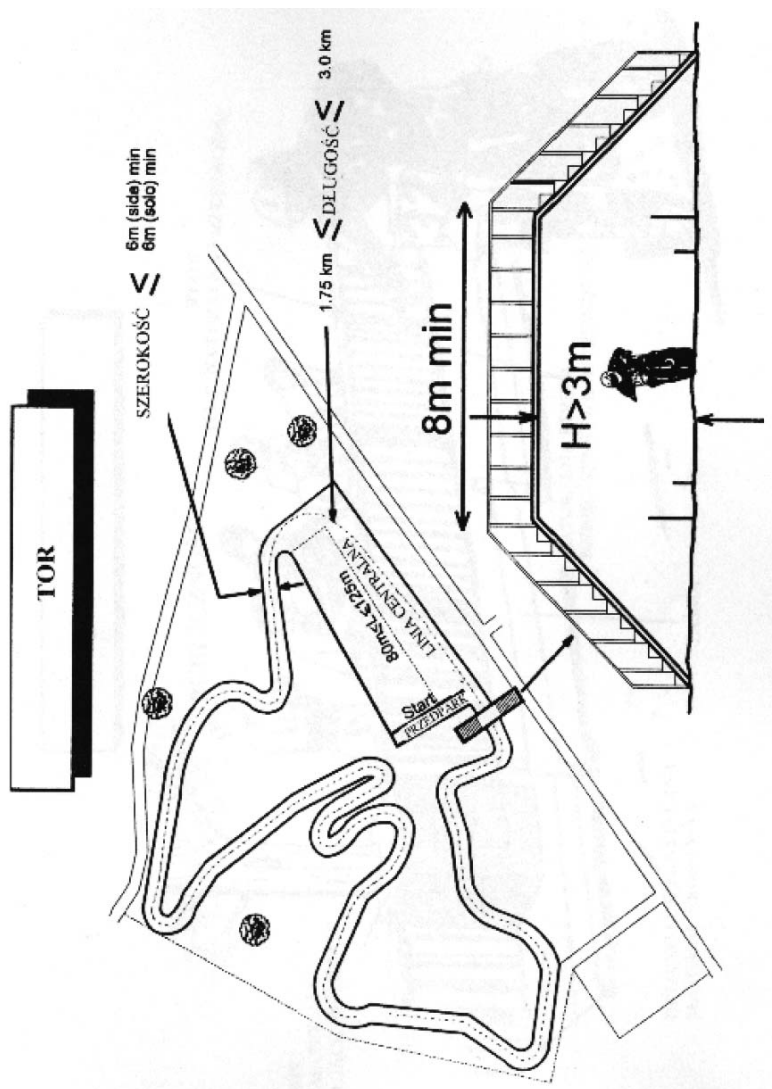


Diagram B

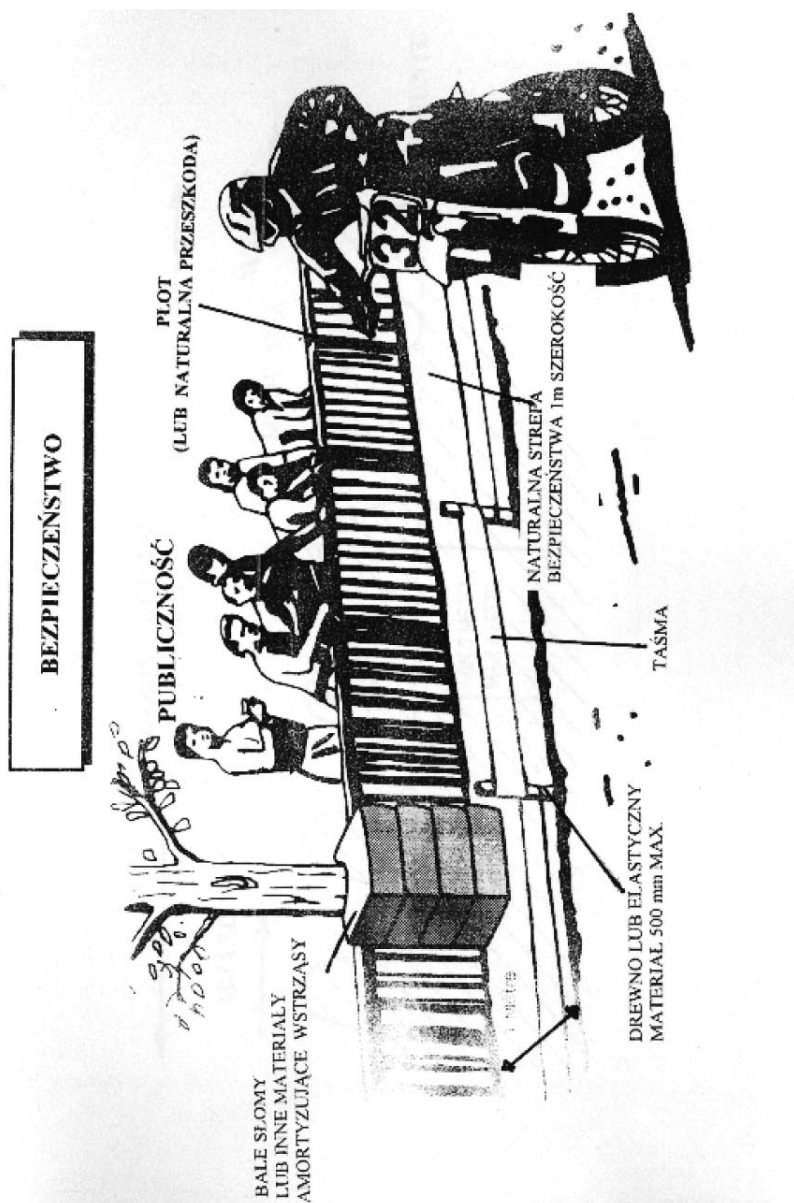


Diagram C

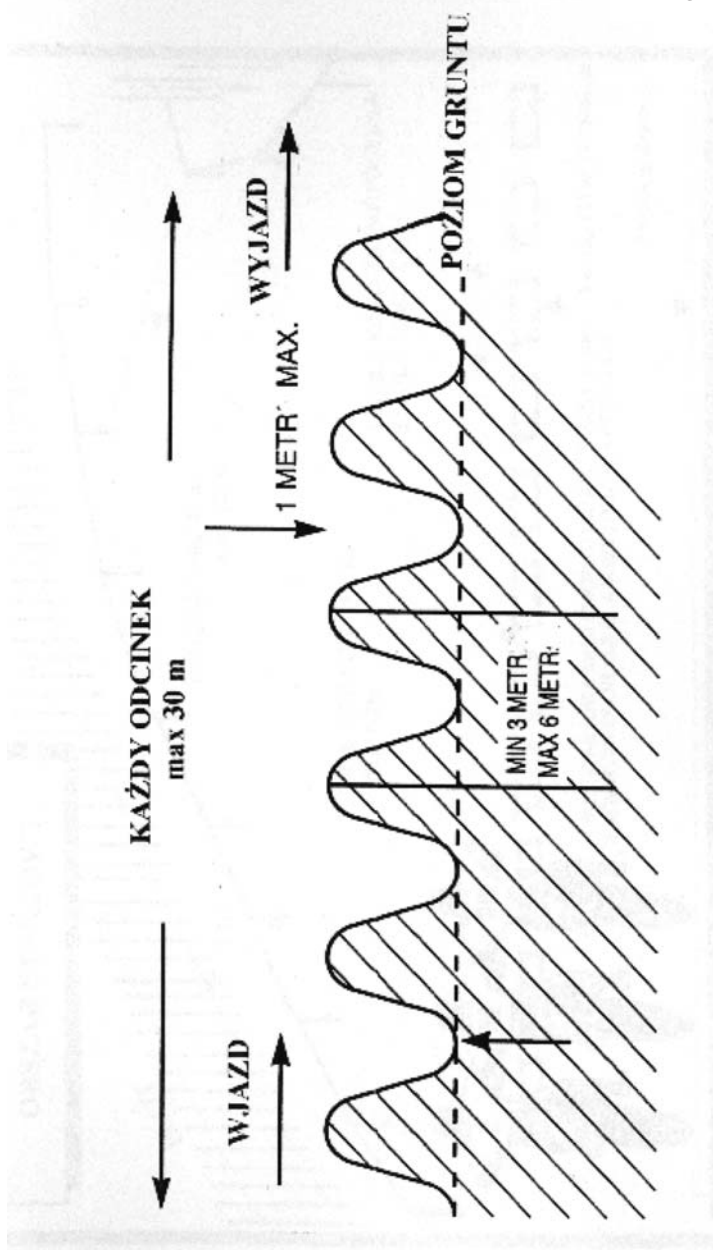


Diagram D

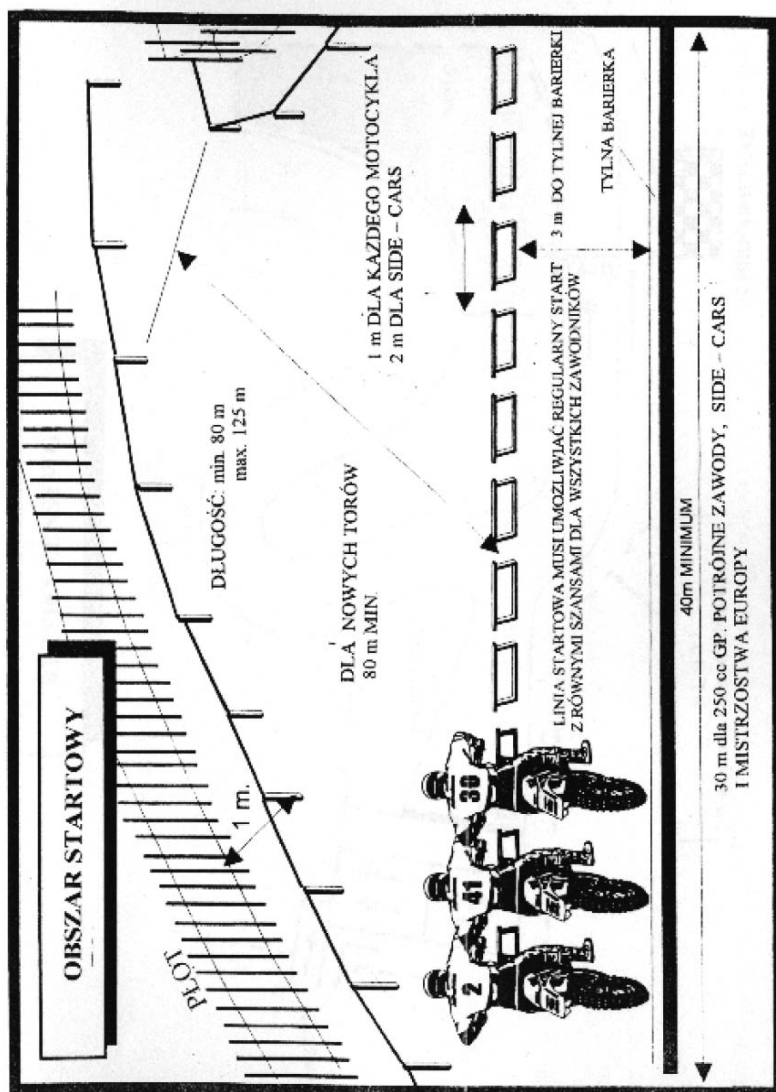


Diagram E

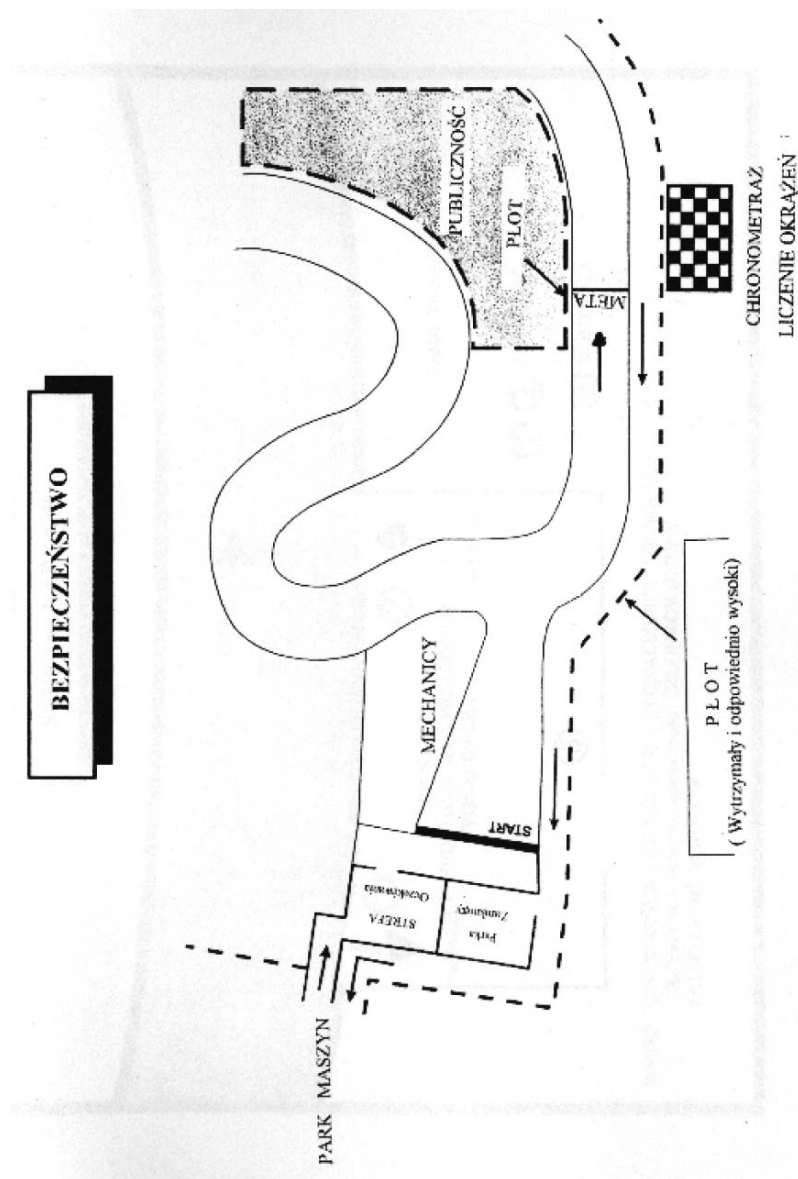
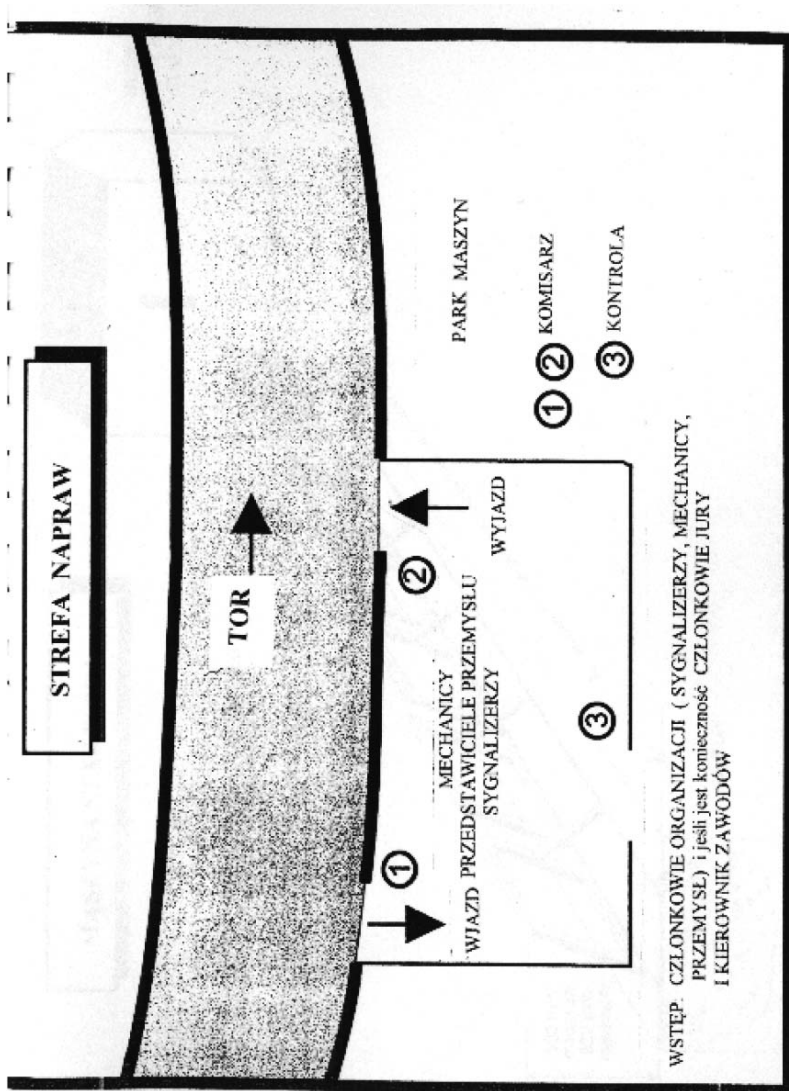


Diagram F



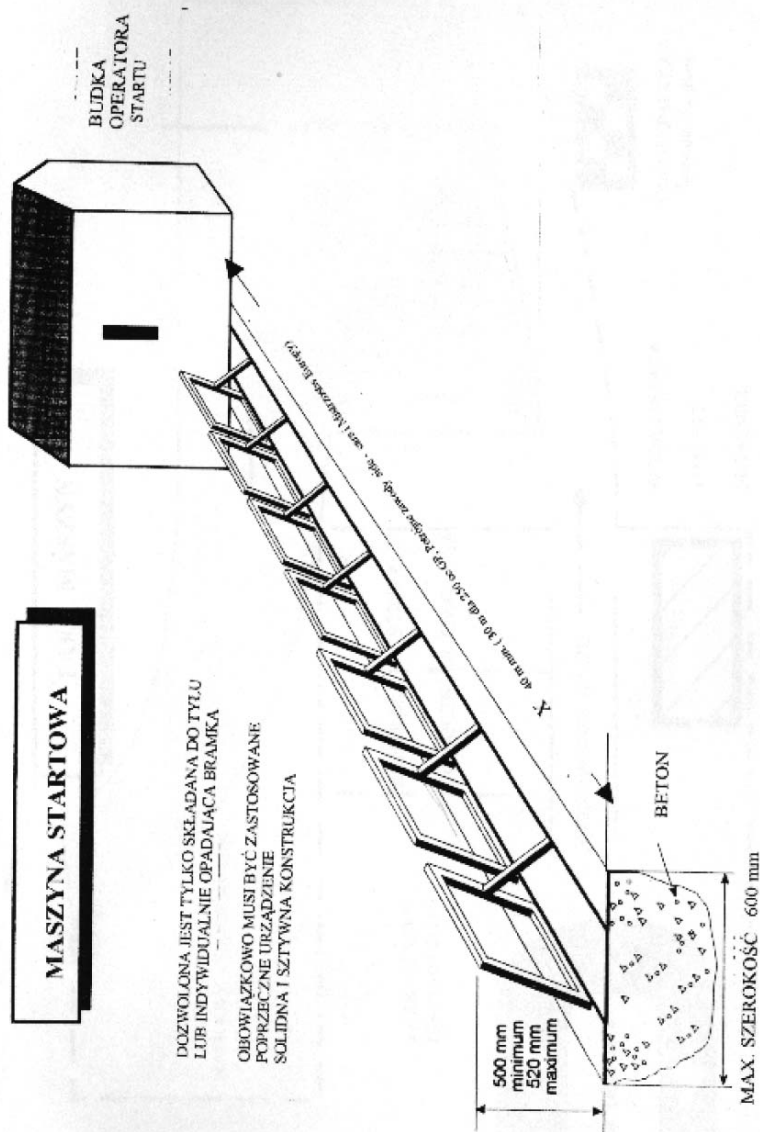
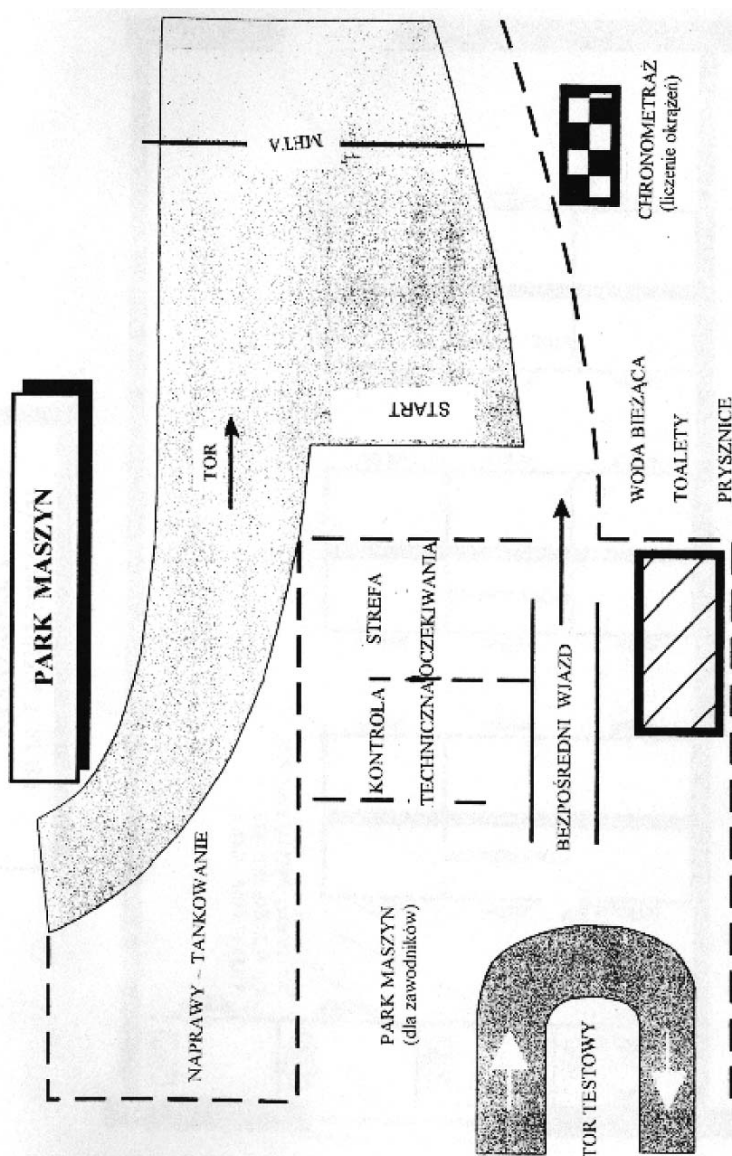


Diagram H



ROZDZIAŁ 12

RAJDY ENDURO

12.1. Charakter rajdu

12.1.1. Rajd ma na celu sprawdzenie niezawodności motocykli i umiejętności zawodników i jest rozgrywany na motocyklach kategorii I grupy A1 oraz na quadach kategorii II, grupy G w konkurencjach:

- indywidualnej
- klubowej
- zespołów zgłoszonych.

12.1.2 Rajd składa się z szeregu testów, jak:

- rozruch
- jazda okrężna
- testy specjalne, których ilość i rodzaje określa regulamin uzupełniający zawodów.

12.1.3. Testy rozruchu i specjalne przeprowadza się na trasach zamkniętych dla ruchu drogowego.

12.1.4. Trasa jazdy okrężnej prowadzona jest po bezdrożach i drogach publicznych otwartych dla ruchu drogowego. Musi być przejezdna w każdych warunkach pogodowych dla każdego motocykla. Zawodników obowiązują przepisy Kodeksu Drogowego. Każdy zawodnik przekraczający przepisy ruchu może być po sprawdzeniu tego faktu ukarany.

12.2. Warunki udziału

W zawodach mogą brać udział zawodnicy zrzeszeni w PZM przez swoje kluby, bądź też nie zrzeszeni, spełniający warunki RSM, oraz zawodnicy zagraniczni jeśli regulamin zawodów na to zezwala.

12.3. Sprzęt

12.3.1. Motocykle muszą być wyposażone zgodnie z RSM i przepisami Prawa o Ruchu Drogowym.

12.3.2. Wyposażenie zawodnika musi być zgodne z RSM 04. Enduro.

12.4. Klasyfikacja

12.4.1. Klasyfikacja indywidualna odbywa się w klasach na podstawie punktów karnych uzyskanych przez zawodników. Mniejsza suma punktu daje lepszy wynik. Jeżeli do startu w którejkolwiek z klas zgłosi się mniej niż 3 zawodników, zawodnicy tej klasy nie otrzymają punktów do rozgrywek.

Organizator rajdu po zamknięciu listy zgłoszeń musi powiadomić zainteresowanych zgłoszonych zawodników z niekompletnych klas.

12.4.2. Klasyfikacja medalowa może być przeprowadzona wg zasad:

- medal złoty przyznany będzie każdemu zawodnikowi, którego wynik mieści się w 110% wyniku najlepszego w klasie,
- medal srebrny przyznany będzie każdemu zawodnikowi, którego wynik mieści się w 140% wyniku najlepszego w klasie,
- medal brązowy przyznany będzie każdemu zawodnikowi, który ukończy zawody i zostanie sklasyfikowany.

W zawodach wielodniowych medale przyznaje się za łączny wynik ze wszystkich dni zawodów.

12.4.3. Klasyfikacja klubowa

- Warunkiem zaliczenia wyników rundy do mistrzostw jest sklasyfikowanie co najmniej jednego zawodnika klubu w tej rundzie
- Miejsca klubów w klasyfikacji poszczególnych rund mistrzostw ustala się na podstawie sumy punktów do mistrzostw w konkurencji indywidualnej, uzyskanych przez wszystkich zawodników klubu, startujących na motocyklach.
- O zdobyciu tytułu klubowego mistrza lub vicemistrza decyduje suma wszystkich punktów ze wszystkich rund.

- W przypadku równej liczby punktów o lepszym miejscu decyduje większa liczba lepszych miejsc zawodników klubu we wszystkich rundach.

12.4.4. Klasyfikacja zespołowa

Zespół tworzy trzech zawodników zgłoszonych w trzech różnych konkurencjach indywidualnych za wyjątkiem 2K, reprezentujących barwy jednego lub różnych klubów. Członkami zespołów mogą być też zawodnicy niestowarzyszeni. Nazwa zespołu może, lecz nie musi zawierać nazwę klubu (klubów). Skład zespołu zgłaszany jest na cały sezon. W przypadku zmiany składu zespołu w trakcie sezonu, musi on zmienić nazwę i traktowany jest jako nowy zespół.

12.5. Odbiór techniczny motocykli

12.5.1. Odbiór techniczny odbywa się w dniach i godzinach określonych w regulaminie uzupełniającym zawodów.

12.5.2. Nie zgłoszenie się w terminie do odbioru technicznego jest równoznaczne z niestawieniem się do zawodów. Zezwolenie na odbiór techniczny poza terminem podanym w Regulaminie może wydać tylko kierownik rajdu za dodatkową opłatą, której wysokość określa komunikat GKSM.

12.5.3. Zadania Komisji Technicznej:

- sprawdzenie, czy zawodnik posiada pozwolenie na prowadzenie motocykla,
- sprawdzenie, czy motocykl jest zarejestrowany i dopuszczony do ruchu drogowego,
- sprawdzenie, czy motocykl jest zgodny z wypełnionym i podpisanym przez zawodnika zgłoszeniem,
- sprawdzenie, czy zawodnik posiada wyposażenie zgodne z RSM rozdz. 04.,
- oznakowanie tajną farbą lub specjalną naklejką, ulegającą zniszczeniu przy odrywaniu: piasty koła przedniego, piasty koła tylnego, ramy w okolicach główki z prawej strony, skrzyni korbowej z prawej strony, tłumika(ów), (znakowanie nie dotyczy quadów)
- przeprowadzenie badania głośności motocykli zgodnie z rozdziałem 04 RSM (jeżeli przewiduje to regulamin uzupełniający zawodów),
- pozostałe czynności przewidziane w rozdz. 04.

12.5.4. Części zastrzeżone motocykla.

12.5.4.1. Części oznakowane, z wyjątkiem tłumika, muszą być używane podczas całych zawodów i muszą znajdować się na ich właściwym miejscu podczas końcowego odbioru technicznego, nawet gdy nie są niezbędne do ruchu motocykla. Nieprzestrzeganie tego przepisu jest karane wykluczeniem.

12.5.4.2. Zawodnik ma prawo wymienić każdą nie oznakowaną część motocykla wszędzie na trasie z wyjątkiem parku zamkniętego, strefy pomiędzy żółtą flagą a stolikiem PKC i strefy pomiędzy końcowym PKC dnia a parkiem zamkniętym. Opony mogą być wymieniane tylko na końcowym PKC dnia między białą i żółtą flagą lub przed startem w parku roboczym (nie dotyczy quadów). Zawodnik może otrzymać części i narzędzia wszędzie na trasie, lecz tylko on ma prawo pracować przy motocyklu (nie dotyczy quadów). Zabronione jest używanie narzędzi elektrycznych i pneumatycznych zasilanych z zewnętrznego źródła.

12.5.5. Za stan techniczny motocykla i jego zgodność z wymogami Prawa o Ruchu Drogowym odpowiada zawodnik co stwierdza podpisem na protokóle Komisji Technicznej. Tym samym podpisem potwierdza prawidłowość oznakowania części wymienionych w art. 12.5.3.

12.5.6. Podstawiony do odbioru motocykl musi być czysty i przygotowany do oznakowania wyżej wymienionych części.

12.5.7. W przypadku niespełnienia któregośkolwiek z wyżej wymienionych w 12.5.2. do 12.5.6. warunków, Komisja Techniczna nie powinna dopuścić motocykla do zawodów.

12.5.8. Komisja Techniczna ma prawo w czasie zawodów, na każdym punkcie kontroli czasu poddać każdy motocykl przeglądowi i zażądać usunięcia stwierdzonych niesprawności. Jeżeli zawodnik nie usunie wskazanych niesprawności, może być niedopuszczony do dalszej jazdy. Usuwanie niesprawności, odbywa się w czasie przeznaczonym na jazdę. Komisja Techniczna ma prawo poddać każdy motocykl przeglądowi w parku roboczym w czasie przeznaczonym na pracę, oraz po zakończeniu jazdy okrężnej, sprawdzając zgodność z wymogami niniejszego regulaminu, danymi zawartymi w zgłoszeniu zawodnika oraz zgodność z Prawem o Ruchu Drogowym.

12.5.9. Za usiłowanie wprowadzenia w błąd kierownictwa rajdu, Komisja Techniczna ma prawo wnioskować do Komisji Sędziowskiej o wykluczenie zawodnika z zawodów.

12.5.10. Kontrola końcowa

Po zakończeniu zawodów Komisja Techniczna może zmierzyć w wybranych motocyklach pojemność skokową silników. Jeśli zostanie stwierdzone w jakimkolwiek silniku przekroczenie maksymalnej dla danej klasy pojemności, zawodnik, którego to dotyczy zostanie wykluczony.

12.6. Park zamknięty

12.6.1. W zawodach obowiązuje zasada parku zamkniętego, co oznacza, że z wyjątkiem czasu spędzonego na trasie i czasu przeznaczanego na pracę przed startem przewidzianą w art. 12.7.2., motocykle są pod opieką organizatora i przebywają w wyznaczonym miejscu zwanym parkiem zamkniętym.

12.6.2. Park zamknięty powinien być odpowiednio ogrodzony i chroniony przed wejściem doń nieuprawnionych osób. Jeśli nie jest to możliwe, jego granice powinny być wyraźnie oznakowane i patrolowane przez odpowiednią ilość funkcjonariuszy, tak by możliwość wejścia i dostępu do motocykli miały tylko osoby uprawnione. Do parku zamkniętego może być tylko jedno wejście i jedno wyjście prowadzące do parku roboczego. Wejście i wyjście z parku musi być wyraźnie oznakowane. Funkcjonariusze parku muszą nosić wyróżniające ich emblematy, tak by mogli być rozpoznani przez wszystkich, a przez zawodników w szczególności.

12.6.3. Wejście do parku zamkniętego dozwolone jest tylko członkom Komisji Sędziowskiej, obsłudze parku, kierownikowi rajdu oraz zawodnikom wyłącznie w celu wprowadzenia lub wyprowadzenia własnego motocykla.

12.6.4. Natychmiast po odbiorze technicznym motocykl musi być odprowadzony do parku zamkniętego.

12.6.5. Po podstemplowaniu karty drogowej na PKC - meta zawodnik musi natychmiast unieruchomić silnik (nie dotyczy quadów) i od-

prowadzić motocykl do parku zamkniętego. Podczas przejścia z PKC do parku zamkniętego zabronione jest pod karą wykluczenia tankowanie i wykonywanie jakichkolwiek prac przy motocyklu, z wyjątkiem prac przewidzianych w punkcie 12.6.6.

12.6.6. Zawodnik, który chce wymienić lub zreperować tłumik może to uczynić pierwszego dnia zawodów po PKC - meta, a przed wejściem do parku zamkniętego. Praca musi być przeprowadzona pod nadzorem funkcjonariusza Komisji Technicznej i zakończona w ciągu 30 min. W tym czasie zawodnik może poddawać motocykl kontroli głośności dowolną ilość razy. Jeśli po upływie 30 min. poziom głośności będzie przekraczał dozwoloną wartość, to zawodnik nie może być dopuszczony do jazdy następnego dnia. To samo dotyczy zawodników, których kierownik zawodów wezwał do poddania ich motocykli kontroli głośności, a także zawodników, którzy wymienili tłumiki na trasie.

12.6.7. W parku zamkniętym zabronione jest, pod karą wykluczenia:

- dotykane motocykla innego zawodnika,
- dotykane własnego motocykla z wyjątkiem momentu wprowadzenia i wyprowadzenia go z parku,
- uruchamianie silnika, (nie dotyczy quadów)
- palenie tytoniu.

12.6.8. W parku zamkniętym motocykl nie może być w żaden sposób przykryty.

12.6.9. Po rajdzie, motocykl może być wydany z parku nie wcześniej niż pół godziny po przyjeździe ostatniego zawodnika z klasy na metę.

12.7. Park roboczy i pole startowe

12.7.1. 15 minut przed jego wyznaczonym czasem startu, zawodnik ma prawo wejść do parku zamkniętego, pobrać motocykl i 10 minut przed wyznaczonym mu czasem startu przeprowadzić go do parku roboczego.

12.7.2. W parku roboczym mogą być wykonywane wszelkie prace przy motocyklu bez uruchamiania silnika (nie dotyczy quadów). Obca

pomoc z wyjątkiem czynności wyszczególnionych w art. 12.17. jest zabroniona (nie dotyczy quadów).

Karą za palenie tytoniu i uruchomienie silnika (nie dotyczy quadów) w parku roboczym jest wykluczenie. Zawodnik może wymienić dowolną nieoznakowaną część motocykla, jak również użyć narzędzi podanych mu przez dowolną osobę.

12.7.3. Park roboczy jest oddzielony od linii startowej polem startowym. Odległość pola startowego od parku roboczego nie może być większa niż 20 m. Dojście do pola startowego i pole startowe muszą być terenem zamkniętym dla publiczności.

Na obszarze pola startowego zabrania się wykonywania jakichkolwiek prac przy motocyklu pod karą wykluczenia. Karą za uruchomienie silnika przed sygnałem startu jest 60 pkt (nie dotyczy quadów).

12.7.4. Do parku roboczego mają wstęp tylko zawodnicy, ich mechanicy, funkcjonariusze parku, przedstawiciele prasy i wszystkie osoby urzędowe wymienione w regulaminie szczegółowym zawodów.

12.7.5. Na pole startowe mają wstęp tylko zawodnicy i obsługa startu.

12.8. Start

12.8.1. Liczbę zawodników startujących w jednym czasie ustala regulamin uzupełniający zawodów. Sygnał startu jest podawany o dokładnym czasie przewidzianym dla danego zawodnika /grupy zawodników/. Po sygnale startu zawodnik stojący na linii startu powinien uruchomić silnik przy pomocy rozrusznika i w czasie jednej minuty od sygnału startu przejechać za drugą linię odległą o 20 m. używając mocy silnika. W przypadku zgaśnięcia silnika przed drugą linią, zawodnik aby nie zostać ukarany musi zatrzymać motocykl, ponownie uruchomić silnik i przejechać za tę linię. Zawodnik, który nie wykona tego testu będzie ukarany 10 pkt., nie może zawrócić do strefy startu, lecz ma obowiązek przepchać motocykl za drugą linię, aby nie utrudniać startu innym zawodnikom. (powyższy test nie jest wykonywany przez quady).

12.8.2. Zawodnik, który w chwili sygnału startu nie znajduje się na linii startu, nie będzie ukarany jeśli w czasie jednej minuty od tego

sygnału doprowadzi motocykl na linię startu, uruchomi silnik i przejedzie za drugą linię. Zawodnik, który spóźni się na start więcej niż jedną minutę, będzie ukarany 60 pkt. za każdą pełną minutę spóźnienia. Na wykonanie testu rozruchu ma czas do zakończenia minuty, w której startuje.

Na starcie nie ma zastosowania tolerancja. Zawodnicy spóźniający się na start ponad 30 min. będą wykluczeni i nie dopuszczeni do startu.

12.9. Jazda okrężna

12.9.1. Długość trasy musi być podana w regulaminie uzupełniającym. Trasa musi być opisana w karcie etapowej i oznakowana zgodnie z RSM pkt 12.9.18. Spóźnienie, opuszczenie punktu kontroli czasu, punktu kontroli przejazdu lub testu specjalnego nie może być usprawiedliwione błędzeniem.

12.9.2. Za przebycie trasy uważa się jazdę po drodze, ścieżce, szlaku lub bezdrożu oznakowanym przez organizatora, oraz przejazd przez wszystkie punkty kontroli i inne oficjalne punkty trasy w takiej kolejności, w jakiej podane są one na kartach etapowych. Zawodnik, który opuścił trasę, musi na nią powrócić w miejscu jej opuszczenia. Niedotrzymanie tego warunku, opuszczenie lub zmiana kolejności przejazdu któregośkolwiek oficjalnego punktu trasy może spowodować wykluczenie z zawodów.

12.9.3. Jazda po uprawach rolnych i leśnych jest zabroniona i karana wykluczeniem z zawodów. Zawodnik niepodporządkowujący się powyższemu przepisowi ponosi też wszelkie skutki prawne i finansowe.

12.9.4. Zabroniona jest jazda trasą w odwrotnym kierunku do wyznaczonego. Niedotrzymanie tego przepisu powoduje wykluczenie z zawodów.

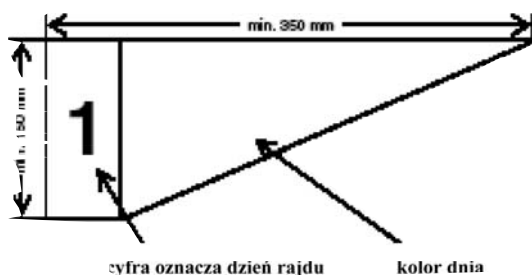
12.9.5. Tam, gdzie zawodnik ma jechać ściśle określonym przejazdem, organizator ma obowiązek oznakować trasę bardzo precyzyjnie (taśmowanie itp.). Jeżeli trasa jest oznakowana znakami po obu stronach, zawodnik jest obowiązany jechać pomiędzy tymi znakami.

12.9.6. Wzory znaków użytych do oznakowania trasy muszą być wywieszone na polu startowym.

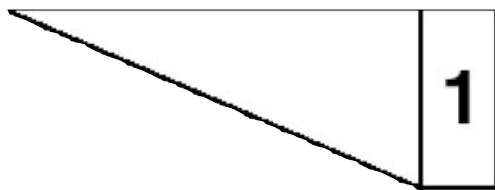
12.9.7. Jeśli w trakcie zawodów, kierownik rajdu stwierdzi, że odcinek trasy stał się nieprzejezdny, lub nie może być pokonany bez obcej pomocy, może za zgodą sędziego zawodów wyłączyć z rajdu cały nieprzejezdny odcinek (od PKC do PKC) i zgodnie z tym odpowiednio skorygować punktację.

12.9.8. Wzory znaków do znakowania tras (rysunki):

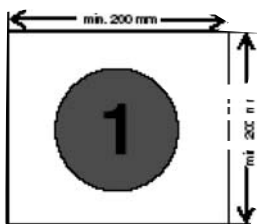
Skręt w prawo



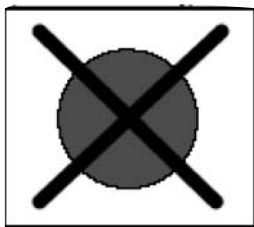
Skręt w lewo (objaśnienia jw.)



Potwierdzenie kierunku jazdy (objaśnienia jw.)



Zły kierunek jazdy (objaśnienia jw.)



12.10. Kontrola czasu

12.10.1. Trasa rajdu podzielona jest na poszczególne odcinki punktami kontroli czasu (PKC). Każdy odcinek ma wyznaczony czas przejazdu. Organizator powinien przewidzieć, co najmniej dwa warianty czasów dla różnych warunków atmosferycznych.

W przypadku zaistnienia siły wyższej (np. nagłe pogorszenie pogody) kierownik zawodów może tuż przed startem do zawodów lub przed każdym okrążeniem, zmienić planowany czas jazdy na jeden z planowanych dłuższych.

Odległości pomiędzy PKC muszą być podane w karcie etapowej. Zaleca się by zawierały się pomiędzy 5 km i 35 km. Wymagana średnia prędkość pomiędzy poszczególnymi punktami kontroli czasu nie może przekraczać 50 km/h.

12.10.2. Punkty kontroli czasu są oznakowane białą i żółtą flagą umieszczonymi odpowiednio 200 m. i 20 m. przed stolikiem sędziowskim. Flagi muszą być tak umieszczone, by były wyraźnie widoczne dla zawodników.

12.10.3. Przy żółtej fladze umieszczonej 20 m. przed stolikiem sędziowskim musi być ustawiony zegar zsynchronizowany z zegarem pomiaru czasu PKC. Gdy zawodnik wraz z motocyklem przekroczy żółtą flagę musi natychmiast podać kartę drogową przy stoliku sędziowskim. Zawodnikowi nie wolno zatrzymywać się pomiędzy żółtą flagą a stolikiem sędziowskim.

Karą za zatrzymanie się jest 60 punktów niezależnie od kary za ewentualne spóźnienie lub wcześniejszy przyjazd. Za czas przyjazdu na PKC uważa się czas przekroczenia linii wyznaczonej przez żółte flagi. Zawodnik może bez ukarania przyjechać wcześniej na końcowy PKC przed wejściem do parku zamkniętego.

Organizator jest zobowiązany do prowadzenia listy kontrolnej na każdym PKC w porządku chronologicznym.

Dostęp do strefy między żółtą flagą a linią znajdującą się 2 metry za stołikiem sędziowskim jest ograniczony i strefa ta pod względem dostępu osób jest uważana za park zamknięty.

12.10.4. Za każdą minutę wcześniejszego lub późniejszego wjazdu na PKC zawodnik otrzyma 60 pkt. W zawodach określonych komunikatem GKSM może być zastosowana tolerancja czasowa wjazdu na PKC. Czas zarejestrowany na karcie drogowej jest czasem startu do następnego odcinka trasy.

12.10.5. Zawodnik, który przybył na PKC więcej niż 60 min. po swej wyznaczonej godzinie startu plus czas przeznaczony na jazdę pomiędzy dotychczasowymi PKC jest automatycznie wykluczony.

12.11. Karty drogowe i karty kontroli przejazdu

12.11.1. Przed startem do zawodów zawodnik musi otrzymać kartę drogową i ewentualnie kartę kontroli przejazdu. Jeżeli organizator nie przewidział kart kontroli przejazdu, obecność zawodnika na punktach kontroli przejazdu poświadcza się na karcie drogowej.

Zawodnicy są odpowiedzialni za podstemplowanie swoich kart na wszystkich punktach kontroli czasu i przejazdu.

12.11.2. Na karcie drogowej musi być wskazany obowiązujący czas przejazdu każdego odcinka.

12.11.3. Zawodnik, który nie da swojej karty do podstemplowania na punkcie kontroli czasu lub też zamierza oszukać organizatora przez zmianę lub zacieranie jakiegokolwiek wpisu do karty, lub też użyje roztropnie karty innego zawodnika, zostanie wykluczony.

12.11.4. Zawodnik, który przypadkowo zgubił kartę drogową i /lub kartę kontroli przejazdu musi otrzymać inną od funkcjonariusza następnego PKC lub PKP.

Ta nowa karta musi być poświadczona na tym i wszystkich następnych punktach kontrolnych.

12.11.5. Zawodnik, który ominie PKC lub PKP będzie wykluczony.

12.12. Punkty kontroli przejazdu (PKP)

12.12.1. Na trasie może być usytuowana dowolna ilość punktów kontroli przejazdu, które mogą, lecz nie muszą być oznaczone w karcie etapowej. Na PKP zawodnik musi przedstawić swoją kartę celem oznakowania. Zawodnik, który się nie zatrzymał i nie będzie miał oznakowanej karty na PKP, oraz jego przejazd nie został zarejestrowany w liście kontrolnej, będzie wykluczony.

12.12.2. PKP muszą być oznakowane na trasie niebieskimi flagami usytuowanymi po obu stronach drogi 200 m. przed punktem.

12.12.3. Organizator jest zobowiązany do prowadzenia listy kontrolnej na każdym oficjalnym PKP wg kolejności przejeżdżających zawodników.

12.13. Neutralizacja czasu.

12.13.1. Jeśli zawodnik może udowodnić kierownikowi zawodów i sędziemu, że jego spóźnienie zostało spowodowane nadzwyczajnymi okolicznościami od niego niezależnymi jak np. udzielanie pierwszej pomocy w przypadku poważnego wypadku, może być mu przyznana neutralizacja czasu, co oznacza anulowanie spóźnienia na odcinku, na którym zdarzenie miało miejsce, w wymiarze według oceny sędziego.

Nie może być uznane za nadzwyczajną okoliczność rzekome zatarasowanie trasy przez innego zawodnika.

12.14. Testy specjalne

Rodzaj i ilość testów specjalnych musi być podana w regulaminie uzupełniającym zawodów. Położenie i długość testów musi być ogłoszona 24 godziny przed ich rozgrywaniem. Trening na trasach testów jest zabroniony i karany wykluczeniem. Mogą być przeprowadzone następujące testy.

12.14.1. Test na trasie terenowej zamkniętej (start i meta w bliskiej odległości) specjalnie przygotowanej do tego celu, całkowicie ograniczonej taśmami w różnych kolorach, po lewej stronie taśma jaśniejsza. Długość testu 3-7 km. Trasa nie może być za trudna i niebezpieczna i musi być tak wytyczona, by średnia prędkość nie przekraczała 50 km/h. Start z linii z uruchomionym silnikiem, motocykl zatrzymany. Zawodnicy startują pojedynczo na znak podany przez wyznaczoną osobę z tym, że na trasie testu może znajdować się dowolna ilość zawodników. Zawodnik musi przejechać linię mety bez zatrzymywania się i kontynuować jazdę oznakowaną trasą. Zawodnik ma prawo po mecie testu upewnić się, czy jego numer startowy został prawidłowo odczytany, lecz nie może przez to blokować przejazdu następnym zawodnikom. Pomiar czasu z dokładnością do 1/100 sek. przy czym 1/100 sek. = 1/100 pkt. Start do testu nie może znajdować się dalej niż 1 km za PKC.

12.14.2. Testy szybkościowe terenowe, których trasa może być otwierana tylko w niezbędnych miejscach a meta nie musi być usytuowana w pobliżu startu, lecz w takim przypadku musi mieć połączenia radiowe ze startem.

Trasa o długości 3-7 km nie może być niebezpieczna i tak musi być dobrana by średnia prędkość nie przekroczyła 50 km/godz. Sposób zachowania zawodników i pomiar czasu jak w punkcie 12.14.1. Pomiar czasu może być przeprowadzony w pierwszym okrążeniu i musi być przeprowadzany w następnych.

12.14.3. Zawodnik, który nieumyślnie opuścił trasę testu i nie wrócił na nią w miejscu jej opuszczenia, może być ukarany 5 minutami dodanymi do osiągniętego przez niego czasu. Zawodnik, który umyślnie skróci trasę testu zostanie wykluczony.

12.14.4. Oznakowanie testów wg pkt. 12.14.1. i 12.14.2. Początek – dwie żółte tablice lub flagi o wymiarach 50 x 50 cm; koniec – dwie czerwone tablice lub flagi o wym. 50 x 50 cm.

12.14.5. Wszystkie testy z wyjątkiem tekstu wg pkt. 12.14.2. muszą zaczynać się w odległości nie większej niż 1 km za PKC.

I2.15. Tankowanie

I2.15.1. Tankowanie paliwa przeprowadza się w czasie przeznaczonym na jazdę i pracę w parku roboczym.

I2.15.2. Tankowanie dozwolone jest:

- w parku roboczym,
- na każdym PKC w strefie między białą a żółtą flagą, jeżeli nie jest to zabronione przez organizatora

I2.15.3 Odległość pomiędzy dozwolonymi miejscami tankowania, nie może być większa niż 50 km.

I2.15.4. Karą za tankowanie poza wyznaczonymi strefami jest wykluczenie.

I2.15.5. Paliwo może być przewożone tylko w zbiorniku motocykla. Karą za złamanie tego przepisu jest wykluczenie.

I2.15.6. W czasie tankowania silnik motocykla musi być unieruchomiony. Karą za niezatrzymanie silnika jest wykluczenie.

I2.15.7. Podczas całych zawodów zabronione jest pod karą wykluczenia umieszczanie motocykla lub jakiegokolwiek jego oznakowanej części w zamkniętym pomieszczeniu (namiot, samochód itp.) bez względu na powód.

Wyjątek stanowią sytuacje zarządzane przez organizatora.

I2.15.8. We wszystkich miejscach, gdzie dozwolone jest tankowanie, zabronione jest spawanie pod karą wykluczenia.

I2.15.9. Wszędzie tam gdzie organizator zezwala na serwisowanie motocykli, obowiązkowe jest używanie mat ochronnych o wymiarach nie mniejszych niż prostokąt opisany na rzucie pionowym motocykla. Za nieprzestrzeganie tego przepisu zawodnik może być ukarany karą finansową , której wysokość określi komunikat GKSM.

12.16. Niedozwolony napęd

Podczas zawodów motocykl może poruszać się wyłącznie siłą silnika, siłą mięśni zawodnika lub siłą naturalną. Nieprzestrzeganie tego przepisu będzie karane wykluczeniem.

12.17. Obca pomoc

Pojęcie „obca pomoc” oznacza każdą czynność powodującą kontakt z motocyklem jakiejkolwiek osoby poza kierowcą motocykla lub osobą oficjalną w czasie pełnienia funkcji. Każda obca pomoc jest zabroniona i karana wykluczeniem z wyjątkiem następujących przypadków:

12.17.1. Tankowanie paliwa, podczas którego osoba obsługująca ma prawo otworzyć i zamknąć korki zbiorników paliwa i oleju i wlać paliwo i olej.

12.17.2. Wymiana oleju w silniku i skrzyni biegów (wypuszczenie starego oleju i nalanie świeżego).

12.17.3. Napełnianie dętek płynem przeciw przebicikom, sprawdzanie ciśnienia i pompowanie opon w parku roboczym w strefie każdego PKC oraz na trasie rajdu.

12.17.4. Napełnianie układu chłodzenia i odpowietrzanie hamulców.

12.17.5. Motocykle mogą być czyszczone przez zawodników na wszystkich PKC przy użyciu dowolnego sprzętu z wyjątkiem aparatów ciśnieniowych. Obsługa może czyścić przy pomocy szmatki lub gąbki numery startowe oraz naklejki sponsorskie (nie dotyczy quadów).

12.17.6. Dla quadów za obcą pomoc uważa się jedynie użycie innego pojazdu do przemieszczania quada uczestniczącego w zawodach.

12.17.7. Zawodnicy mogą otrzymać narzędzia z wyjątkiem aparatów spawalniczych wszędzie, lecz tylko zawodnik ma prawo pracować przy motocyklu.

12.17.8. Zawodnik może otrzymać wszystkie nieoznakowane części (za wyjątkiem opony) wszędzie na trasie z wyjątkiem Parku Zamkniętego.

12.17.9. Zabroniona jest pomoc przy uzupełnianiu ciśnienia i płynów w układach zawieszonych.

12.18. Niedozwolone kontakty

Zabrania się towarzyszenia zawodnikowi w czasie jazdy gdziekolwiek na trasie pod karą wykluczenia zawodnika. Zawodnik nie może otrzymywać ani przekazywać żadnych komunikatów przez radio.

12.19. Wycofanie

Zawodnik, który wycofał się z zawodów musi zasłonić lub zdjąć numery startowe i nie ma prawa poruszać się po trasie w towarzystwie lub w pobliżu innych zawodników.

Nieprzestrzeganie tego przepisu może spowodować zawieszenie wycofanego zawodnika i wykluczenie zawodnika, któremu towarzyszył.

12.20. Lista kar

12.20.1. Punkty

- (12.7.3.) Uruchomienie silnika w strefie startu przed sygnałem startu – 60 pkt (nie dotyczy quadów)
- (12.8.1.) Niewykonanie w wyznaczonym czasie testu rozruchu – 10 pkt (nie dotyczy quadów)
- (12.8.2.) Za każdą minutę spóźnienia na linię startu – 60 pkt
- (12.10.3.) Zatrzymanie się pomiędzy żółtą flagą a stolikiem sędziowskim na punkcie kontroli czasu – 60 pkt
- (12.10.4.) Za każdą minutę wcześniejszego wjazdu lub spóźnienia na PKC ponad tolerancję – 60 pkt
- (12.14.1., 12.14.2) Za każdą 1/100 sek. jazdy na trasie testu – 1/100 pkt
- (12.14.3.) nieumyślne wyjechanie z trasy testu i nie powrót na trasę w tym samym miejscu – 300 pkt

12.20.2. Wykluczenie

- (12.1.4.) Nieprzestrzeganie przepisów ruchu
- (12.5.4.1.) Brak oficjalnego oznakowania na oznakowanej części motocykla
- (12.5.7.) Przekroczenie maksymalnej dozwolonej głośności (pierwsze przekroczenie 60 pkt, następne – wykluczenie)

- (12.5.10.) Inna pojemność silnika niż w zgłoszeniu
- (12.6.5.) Wjazd do parku zamkniętego z uruchomionym silnikiem.(nie dotyczy quadów)
- Tankowanie lub przeprowadzanie napraw w czasie przejścia z PKC meta do parku zamkniętego.
- (12.6.7.) Wykroczenia w parku zamkniętym:
 - wykonywanie prac przy motocyklu
 - tankowanie
 - dotykanie motocykla innego zawodnika
 - uruchomienie silnika (nie dotyczy quadów)
 - palenie tytoniu
- (12.7.2.) Wykroczenia w parku roboczym:
 - palenie tytoniu
 - uruchomienie silnika (nie dotyczy quadów)
- (12.7.3.) Praca przy motocyklu w strefie startowej przed otrzymaniem sygnału startu.
- (12.8.2.) Spóźnienie na start ponad 30 min.
- (12.9.2.) Jazda poza wyznaczoną trasą
- (12.9.3.) Jazda po uprawach leśnych i rolnych
- (12.9.4.) Jazda w kierunku przeciwnym do wyznaczonego
- (12.10.5.) Spóźnienie na PKC przekraczając 60 min, po czasie startu plus czas przeznaczony na jazdę pomiędzy dotychczasowymi punktami kontroli czasu
- (12.11.3.) Zmiana zapisu w karcie drogowej lub rozmyślne użycie karty innego zawodnika
- (12.11.5.) Opuszczenie PKC lub PKP
- (12.14.) Trening na trasach testów specjalnych
- (12.15.5.) Tankowanie paliwa poza wyznaczonymi strefami
- (12.15.6.) Przewożenie paliwa poza zbiornikiem paliwa w motocyklu
- (12.15.7.) Tankowanie paliwa przy uruchomionym silniku
- (12.15.9.) Spawanie w strefach tankowania
- (12.16.) Użycie niedozwolonego napędu
- (12.17.) Przyjęcie obcej pomocy poza dozwoloną
- (12.18.) Niedozwolony kontakt z osobą towarzyszącą
- (12.19.) Towarzyszenie przez wycofanego zawodnika
- (12.6.5.) Za nie oddanie motocykla do parku zamkniętego po PKC – meta.
- Użycie paliwa niezgodnego z wymogami regulaminu technicznego.
- Umyślne opuszczenie lub skrócenie trasy testu.

12.21. Prośby o wyjaśnienia

Każda prośba o wyjaśnienia dotycząca wyników musi być skierowana na piśmie do kierownika zawodów lub jego przedstawiciela w czasie przewidzianym w art. 12.22.1. i 12.22.2.

12.22. Protesty

Wszystkie protesty muszą być składane na piśmie na ręce kierownika zawodów z dołączoną opłatą, której wysokość jest określana corocznie komunikatami GKSM. Protest nie może być złożony później niż:

12.22.1. 30 min. po przybyciu do parku zamkniętego ostatniego zawodnika z danej klasy, gdy protest dotyczy zawodnika lub motocykla.

12.22.2. 30 min. od czasu ogłoszenia wyników prowizorycznych, jeżeli protest dotyczy wyników.

12.22.3. W ciągu godziny od otrzymania pisemnej odpowiedzi kierownika zawodów na prośbę o wyjaśnienie złożoną zgodnie z art. 12.21.

12.22.4. Nie mogą być składane protesty przeciwko decyzji sędziego zawodów lub Jury lecz może być złożone odwołanie do władz PZM.

12.22.5. W przypadku nie uznania protestu wniesiona opłata zostaje przekazana przez organizatora do PZM, a w przypadku uznania protestu zostaje zwrócona protestującemu zawodnikowi.

12.23. Wyniki i nagrody

12.23.1. Kompletne wyniki powinny być ogłoszone każdego dnia zawodów tak szybko jak to jest tylko możliwe. Wyniki oficjalne ostatniego dnia zawodów mogą być ogłoszone nie wcześniej niż pół godziny po ogłoszeniu wyników prowizorycznych.

12.23.2. Wykaz nagród musi być podany do wiadomości przed startem.

12.23.3. Postanowienia ogólne

12.24. Postanowienia ogólne

12.24.1. Zawodnik podpisujący zgłoszenie zobowiązuje się stosować do Regulaminu Sportu Motocyklowego PZM (RSM) i Regulaminu uzupełniającego zawodów, jak również do zarządzeń kierownictwa rajdu.

12.24.2. Organizator ubezpiecza motocykle zawodników znajdujące się w parku zamkniętym od ognia i kradzieży.

12.24.3. Organizator nie przyjmuje na siebie odpowiedzialności za ewentualne szkody i straty powstałe w stosunku do zawodników i ich mienia, jak również za szkody i straty spowodowane przez zawodnika w stosunku do osób trzecich i ich mienia.

12.24.4. Organizator może przeprowadzić częściowe zmiany w podanej trasie lub odwołać zawody. O dokonanych zmianach trasy zawodnicy muszą być powiadomieni najpóźniej przy odbiorze technicznym.

12.24.5. W razie odwołania zawodów wszelkie dokonane wpłaty będą zwrócone.

ROZDZIAŁ 13

TRIAL

13.1. Charakter rajdu trial

13.1.1. Rajdem Trial nazywamy zawody w terenie lub hali, o wyniku których decydują:

- punkty karne za sposób jazdy zawodnika na określonych odcinkach trasy rajdu zwanych dalej „odcinkami obserwowanymi”,
- punkty karne za przekroczenie limitu czasu wyznaczonego na pokonanie jednego odcinka i/lub całej trasy.

13.1.2. Suma powyższych punktów stanowi o wyniku zawodnika w rajdzie. Z charakteru rajdu wynika, że główną rolę w punktacji zawodnika w rajdzie powinny odgrywać punkty za jazdę po odcinkach obserwowanych.

13.2. Warunki udziału

Do udziału w rajdzie dopuszczeni będą zawodnicy spełniający warunki RSM 2.13.

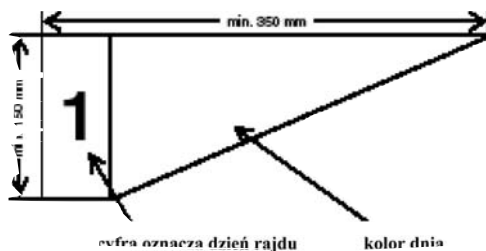
13.3. Trasa rajdu

13.3.1. Trasa rajdu powinna być prowadzona szlakami terenowymi i może być tylko jednokierunkowa. Jeżeli w wyjątkowych wypadkach niezbędny byłby ruch w obu kierunkach, to ten odcinek trasy musi być dodatkowo zabezpieczony np. przez rozdzielenie trasy taśmą. Użycie szos jest dozwolone tylko w wyjątkowych przypadkach i powinno być ograniczone do minimum. Całkowita długość trasy nie może być mniejsza niż 6 km.

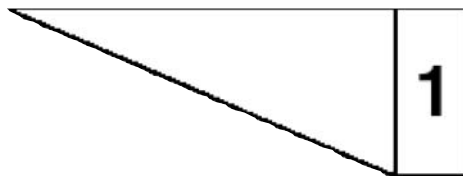
W rajdach będących rundami Mistrzostw Polski długość okrążenia nie może być większa niż 20 km. Rajd powinien składać się z dwóch, trzech lub czterech okrążeń.

Trasa powinna być wyraźnie oznakowana znakami rajdowymi, na których muszą być umieszczone numery odcinków, do których znaki prowadzą, powinny one być wykonane z materiału wodoodpornego (patrz rys.).

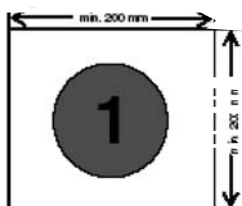
Skręt w prawo



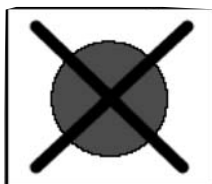
Skręt w lewo (objaśnienia jw.)



Potwierdzenie kierunku jazdy (objaśnienia j.w.)



Zły kierunek jazdy (objaśnienia jw.)



Wszystkie zakręty i skrzyżowania muszą być oznaczone 50 m. wcześniej. Wzory znaków muszą być podane do wiadomości zawodników. Należy wywiesić je w miejscu odbioru technicznego motocykli.

13.3.3. Za przebycie trasy uważa się jazdę po szlaku oznakowanym przez organizatora oraz przejazd przez wszystkie punkty kontroli i odcinki obserwowane, w kolejności ich numeracji.

13.3.4. Zawodnik, który opuścił trasę, musi na nią powrócić w miejscu jej opuszczenia, pod rygorem wykluczenia z rajdu.

13.3.5. Zawodnik jadący po uprawach rolnych i leśnych będzie wykluczony z rajdu i pokryje koszty wyrządzonych szkód.

13.4. Sygnalizacja i znakowanie w rajdach trial

1. Chorągiewka startu – biało-czerwona szachownica o wymiarach kwadratów 15 x 15 cm.
2. Znak zapowiadający odcinek obserwowany: żółta tablica o wymiarach 40 x 40 cm, z nazwą lub numerem odcinka.
3. Znaki początku odcinka: 2 białe tablice kwadrat. 30 x 30 cm z czarną cyfrą 1.
4. Znaki końca odcinka: 2 tablice kwadratowe 30 x 30 cm, tło czerwone, biała litera „K”
5. Chorągiewki sędziów odcinka: odcinek wolny – chorągiew zielona, odcinek zajęty – chorągiew czerwona.
6. Chorągiewka mety: biało-czarna szachownica, wymiary kwadratów 15 x 15 cm.

13.5. Maksymalny czas jazdy

13.5.1. Średnia prędkość jazdy wynikająca z wyznaczonego czasu i długości trasy nie powinna przekraczać 20 km/h. Kontrola czasu odbywa się na starcie, po pierwszym okrążeniu i na mecie rajdu (etapu, dziennego). Zawodnik przekraczający punkt kontroli czasu później niż 20 minut po ustalonym czasie będzie wykluczony.

13.5.2. W rajdzie będącym rundą do Mistrzostw Polski całkowity czas jazdy zawodnika w minutach określa się wg wzoru: ilość odcinków w I okrążeniu x 7 + ilość odcinków w II okrążeniu x 6 + ilość odcinków w III okrążeniu x 5 + ilość odcinków w IV okrążeniu x 4 + czas wyzna-

czony na przebycie drogi między odcinkami (całkowita długość trasy podzielona przez średnią prędkość 20 km/h x 60). Maksymalny czas jazdy nie powinien przekraczać 6 godzin. W każdej rundzie do Mistrzostw Polski ustala się ilość odcinków obserwowanych na 30 przy dwóch okrążeniach oraz 36 przy trzech i czterech okrążeniach. Wszystkie odcinki muszą być odcinkami jednosekcyjnymi (nie mogą być podzielone na pododcinki) i nie mogą przekraczać 60 m długości.

13.5.3. Jeżeli trasa w dniu rajdu stała się niebezpieczna lub szczególnie trudna, kierownik zawodów może wydłużyć obowiązujący czas przejazdu nawet o 60 minut, pod warunkiem poinformowania o tej zmianie wszystkich zawodników przed startem.

13.5.4. Wyznaczony czas jazdy oraz godzina startu pierwszego zawodnika muszą być podane w Regulaminie uzupełniającym rajdu.

13.5.5. Każdy zawodnik obowiązany jest przerwać jazdę i udzielić pomocy lub ją wezwać w razie nieszczęśliwego wypadku innego zawodnika lub innej osoby. Czas zużyty przez zawodnika na niesienie pomocy po nieszczęśliwym wypadku będzie neutralizowany po sprawdzeniu lub jeśli zawodnik to udowodni.

13.6. Odbiór techniczny

13.6.1. Odbiór techniczny odbywa się w dniach i godzinach określonych w regulaminie uzupełniającym zawodów.

13.6.2. Nie zgłoszenie się w terminie do odbioru technicznego jest równoznaczne z niestawieniem się do zawodów. Zezwolenie na odbiór techniczny poza terminem podanym w Regulaminie może wydać tylko kierownik rajdu.

13.6.3. Zadania Komisji Technicznej:

- sprawdzenie, czy zawodnik posiada pozwolenie na prowadzenie motocykla,
- sprawdzenie, czy motocykl jest zarejestrowany i dopuszczony do ruchu drogowego,
- sprawdzenie, czy motocykl jest zgodny z wypełnionym i podpisanym przez zawodnika zgłoszeniem,

- sprawdzenie, czy zawodnik posiada wyposażenie zgodne z RSM rozdz. 04,
- oznakowanie tajną farbą: ramy w okolicach główki z prawej strony, skrzyni korbowej – tył z prawej strony oraz tłumika/ów,
- przeprowadzenie badania głośności motocykli (jeżeli przewiduje to regulamin uzupełniający zawodów),
- pozostałe czynności przewidziane w rozdz. 04.

13.7. Start i meta

13.7.1. Start odbywa się pojedynczo, co minutę, w kolejności wyznaczonej drogą losowania. Za każdą minutę spóźnienia na start zawodnik jest karany 1 pkt.

13.7.2. Zawodnik, który spóźni się na start powyżej 20 minut zostanie wykluczony z rajdu.

13.7.3. W rajdzie będącym rundą do MP start odbywa się w grupach wg zgłoszeń do zawodów. Godzina startu każdego zawodnika w danej grupie określona będzie przez losowanie w czasie odbioru technicznego motocykli. Jako pierwsi startują zawodnicy gr. „C” a następnie „B”, „A” i na końcu gr. „Elita”.

13.7.4. Końcowy PKC musi być umiejscowiony nie dalej niż 500 m. od ostatniego odc. obs. Jeśli meta jest zlokalizowana dalej niż 500 m. od ostatniego odc. obs. wtedy PKC musi być ustawiony przed metą (nie więcej jak 500 m. od ostatniego odc. obs.), a czas dojazdu do mety nie jest mierzony. Dotyczy to tylko eliminacji MP.

13.8. Odcinki obserwowane

13.8.1. Każdy odcinek powinien być oznaczony numerem lub nazwą. Liczba odcinków musi być podana w Regulaminie uzupełniającym.

13.8.2. Uważa się, że zawodnik znajduje się na odcinku obserwowanym, gdy oś przedniego koła jego motocykla przejedzie przez linię teoretyczną przechodzącą przez obie tablice początku odcinka. Zawodnik kończy odcinek, gdy oś przedniego koła jego motocykla przetnie linię teoretyczną łączącą tablicę końca odcinka. W każdym przypadku przednie koło musi poprzedzać koło tylne.

13.8.3. Jeżeli jakiś odcinek obs. okaże się niemożliwym do pokonania, odcinek ten nie powinien być modyfikowany do następnych okrążeń, lecz winien być wyeliminowany po zakończeniu tego okrążenia. Punkty karne uzyskane przez zawodnika na tym odcinku winny być wliczone do wszystkich punktów karnych zawodnika uzyskanych w zawodach. Jeżeli okazałoby się konieczne wyeliminowanie jakiegoś odcinka z powodu „siły wyższej”, zanim wszyscy zawodnicy go przejadą, żaden zawodnik nie uzyska z tego tytułu punktów karnych. Całkowity czas zawodów nie będzie zmieniony w przypadku wyeliminowania jakiegoś odcinka w czasie imprezy. Co najmniej 75% odcinków przewidzianych w danej imprezie musi być utrzymane dla zachowania ważności zawodów.

13.8.4. W zawodach do MP przy wejściu do każdej sekcji powinien znajdować się prowadzący doń korytarz szer. 120 cm. Powinien on umożliwiać oczekiwanie w kolejce co najmniej trzem zawodnikom wraz z ich motocyklami gotowymi do wjazdu. Zawodnik będzie ukarany dodatkowymi 5 punktami za następujące przewinienia popełnione w korytarzu: pozostawienie motocykla w korytarzu, wejście mechanika do korytarza, otrzymanie zewnętrznej pomocy przy motocyklu z wyjątkiem sprawdzenia i regulacji ciśnienia w oponach, które to czynności muszą być wykonywane z zewnątrz korytarza. Korytarz ten powinien być kontrolowany przez sędziego funkcyjnego.

13.8.5. Zawodnik, który nie zdoła przejechać sekcji w ciągu 1,5 minuty, będzie traktowany, jakby popełnił błąd w sekcji. Czas liczony jest od chwili, gdy zawodnik przekracza linię „Początek sekcji”. Czas będzie mierzony przez osobę urzędową, która użyje gwizdka aby dać znać, że rozpoczął się przyznany limit czasu. Po upływie 1 minuty osoba urzędowa da sygnał zawodnikowi (jeden krótki gwizdek). Jeśli zawodnik nie ukończy sekcji przed upływem przyznanego mu limitu czasu 1,5 minuty, osoba urzędowa da mu znać o uchybieniu jednym długim gwizdkiem. Zawodnik powinien opuścić odcinek w miejscu i czasie wskazanym przez sędziego odcinka. W przeciwnym razie będzie ukarany dodatkową karą 5 pkt. Decyzja osoby urzędowej odpowiedzialnej za pomiar czasu będzie jednoznaczna z zatwierdzeniem faktu. Jeśli konieczne jest zaniechanie sekcji po przejeździe pierwszego zawodnika, podczas gdy inni zawodnicy czekają w kolejce do tej sekcji, wówczas kolejka do następnej sekcji zostanie ustawiona w takim samym porządku.

13.8.6. Przeszkodzenie na odcinku obserwowanym następuje wtedy, gdy zawodnik pokonujący ten odcinek nie mógł bezbłędnie go przejechać z powodu niedozwolonej przeszkody lub przeszkodzenia. Jeśli zawodnik zgłosi przeszkodzenie, sędzia odcinka może według uznania pozwolić mu na powtórny próbę przejechania odcinka. Decyzja sędziego o udzieleniu lub nie udzieleniu pozwolenia na powtórne przejechanie odcinka jest ostateczna. Jeśli sędzia zezwoli na ponowną próbę przejechania odcinka, próba ta powinna być wykonywana od miejsca wystąpienia przeszkodzenia. Wszystkie punkty karne otrzymane przed miejscem przeszkodzenia przy poprzedniej próbie są zachowywane.

13.9. Oznakowanie i ograniczenia odcinków obserwowanych

13.9.1. Granice i oznakowanie sekcji

Granice:

Sekcje powinny być ograniczone przez naturalne przeszkody oraz przy użyciu mocnej, wodoodpornej i dobrze widocznej taśmy przymocowanej do tych przeszkód lub do słupków.

Słupki te muszą być mocno wbite w ziemię i umieszczone na tyle blisko siebie, aby zapobiec większym ruchom taśmy. Taśma musi znajdować się na wysokości, co najmniej 10 cm, ale nie więcej niż 30 cm nad ziemią.

Rzeczywista szerokość odcinka wyznaczonej przez taśmę powinna wynosić, co najmniej 200 cm.

Jeśli taśma używana jest do oznakowania zewnętrznych granic sekcji lub jako wewnętrzny podział w sekcji, obowiązuje następująca reguła:

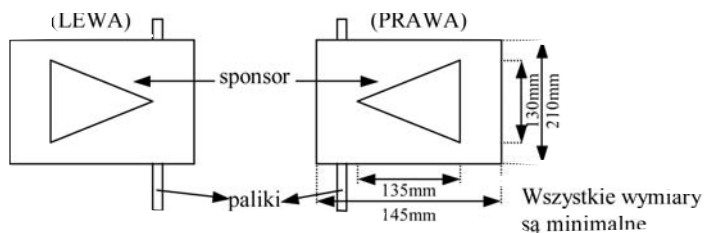
Zerwanie taśmy lub przejazd poza taśmą tak, że koło dotyka ziemi po przeciwnej stronie taśmy i nie podąża wyznaczoną trasą, uważane jest za błąd (5 pkt.).

Oznakowanie:

Rzeczywista szerokość sekcji może zostać w pewnych miejscach zredukowana poprzez użycie „bramy” oznakowanej niższymi znakami.

Minimalna szerokość pomiędzy tymi znakami wynosi 120 cm. W takim przypadku zawodnik musi przejechać pomiędzy tymi „znakami”.

W przypadku użycia „bram” pomiędzy bramą a taśmą ograniczającą sekcję należy umieścić taśmę zapobiegającą zmianie kierunku przez zawodników i ponownemu przekraczaniu raz przejechanych bram.



Jeżeli taśma lub oznaczenie bramy zostanie przerwane, złamane lub wyrwane, musi zostać naprawione przed przejazdem następnego zawodnika.

Kierownik zawodów musi zapewnić odpowiednią ilość rezerwowej taśmy i znaków do każdej sekcji. Oprócz pow. taśm do oznaczania granic wskazane jest użycie taśm do kontroli widzów.

13.9.2. Organizator może zmienić układ odcinka obserwowanego pomiędzy poszczególnymi okrążeniami po przejeździe ostatniego zawodnika w poprzednim okrążeniu, a przejazdem pierwszego zawodnika następnego okrążenia. Wprowadzone zmiany nie mogą być powodem zwiększenia czasu przeznaczonego na jazdę, ani stanowić podstawy protesty odnośnie punktacji zawodnika.

13.10. Punkty karne i wykluczenie

13.10.1. Za czas:

- za każdą pełną minutę spóźnienia na start – 1 pkt.
- za spóźnienie na start ponad 20 min. – wykluczenie
- za każdą pełną minutę spóźnienia na punkt
- kontroli czasu po pierwszym okrążeniu – 1 pkt.
- za spóźnienie ponad 20 min na punkt
- kontroli czasu po pierwszym okrążeniu – wykluczenie
- za każdą pełną minutę spóźnienia na metę – 1 pkt.
- za spóźnienie na metę ponad 20 min. – wykluczenie

13.10.2. Za przejazd przez odcinek obserwowany:

- przejazd czysty – 0 pkt.
- przejazd z jednym podparciem – 1 pkt

- przejazd z dwoma podparciami – 2 pkt.
- przejazd z więcej niż dwoma podparciami – 3 pkt.
- błąd – 5 pkt.
- ominięcie odcinka – 20 pkt.

Najwyższa punktacja na jaką zawodnik zasłużył na danym odcinku jest jedyną punktacją zawodnika na tym odcinku.

13.10.3. Przewinienia, za które można przyznać dodatkowe punkty karne, niezależnie od wcześniej otrzymanych za przejazd przez sekcję:

- mechanik kwestionuje decyzję sędziego odcinka dotyczącą przejazdu zawodnika, – 5 pkt.
- odmowa opuszczenia sekcji przez zawodnika (po przekroczeniu limitu czasu 1,5 min lub po popełnieniu błędu za 5 pkt) w czasie i miejscu wskazanym przez sędziego odcinka, – 5 pkt.
- nieprzestrzeganie regulaminu obowiązującego w korytarzu sekcji, – 5 pkt.
- nieprzestrzeganie kolejności przejazdu przez odcinki według ich numeracji, – 20 pkt.

13.10.4. Wykluczenie

- inne poważne przypadki nieodpowiedniego zachowania się w stosunku do osób urzędowych zawodnika lub mechanika
- jazda na motorze bez kasku
- brak oznakowania (na częściach motocykla podlegających znakowaniu) lub jego oficjalnego substytutu
- zmiana motocykla lub zawodnika podczas zawodów
- używanie niedozwolonych opon lub zmiana na oponę o innej konstrukcji, profilu, typie niż opona oryginalna
- używanie niedozwolonego paliwa
- używanie zakazanych środków medycznych (Art. 09.6.8. Kodu Medycznego)
- zmiana numeru zawodnika
- wjazd na trasę w innym miejscu niż to, w którym zawodnik ją opuścił
- trenowanie na odcinkach.

13.10.5. Rejestracja punktów

Zawodnik musi być zaopatrzony w indywidualną kartę wyników wykonaną z materiału wodoodpornego. Zawodnik jest odpowiedzialny za

oznakowanie tej karty w każdej sekcji i okazywanie jej osobom urzędowym na każde wezwanie. W przypadku błędnego oznakowania karty wszystkie kwadraty zostaną przedziurawione za wyjątkiem kwadratu z prawidłową liczbą punktów karnych. Karty wyników mają pierwszeństwo, tabela wyników używana jest tylko w przypadku wątpliwości lub dyskusji.

Każdy organizator zawodów musi zapewnić kontrolną tablicę wyników na wszystkich odcinkach.

13.10.6. Kary finansowe

Kierownik zawodów może nałożyć na zawodnika następujące kary finansowe, które muszą być zatwierdzone przez Sędziego Zawodów.

W przypadku nieodpowiedniego zachowania się zawodnika lub mechanika w stosunku do osób urzędowych:

- pierwsze przewinienie – 100 zł,
- drugie przewinienie – 200 zł,
- trzecie przewinienie – 300 zł.

W przypadku gdy mechanik nie spełnia następujących wymagań:

- noszenie skórzanych butów do kolan, długich spodni i koszulki oraz kasku podczas prowadzenia motocykla lub w obszarze odcinka,
- prawidłowe eksponowanie numeru na kasku i plastronie,
- podążanie tą samą trasą jak zawodnik,

może zostać ukarany tak jak zawodnik.

13.II. Definicje

13.II.1. Błąd z zatrzymaniem – kara za wszystkie wykroczenia 5 pkt.:

- jeśli motocykl przesunie się do tyłu (cofnie) z podparciem lub bez podparcia,
- jeśli motocykl dotyka przednim lub tylnym kołem ziemi (podłoża) poza taśmami odcinka,
- jeśli zawodnik lub motocykl uszkodzi, przesunie, przerwie lub wywrze oznakowanie odcinka, paliki podtrzymujące taśmę lub taśmę,
- jeśli zawodnik opuszcza motocykl i ma obie nogi na ziemi po tej samej stronie motocykla lub poza motocyklem,
- jeśli zawodnik w czasie zatrzymania się z równoczesnym podparciem nie trzyma obu rąk na kierownicy,
- jeśli zawodnik nie ukończy (przejedzie) odcinka w dozwolonym czasie,

- jeśli motocykl lub zawodnik otrzymuje pomoc z zewnątrz,
- jeśli zawodnik lub mechanik zmieniają warunki panujące na odcinku obserwowanym,
- jeśli mechanik wejdzie na obszar odcinka bez zezwolenia osoby urzędowej,
- jeśli zawodnik, który zgłosił się do osoby urzędowej i oczekuje na wjazd, nie wjedzie na odcinek obserwowany pomimo wezwania osoby urzędowej,
- jeśli silnik motocykla zgaśnie, podczas gdy zawodnik podpira się lub jakakolwiek część motocykla z wyjątkiem opon dotyka ziemi, bez ruchu motocykla do przodu,
- jeśli kierownica motocykla dotknie ziemi,
- jeśli motocykl wykona pełną pętlę, przecinając pozostawiony przez siebie ślad któregośkolwiek koła,
- jeśli motocykl przejeżdża po niewłaściwej stronie oznakowania (bramka) zanim oś przedniego koła minie znak „Koniec sekcji”,
- jeśli przednie koło motocykla nie mija linii „K” kończącej sekcję jako pierwsze,
- jeśli zawodnik przejeżdża sekcję śladem niezgodnym z jego grupą.

13.II.2. Podparcie

Każdy kontakt dowolnej części zawodnika lub jego motocykla (za wyjątkiem opon, podnóżków i płyty ochronnej silnika) z ziemią lub przeszkodą (drzewo, kamień, ściana, itp.). Nie uważa się za podparcie dotknięcie nogą gruntu lub innej przeszkody, jeżeli nastąpiło to bez zdjęcia nogi z podnóżka i bez zatrzymania ruchu motocykla.

13.II.3. Zatrzymanie

Uważa się, że nastąpiło zatrzymanie gdy motocykl przestaje się poruszać do przodu zgodnie z układem trasy.

13.I2. Trening

Trening na trasie rajdu jest zabroniony pod karą wykluczenia, przy czym odcinki obserwowane uważa się za część trasy.

13.I3. Motocykle

13.I3.1. Motocykle muszą być wyposażone w przednie i tylne światła działające przy pracującym silniku, sygnał dźwiękowy i prędomierz. Motocykle muszą być rejestrowane i dopuszczone do ruchu

drogowego. Za stan techniczny motocykla i jego zgodność z warunkami Kodeksu Drogowego odpowiada zawodnik, co stwierdza podpisem na protokole komisji technicznej.

13.13.2. Jeżeli zgłoszenie zawodnika i motocykla zostało przyjęte przez organizatora, zawodnik i motocykl nie może być zmieniony bez zgody kierownika zawodów.

13.13.3. Zmiana motocykla lub jeźdźca w czasie rajdu są karane wykluczeniem.

13.13.4. O ile organizator zabezpiecza numery piersiowo-plecowe, numery na motocyklu nie są wymagane.

13.13.5. Statyczny pomiar głośności

Test głośności.

Obowiązuje pomiar poziomu głośności wszystkich motocykli zgodnie z Regulaminem Technicznym Trial. Poziom głośności motocykla trial mierzony z odległości 2 metrów nie może przekraczać 85 dB/A przy 5000 obr/min. (Odnosnie metod kontroli patrz pkt. RSM 4.79).

13.14. Wyposażenie zawodników

13.14.1. Zawodnik powinien być wyposażony zgodnie z RSM rozdz. 04. Organizator powinien w miarę możliwości zabezpieczyć numery startowe plecowo-piersiowe. Zmiana tych numerów podczas zawodów karana jest wykluczeniem.

13.14.2. Narzędzia i pomoc

Każdy zawodnik startujący w MP może zgłosić jednego mechanika towarzyszącego mu na trasie i niosącego narzędzia. Zawodnik i jego mechanik muszą podpisać deklarację, że zawodnik jest odpowiedzialny za wszystkie poczynania mechanika.

Mechanik nie będzie mógł przekroczyć granic sekcji o ile nie zostanie wyrażona zgoda przez osobę urzędową.

Każdy mechanik musi wnieść opłatę nieprzekraczającą opłaty zawodnika.

Mechanik musi podczas jazdy motocyklem przez cały czas nosić skórzaną buty do kolan oraz kask zgodny z Regulaminem Technicznym 04. Trial.

Mechanik musi nosić plastron z numerem dostarczony przez organizatora, odpowiadający numerowi startowemu zawodnika, przez którego został zgłoszony, ale w innym kolorze. Plastron ten nie może być przekazywany i musi być noszony tylko przez zarejestrowanego mechanika. W razie wypadku może zostać zarejestrowany mechanik zastępczy. Numery powinny być zgodne z Regulaminem Technicznym Trial i powinny być wykonane w innych kolorach niż numery zawodników. Mechanik musi mieć także numer przyklejony na tylnej stronie hełmu. Zawodnik może skorzystać z pomocy przy naprawie motocykla lub wymianie nie oznakowanej części w dowolnym miejscu trasy, z wyjątkiem odcinka i korytarza. Motocykl musi pokonać całą długość trasy przy pomocy własnego silnika lub dzięki wysiłkowi kierowcy, o ile organizator nie dopuści innej pomocy.

13.15. Klasyfikacja

13.15.1. W rajdach międzynarodowych i w rajdach będących rundami Mistrzostw Polski obowiązuje klasyfikacja bez podziału na klasy motocykli. W rajdach do mistrzostw strefy lub okręgu klasyfikacja przeprowadzana jest w klasach wg pojemności silnika lub bez podziału na klasy.

13.15.2. GKSM ogłasza corocznie komunikatem, najpóźniej do końca listopada poprzedniego roku, jak będzie prowadzona klasyfikacja w MP. Sposób klasyfikacji w Mistrzostwach Stref i Okręgów PZM ustalają odpowiednie komisje sportowe motocyklowe.

13.15.3. O wynikach zawodników w rajdzie decyduje suma punktów karnych. Mniejsza suma daje lepszy wynik.

13.15.4. W przypadku ex-aequo o lepszym miejscu decyduje w kolejności:

- większa liczba pododcinków przejechanych z wynikiem 0 pkt.
- większa liczba pododcinków przejechanych z wynikiem 1 pkt.
- większa liczba pododcinków przejechanych z wynikiem 2 pkt.
- większa liczba pododcinków przejechanych z wynikiem 3 pkt.
- najkrótszy czas ukończenia rajdu mierzony z dokładnością do 1 sek.

13.15.5. W eliminacjach do mistrzostw prowadzona jest klasyfikacja do mistrzostw klubowych jak RSM rozdz. 3.

13.15.6. Może też być prowadzona klasyfikacja zespołów zgłoszonych, jeżeli konkurencję taką przewiduje Regulamin Uzupełniający zawodów. Klasyfikacja zespołów zgłoszonych odbywa się na zasadzie sumy punktów uzyskanych przez trzech członków zespołu zgłoszonego. Dopuszczalna liczba członków zespołu musi być podana w Regulaminie Uzupełniającym zawodów, jak też i określenie, o jaką nagrodę będą konkurować zespoły zgłoszone.

13.15.7. We wszystkich zawodach grupy II i III obowiązuje poniższa punktacja, za miejsca zajęte w poszczególnych rundach całego sezonu, w klasyfikacji generalnej lub/i w poszczególnych klasach.

miejsce	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	XIII	XIV	XV
punkty	20	17	15	13	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

13.16. Przerwanie zawodów

Jeśli zawody zostaną przerwane w ich trakcie, Sędzia Zawodów powinien zdecydować, czy unieważnić zawody i wyniki, czy ogłosić wyniki i przyznać nagrody, jeśli okoliczności to usprawiedliwiają.

13.17. Nagrody

Zawodnikom zostaną przyznane nagrody zgodnie z RSM rozdz. 10. Organizator może przyznać dodatkowo inne nagrody, których wykaz musi być podany do wiadomości zawodników przed startem.

13.18. Protesty

13.18.1. Każdy protest musi być złożony na piśmie i poparty kaucją zwrotną w razie uznania protestu. Protesty nie mogą być złożone później niż:

- w ciągu pół godziny po ogłoszeniu (wywieszeniu) wyników tymczasowych, jeżeli protest dotyczy wyników
- w ciągu pół godziny od przybycia ostatniego zawodnika na metę jeżeli dotyczy zawodnika lub motocykla.

13.18.2. Protest powinien być poprzedzony prośbą o wyjaśnienie. Złożenie prośby o wyjaśnienie nie przedłuża czasu przewidzianego na składanie protestu.

Protesty muszą być składane kierownikowi zawodów.

13.19. Postanowienia ogólne

13.19.1. Zawodnik podpisujący zgłoszenie zobowiązuje stosować się do Regulaminu Sportu Motocyklowego PZM i Regulaminu Uzupełniającego zawodów, jak również do wszystkich zarządzeń kierownictwa rajdu podanych w komunikatach biura zawodów.

13.19.2. Organizator ubezpiecza motocykle znajdujące się w parku zamkniętym od ognia i kradzieży.

13.19.3. Organizator nie przyjmie na siebie odpowiedzialności za ewentualne szkody i straty powstałe w stosunku do zawodników i ich sprzętu, jak również za straty i szkody spowodowane przez zawodników w stosunku do osób trzecich i ich mienia.

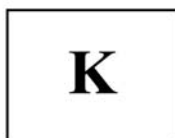
13.20. Wzory znaków kierunkowych i informacyjnych



Zapowiedź odcinka obserwowanego, ustawiany 20-30m. przed początkiem odcinka (dolna tablica informuje o liczbie pododcinków). tło żółte, litery czarne



Początek odcinka i pododcinka obserwowanego. Tło białe, cyfry czarne



Koniec odcinka obserwowanego. Tło czerwone, litera biała

ROZDZIAŁ 14

WYŚCIGI MOTOCYKLOWE

14.1. Przepisy ogólne

Niniejszy regulamin oparty jest na regulaminie FIM i obowiązuje w wyścigach krajowych i międzynarodowych rozgrywanych na terenie Polski.

14.2. Rozgrywanie zawodów

Zawody w wyścigach motocyklowych mogą być rozgrywane jednego dnia lub przez kilka dni następujących po sobie.

Rozgrywanie dwóch lub więcej rund w ciągu jednego lub więcej dni należy traktować jako oddzielne zawody.

14.3. Charakter zawodów

Wyścigi powinny być rozgrywane na torach o obwodzie zamkniętym, posiadających właściwą homologację. Motocykle i wyposażenie zawodników muszą być zgodne z normami podanymi w regulaminie technicznym (rozdział 4W). Wyścigi rozgrywane są wyłącznie w grupie A1 motocykle solo.

14.4. Sygnalizacja oficjalna

14.4.1. Jednakowa sygnalizacja obowiązuje podczas treningów i wyścigów.

14.4.2. Sygnały

- **flaga narodowa** – może być użyta jako honorowa chorągiew startowa.
- **zielona flaga** – trasa wolna od przeszkód. Ta flaga musi być pokazywana bez ruchu przez wszystkie posterunki sędziów wirażowych podczas pierwszego okrążenia każdego treningu, rozgrzewki, okrążenia zapoznawczego (dojazdowego do startu) i rozgrzewającego. Ta flaga musi być natychmiast pokazana na stanowisku sędziego wirażowego, na którym uprzednio była pokazywana żółta

flaga i gdy już znikło niebezpieczeństwo. Tą flagą starter daje sygnał do rozpoczęcia okrążenia rozgrzewającego. Ta flaga musi być pokazywana przy wyjeździe z depa, gdy jest on otwarty.

- **zielone światło** – to światło musi świecić się przy wyjeździe z depa jako sygnał do rozpoczęcia każdego treningu, rozgrzewki, okrążenia zapoznawczego i rozgrzewającego.
- **flaga w żółto-czerwone pasy** – przyczepność nawierzchni na tym odcinku toru może być zmieniona przez inną przyczynę niż deszcz. Sygnał tą flagą musi być pokazywany nieruchomo.
- **biała flaga z czerwonym diagonalnym krzyżem** – krople deszczu na tym odcinku toru. Sygnał tą flagą musi być pokazywany nieruchomo.
- **biała flaga z czerwonym diagonalnym krzyżem + flaga w żółto-czerwone pasy** – deszcz na trasie na tym odcinku. Te flagi muszą być pokazywane razem nieruchomo.
- **niebieska flaga** – pokazywana przez machanie wskazuje zawodnikowi, że będzie wyprzedzany. W czasie treningów zawodnik, któremu ta flaga zostanie pokazana musi utrzymywać swój tor jazdy i zwolnić, dopóki nie wyprzedzi go szybszy zawodnik. Zawodnik, któremu ta flaga zostanie pokazana podczas wyścigu musi ułatwić dublowanie przez szybszego zawodnika (zawodników). Karą za niepodporządkowanie się temu sygnałowi jest wykluczenie.
- **biała flaga** – pojazd interwencyjny organizatora na trasie. Pokazywana przez machanie sygnalizuje zawodnikowi, że napotka go na najbliższym odcinku toru. Gdy pojazd zatrzyma się na trasie biała flaga musi być pokazywana razem z żółtą. Wyprzedzanie pojazdu interwencyjnego oraz wzajemne zawodników podczas tych sygnałów jest zabronione. Za niepodporządkowanie się temu sygnałowi karą jest wykluczenie.
- **flaga z białą-czarną szachownicą** – koniec wyścigu lub treningu.
- **flaga z białą-czarną szachownicą + niebieska flaga** – sygnał tymi flagami (szachownica przez machanie, niebieska nieruchomo) będzie pokazany na mecie wyścigu, gdy na ostatnich metrach lidera wyścigu zamierza wyprzedzić inny zawodnik (inni zawodnicy).
- **żółta flaga** – pokazywana przez machanie sygnalizuje, że przed zawodnikiem na torze jest zagrożenie. Zawodnik (zawodnicy) musi zwolnić i być przygotowanym do zatrzymania się. Wyprzedzanie jest zabronione aż do punktu, gdzie pokazywana jest zielona flaga. Niepodporządkowanie się tym zasadom podczas treningu spowoduje unieważnienie czasu z okrążenia, w którym je naruszono.

Nieprzestrzeganie tych zasad podczas wyścigu karane będzie procedurą przejazdu przez depo. W wypadku, gdy flaga zostanie pokazana, kiedy zawodnik był już w trakcie wyprzedzania i nie mógł przerwać tego manewru, musi on zwolnić, podnieść do góry rękę i pozwolić, by wyprzedził go zawodnik właśnie wyprzedzony. Wtedy kara nie będzie stosowana. Podczas okrążenia inspekcyjnego dokonywanego przez organizatora przed wyścigiem, żółte flagi na wszystkich stanowiskach muszą być wyeksponowane w tych samych miejscach, w których będą pokazywane w czasie wyścigu.

- **czerwona flaga i czerwone światło** – wyścig lub trening jest przerwany. Zawodnicy muszą zjechać do depo. Gdy wyścig lub trening jest przerwany czerwone flagi muszą być pokazywane przez wszystkie posterunki sędziów wirażowych. Zawodnicy muszą zwolnić i zjechać do depo (parku maszyn). Wyjazd z depo jest wtedy zabroniony. Za niepodporządkowanie się temu sygnałowi karą jest wykluczenie. Czerwona flaga jest pokazywana na linii mety, gdy kończy się okrążenie zapoznawcze lub rozgrzewające.
- **czarna flaga** – sygnał dla pojedynczego zawodnika. Flaga musi być pokazana wraz z odpowiednio czytelnym numerem zawodnika. Zawodnik po przejechaniu okrążenia musi zjechać do depo i nie może powrócić na tor. Za niepodporządkowanie się temu sygnałowi karą jest wykluczenie.
- **czarna flaga z pomarańczowym kołem (średnicy 40 cm)** – pokazywana z numerem startowym zawodnika, może być użyta wyłącznie przez Kierownika Zawodów lub osobę przez niego upoważnioną. Flaga informuje zawodnika, którego numer jest pokazany, że w jego motocyklu nastąpiła poważna awaria techniczna, zagrażająca bezpieczeństwu jego i innych zawodników i musi jak najprędzej opuścić trasę. Za niepodporządkowanie się temu sygnałowi karą jest wykluczenie.
- **tablica procedury przejazdu** – żółta tablica z numerem zawodnika. (Patrz procedura przejazdu – pkt. 14.8).
- **tablica boczna startu** – żółta z czarną cyfrą (numerem linii startu).

14.4.3. Wymiary.

- wszystkie flagi sygnałowe – 80 cm w pionie i 100 cm w poziomie
- tablica procedury przejazdu – żółta, o wymiarach jak flagi, cyfry czarne, wysokość 50 cm, szerokość 10 cm,
- tablice boczne startu – koło o średnicy min. 40 cm z czarną cyfrą

14.4.4. Sędziowie wirażowi muszą być ubrani w sposób uniemożliwiający pomylenie koloru ich odzieży z kolorami flag sygnałowych. Zalecany jest kolor biały lub pomarańczowy, a okrycia przeciwdeszczowe przezroczyste. Również wyposażenie stanowisk sędziów wirażowych musi uniemożliwiać pomylenie koloru tego wyposażenia z kolorami flag sygnałowych.

14.4.5. Każdy pojazd organizatora poruszający się po trasie musi być oznaczony wyraźnym, pulsującym światłem.

14.5. Treningi oficjalne

14.5.1. Harmonogram treningów wraz z godzinami ich rozpoczęcia i czasem trwania musi być podany w regulaminie uzupełniającym zawodów.

14.5.2. Zawodnicy wszystkich klas muszą mieć zapewnione minimum po dwa treningi (dla każdej z klas oddzielnie). Łączny czas trwania treningów dla każdej z klas musi wynosić min. 1 godzinę. Przerwa pomiędzy dwoma treningami jednej klasy musi wynosić min. 1 godzinę.

W szczególnych przypadkach, w uzgodnieniu z sędzią zawodów, dopuszcza się połączenie treningów dwóch klas.

14.5.3. Motocykle klas poniżej 125cc mogą mieć skrócony łączny czas treningów do 40 minut, a przerwę między dwoma treningami tej samej klasy do 40 minut.

14.5.4. Przy zmianie warunków atmosferycznych nie należy stosować przerywania ani przesuwania w czasie treningów.

14.5.5. W przypadku zawodów dwudniowych, gdy jednego dnia odbywają się treningi, a drugiego wyścigi, organizator powinien przeprowadzić w dniu wyścigów dodatkowy, 10-minutowy trening dla każdej klasy.

14.5.6. W wyścigach międzynarodowych i krajowych obowiązuje pomiar czasu poszczególnych okrążeń każdego zawodnika, w co najmniej dwóch treningach.

Lista najlepszych dwóch czasów treningowych każdego zawodnika musi być ogłoszona przed startem do wyścigu.

14.6. Warunki dopuszczenia do startu

14.6.1. Warunkiem dopuszczenia do startu jest przejechanie na treningu minimum 5 okrążeń trasy. Jeśli zawodnik startuje w dwóch klasach, to w jednej klasie musi przejechać pełną liczbę 5 okrążeń, natomiast w drugiej może być ona zredukowana do 3 okrążeń.

W przypadku większej liczby zgłoszonych zawodników w klasie niż pozwala na to pojemność trasy, zakwalifikowanie zawodnika do wyścigu nastąpi na podstawie czasu uzyskanego na treningu (zgodnie z pkt. 14.5.6).

14.6.2. Zasady kwalifikacji do wyścigu muszą być podane w regulaminie uzupełniającym zawodów.

14.7. Rodzaje startów

Stosuje się trzy rodzaje startów:

- start jednoczesny
- start rozstawny
- start z wyrównaniem.

14.7.1. Start jednoczesny

Zawodnicy startują jednocześnie z kilku linii. Ustala się rozstawienie pól startowych zgodne z rys. 1. Miejsca na polach startowych przydzielane są w kolejności wg najlepszego czasu zawodnika uzyskanego w treningach kwalifikacyjnych.

14.7.1.1. Procedura startowa

15 minut przed startem

Zostaje otworzony wyjazd z depa na okrążenie zapoznawcze (dojazdowe do startu). Przy wyjeździe wystawia się tablice określające czas do zamknięcia wyjazdu z depa: 5, 4, 3, 2 i 1 minuta.

10 minut przed startem

Wyjazd z depa zostaje zamknięty.

Okrążenie zapoznawcze nie jest obowiązkowe. Zawodnicy, którzy nie biorą w nim udziału, mogą przepchać motocykle na pola startowe w miejscu wskazanym przez organizatora, nie później niż na pięć minut przed startem do okrążenia rozgrzewającego.

Zawodnicy, którzy nie wystartują z pól startowych, mogą wystartować do okrążenia rozgrzewającego bezpośrednio z depo, pod nadzorem osoby funkcyjnej, stojącej przy wyjeździe z depo.

Kiedy zawodnicy dojadą do pól startowych, ustawiają się na wyznaczonych pozycjach. Może im towarzyszyć do pięciu osób, w tym jedna osoba z parasolem. Wszystkie osoby towarzyszące muszą posiadać przepustkę. Sędziowie boczni startu wystawią tablice na brzegu toru, wskazujące na linie startu, aby pomóc ustawić się zawodnikom.

W tym momencie kierownik zawodów może ogłosić wyścig jako mokry, poprzez wystawienie odpowiedniej tablicy dla zawodników znajdujących się na polach startowych oraz w depo. Jeżeli tablica nie zostanie pokazana, wyścig zostanie uznany jako suchy.

Zawodnicy, którzy będą mieli problemy techniczne w czasie okrążenia zapoznawczego, mogą wrócić do depo, aby dokonać naprawy lub zmienić motocykl. W takiej sytuacji start do okrążenia rozgrzewającego odbędzie się z depo.

Zawodnicy na polach startowych mogą dokonać drobnych napraw lub zmienić opony, aby dostosować się do warunków na torze. Można stosować podgrzewacze opon, ale nie generatory, baterie lub inne elektryczne źródła prądu (wyjątkiem jest urządzenie samostartujące, które może być użyte do uruchamiania motocykli czterosuwowych).

Wszystkie naprawy i zmiany muszą być zakończone do momentu wystawienia tablicy „3 minuty”. Zawodnicy, którzy nie zakończyli napraw, muszą zepchnąć motocykle do depo, gdzie mogą kontynuować naprawy. Zawodnicy ci mogą wystartować do okrążenia rozgrzewającego z depo. Dolewanie benzyny lub wymiana zbiornika paliwa jest niedozwolone.

5 minut do startu do okrążenia rozgrzewającego

Wystawić tablicę „5 minut”.

3 minuty do startu do okrążenia rozgrzewającego

Wystawić tablicę „3 minuty”.

W tym czasie wszystkie osoby towarzyszące, poza jednym mechanikiem i osobą trzymającą parasol oraz akredytowanymi dziennikarzami, muszą opuścić pola startowe.

1 minuta do startu do okrążenia rozgrzewającego

Wystawić tablicę „1 minuta”.

W tym czasie wszystkie osoby towarzyszące, poza jednym mechanikiem na zawodnika, opuszczają pola startowe. Mechanicy, tak szybko jak to możliwe, pomagają uruchomić motocykle i opuszczają pola startowe.

30 sekund do startu okrążenia rozgrzewającego

Wystawić tablicę „30 sekund”.

Sędziowie boczni startu przy każdej z linii zawodników pokazują czerwoną flagę. Wszyscy zawodnicy muszą być na pozycjach startowych z uruchomionymi silnikami. Nie jest dozwolona żadna pomoc mechaniczna. Zawodnicy, którzy nie zdołali uruchomić motocykli, muszą opuścić pola startowe i przepchać motocykle do depa, gdzie mogą próbować je uruchomić lub wymienić. Zawodnicy ci mogą wystartować do okrążenia rozgrzewającego z depa.

Start do okrążenia rozgrzewającego

Zostaje zapalone mrugające pomarańczowe światło. Zawodnicy mogą wystartować, gdy sędziowie boczni startu kolejno opuszczają czerwoną flagę.

Zawodnicy robią jedno okrążenie rozgrzewające z nieograniczoną prędkością. Za nimi podąża samochód bezpieczeństwa. Kiedy zawodnicy miną wyjazd z depa, przy wyjeździe zapala się zielone światło i oczekujący tam na start mogą wyjechać na okrążenie rozgrzewające. Po 30 sekundach zapala się czerwone światło i wyjazd z depa zostaje zamknięty. Osoba funkcyjna z czerwoną flagą zajmuje miejsce przy wyjeździe.

Po powrocie na pola startowe zawodnicy zajmują swoje miejsca, z przednim kołem przy linii określającej ich pozycję startową, z pracującymi silnikami. Sędzia startu nr 1 z czerwoną flagą stoi przed linią startową. Zawodnik, który przyjedzie za samochodem bezpieczeństwa, musi za nim pozostać i wystartować z tego miejsca.

Zawodnik, który będzie miał kłopoty techniczne w czasie okrążenia rozgrzewającego, może powrócić do depa w celu dokonania naprawy lub zamiany motocykla.

Zawodnik, któremu zgaśnie motocykl na pozycji startowej lub będzie miał inny problem, musi podnieść rękę. Zabrania się zawodnikom opóźniać start w jakikolwiek inny sposób.

Po tym jak wszystkie pozycje startowe w linii zostaną zapełnione, sędzia boczny startu opuści tablice wskazując, że dana linia zawodników została skompletowana. Tablica nie zostanie opuszczona, gdy któryś z zawodników będzie trzymał uniesioną rękę sygnalizując kłopoty techniczne lub jakiegokolwiek inne. Kiedy wszystkie tablice zostaną opuszczone oraz samochód bezpieczeństwa zakończy okrążenie, to sędzia startu nr 2, stojący za zawodnikami ustawionymi na pozycjach startowych, podniesie zieloną flagę. Po ujrzeniu zielonej flagi starter poleci sędziemu startu nr 1 z czerwoną flagą zejście z toru. Zostanie zapalone czerwone

światło, które po 2–5 sekundach zgaśnie. Jest to znak do startu i rozpoczęcia wyścigu.

Zawodnik, który popełni falstart zostanie ukarany procedurą przejazdu, zgodnie z punktem 14.8.

Falstart zostanie stwierdzony, jeżeli motocykl ruszy do przodu w trakcie palącego się czerwonego światła. Jury (lub sędzia zawodów) zadecyduje, czy zostanie nałożona kara na zawodnika. Należy o tym powiadomić przedstawicieli team'u danego zawodnika, nie później niż przed końcem czwartego okrążenia.

Jeśli po zgaśnięciu czerwonego światła zawodnikowi zgaśnie silnik, osoba funkcyjna może udzielić pomocy w jego uruchomieniu. Jeżeli próby te się nie powiodą, zawodnik musi zepchnąć motocykl do depo pod nadzorem osoby funkcyjnej, gdzie pomocy udzieli mu mechanicy lub zamieni motocykl.

Po tym jak startujący zawodnicy miną wyjazd z depo, osoba funkcyjna zapali zielone światło przy wyjeździe na tor, dając sygnał do startu zawodnikom startującym z depo. Po tym jak prowadzący zawodnik minie linię mety na końcu pierwszego okrążenia, wyklucza się zmiany motocykla chyba, że wyścig zostanie przerwany.

Jeśli wystąpiłyby problemy zagrażające bezpieczeństwu startu, sędzia odpowiedzialny za start włączy migające żółte światło oraz wystawi tablicę „Start opóźniony/delayed”. W takiej sytuacji zawodnicy gaszą motocykle, pozwala się na wejście po jednym mechaniku dla każdego zawodnika i podejmuje się procedurę startową od momentu „1 minuta do startu”. Zawodnicy przejadą ponownie okrążenie rozgrzewające, a dystans wyścigu zostanie zmniejszony o jedno okrążenie.

14.7.2. Start rozstawny i z wyrównaniem

Start rozstawny – zawodnik lub grupy zawodników startują w wyznaczonych, stałych odstępach czasowych.

Start z wyrównaniem – zawodnik lub grupy zawodników startują w wyliczonych odstępach czasowych, służących do wyrównania szans. W regulaminie uzupełniającym zawodów musi być podany sposób wyliczania przedziałów czasowych. Przy starcie rozstawnym i z wyrównaniem sygnały startowe dla poszczególnych grup zawodników powinny być podawane w ustalonych odstępach czasu z tego samego miejsca, znajdującego się za linią startu.

Start może nastąpić z włączonymi silnikami, w zależności od ustaleń podanych w regulaminie uzupełniającym. Przed startem rozstawnym i z wyrównaniem zaleca się przeprowadzić okrążenie zapoznawcze.

14.8. Procedura przejazdu

W trakcie wyścigu zawodnik, który zostanie ukarany procedurą przejazdu, musi zjechać do depo i przejechać przez nie bez zatrzymywania się, po czym może dołączyć do wyścigu.

Zawodnik musi respektować ograniczenie prędkości do 85 km/h obowiązujące w depo. W przypadku przekroczenia dozwolonej prędkości procedura przejazdu zostanie powtórzona. Po powtórnym przekroczeniu ograniczenia prędkości zawodnikowi zostanie pokazana czarna flaga.

W przypadku wyścigów z powtórным startem powyższa zasada również będzie stosowana.

W przypadku przerwania wyścigu przed odbyciem kary przez zawodnika, procedurę przejazdu musi on wykonać po wznowieniu wyścigu.

W przypadku, gdy kara zawodnika zostanie przeniesiona na drugą część wyścigu (po wznowieniu), a zawodnik przy kolejnym starcie popełni fałstart, zostanie mu pokazana czarna flaga.

Jeśli po przekazaniu informacji przedstawicielom team'u danego zawodnika o nałożeniu na niego kary przejazdu i po wystawieniu tablicy karnej wraz z numerem zawodnika, zawodnik nie zatrzyma się przez trzy kolejne okrążenia, zostanie pokazana mu czarna flaga.

Jeśli więcej niż jeden zawodnik ma zostać ukarany, procedura przejazdu zostanie zastosowana na kolejnych okrążeniach, wg następującej kolejności: pierwszy odbywa karę zawodnik, który uzyskał lepszy czas na treningu kwalifikacyjnym.

W przypadku, gdy zawodnik nie reaguje na sygnał o procedurze przejazdu, a została ona nałożona na więcej niż jednego zawodnika, nie sygnalizuje się jej kolejnemu zawodnikowi, zanim pierwszy z ukaranych nie zastosuje się do ww. procedury lub zanim nie zostanie mu pokazana czarna flaga.

W przypadku kiedy przebieg wyścigu uniemożliwił zawodnikowi wykonanie nałożonej na niego kary procedury przejazdu przed końcem wyścigu, zostanie mu doliczonych 20 sekund karnych.

14.9. Wyścig „Mokry” i „Suchy”

Wszystkie wyścigi zostaną określone jako „mokre” lub „suche”. Tablica może zostać umieszczona przed pozycjami startowymi, informując o kategorii wyścigu. Jeżeli tablica nie zostanie umieszczona oznacza to, że wyścig został określony jako suchy. Decyzję o zakwalifikowaniu wyścigu podejmuje kierownik zawodów.

Wyścig „suchy” – wyścig określony jako suchy może być przerwany przez kierownika zawodów, jeśli uzna on, że warunki pogodowe mające wpływ na przyczepność nawierzchni toru pozwalają przypuszczać, że zawodnicy mogliby chcieć zmienić opony.

Wyścig „mokry” – wyścig określony jako mokry, zwykle rozpoczynany w zmiennych warunkach lub przy mokrym torze, nie będzie przerwany i zawodnik, który chciałby zmienić opony, musi zjechać do depo w trakcie trwającego wyścigu.

We wszystkich przypadkach, gdy wyścig zostanie przerwany z powodów pogodowych, ponowny start zostanie określony jako „mokry /wet”.

Trening albo rozgrzewka zostanie określona jako „mokry /wet”, jeżeli więcej niż 50% zawodników będzie używać opon deszczowych lub, jeśli będzie padać deszcz w czasie treningu. W obu przypadkach tablica „mokry/wet” zostanie wystawiona.

Gdy treningi i rozgrzewka były przeprowadzane przy suchym torze, to w przypadku zmiany warunków na mokre – przed rozpoczęciem wyścigu – zostanie zastosowana następująca procedura: zawodnicy startujący w pierwszym wyścigu zostaną powiadomieni o 15 minutowym dowolnym treningu, który rozpocznie się z 10 minutowym opóźnieniem w stosunku do przewidywanej godziny startu. Po 10 minutach od zakończenia dowolnego treningu rozpocznie się pełna procedura startowa. Jeśli warunki po pierwszym wyścigu zostaną określone jako „mokry/wet”, zostanie zastosowana taka sama procedura 15 minutowego treningu dowolnego i startu w kolejnych klasach z tym, że treningi dowolne będą się rozpoczynać bezpośrednio po zakończonym wyścigu każdej z klas.

W przypadku, gdy wszystkie treningi będą przeprowadzone na suchej nawierzchni, a deszcz zacznie padać w czasie rozgrzewki, to rozgrzewka zostanie przerwana. Zostanie ogłoszona 10 minutowa przerwa od momentu, kiedy ostatni zawodnik zjedzie do depo. Po przerwie zostanie przeprowadzony 15 minutowy trening.

W przypadku, gdy wyścig zostanie przerwany z powodu deszczu, to po 10- minutowej przerwie od momentu zjechania do depo ostatniego zawodnika, zostanie zorganizowany 15 minutowy trening dowolny. 10 minut po zakończeniu treningu rozpocznie się procedura startowa. Jeśli wszystkie treningi są organizowane na mokrej nawierzchni to powyższe zasady zostaną zastosowane w dodatkowym treningu suchym.

14.10. Przerwanie i wznowienie wyścigu

14.10.1. Przerwanie wyścigu

14.10.1.1. W przypadku, kiedy kierownik zawodów zadecyduje o przerwaniu wyścigu z powodu złych warunków atmosferycznych lub z innych przyczyn, poleci wywieszenie czerwonych flag na wszystkich punktach obserwacyjnych i na starcie oraz zapalenie czerwonego światła. Wszyscy zawodnicy muszą natychmiast zwolnić. Jury zadecyduje, czy zawodnicy będą musieli zjechać do depo czy zatrzymać się na polach startowych. Wynik wyścigu będzie skalkulowany wg poprzedniego okrążenia. Wyniki powyższe zostaną liczone na mecie ostatniego okrążenia, podczas którego jechali wszyscy zawodnicy, przed pokazaniem czerwonej flagi.

14.10.1.2. Jeżeli rezultaty przerwane wyścigu wskażą, że prowadzący wyścig oraz zawodnicy znajdujący się na tym samym okrążeniu, przejechali mniej niż trzy okrążenia, wyścig zostanie anulowany i będzie przeprowadzony od nowa. Jeżeli wyścig nie będzie mógł być wznowiony, to wyniki wyścigu nie będą brane pod uwagę do ogólnej klasyfikacji rozgrywek.

14.10.1.3. Jeżeli zostaną ukończone trzy lub więcej okrążeń przez prowadzącego wyścig oraz innych zawodników, będących na tym samym okrążeniu co lider, ale mniej niż $\frac{2}{3}$ przewidywanego dystansu (zaokrąglonego do pełnej liczby okrążeń), to wyścig będzie wznowiony, a wyniki z wyścigu przerwane oraz wznowionego zostaną policzone łącznie (wynik dodania czasów i okrążeń w obu wyścigach), jako wynik końcowy wyścigu. Jeśli wyścig nie będzie mógł być wznowiony, to wyniki z przerwane wyścigu będą brane pod uwagę w klasyfikacji generalnej, a zawodnicy otrzymają połowę należnych im punktów.

14.10.1.4. Jeśli rezultaty przerwane wyścigu wskazują, że ukończono $\frac{2}{3}$ wyznaczonego dystansu (zaokrąglonego do pełnej liczby okrążeń), to uzna się wyścig jako zakończony i zawodnicy otrzymają punkty w pełnym wymiarze.

14.10.2. Wznowienie wyścigu

14.10.2.1. Jeżeli wyścig ma zostać wznowiony, musi nastąpić to w możliwie najkrótszym czasie, zakładając, że pozwolą na to warunki na

torze. Po powrocie zawodników do depo lub na pola startowe, kierownik zawodów wyznaczy czas ponownego startu – jeżeli pozwalają na to warunki – nie później niż 10 minut (jeśli zawodnicy są na polach startowych) lub 20 minut (jeśli zawodnicy zjechali do depo) od wywieszenia czerwonej flagi.

14.10.2.2. Rezultaty przerwane wyścigu muszą być udostępnione zawodnikom przed wznowieniem wyścigu.

14.10.2.3 Jeżeli zawodnicy są w depo, to będzie przeprowadzona pełna procedura startowa zgodnie z pkt. 14.7.1.1. Jeżeli zawodnicy są na polach startowych, to procedura startowa rozpocznie się od momentu „5 minut do startu do okrążenia rozgrzewającego”.

14.10.2.4. Uwarunkowania wznowionego wyścigu będą następujące:

A. Zawodnicy znajdują się w depo:

a) w przypadku sytuacji opisanej w punkcie 14.10.1.2 (mniej niż 3 okrążenia ukończone) :

- wszyscy zawodnicy mogą wystartować
- motocykle mogą być naprawiane lub zmienione, tankowanie jest dozwolone
- liczba okrążeń będzie identyczna jak dystans oryginalnego wyścigu
- pozycje na polach startowych będą takie same jak w oryginalnym wyścigu.

b) w przypadku sytuacji opisanej w punkcie 14.10.1.3 (ukończone 3 lub więcej okrążeń) :

- tylko zawodnicy, którzy zostali sklasyfikowani w pierwszym wyścigu będą dopuszczeni do ponownego startu.
- motocykle mogą być na naprawiane lub zmienione, tankowanie jest dozwolone.
- liczba okrążeń wznowionego wyścigu będzie równa liczbie okrążeń wymaganej do ukończenia oryginalnego dystansu wyścigu.
- pozycje na polach startowych będą odpowiadały kolejności na mecie przerwane wyścigu, na ostatnim pełnym okrążeniu
- końcowe rezultaty wyścigu będą oparte na wynikach każdego zawodnika sklasyfikowanego w obu wyścigach, zsumowanych razem. Zawodnicy, którzy ukończyli identyczną liczbę okrążeń będą klasyfikowani według połączonych czasów obu wyścigów.

B. Zawodnicy znajdują się na polach startowych:

a) w przypadku sytuacji opisanej w punkcie 14.10.1.2 (mniej niż 3 okrążenia ukończone):

- wszyscy zawodnicy mogą wystartować.
 - motocykle mogą być zmienione, tankowanie nie jest dozwolone.
 - liczba okrążeń będzie taka sama jak oryginalny dystans wyścigu, zredukowany o dwa lub trzy okrążenia. Jury ogłosi liczbę okrążeń.
 - pozycje na polach startowych będą takie jak w pierwotnym wyścigu.
- b) w przypadku sytuacji opisanej w punkcie 14.10.1.3 (ukończone 3 lub więcej okrążeń):
- tylko zawodnicy, którzy zostali sklasyfikowani w pierwszym wyścigu będą dopuszczeni do ponownego startu.
 - motocykle mogą być zmienione, tankowanie nie jest dozwolone.
 - liczba okrążeń drugiego wyścigu będzie równa liczbie okrążeń wymaganej do ukończenia oryginalnego dystansu wyścigu, zredukowaną o dwa lub trzy okrążenia. Jury ogłosi liczbę okrążeń.
 - pozycje na polach startowych będą odpowiadały kolejności na mecie przerwanego wyścigu, na ostatnim pełnym okrążeniu
 - końcowe rezultaty wyścigu będą oparte na wynikach każdego zawodnika sklasyfikowanego w obu wyścigach, zsumowanych razem. Zawodnicy, którzy ukończyli identyczną liczbę okrążeń będą klasyfikowani według połączonych czasów obu wyścigów.

14.11. Dopuszczalne metody napędu

W czasie wyścigu motocykl może poruszać się wyłącznie na skutek mocy silnika, siły mięśni zawodnika lub siły naturalnej. Karą za złamanie tego przepisu może być wykluczenie.

14.12. Zachowanie zawodnika na trasie

Zawodnikowi zabrania się w czasie jazdy, pod karą wykluczenia z zawodów, przyjmować pozycję niebezpieczną, zagrażającą bezpieczeństwu jego lub innych zawodników.

W czasie zawodów zawodnik nie powinien zachowywać się w sposób zagrażający bezpieczeństwu, a w szczególności:

- zabronione jest jechanie lub prowadzenie motocykla po trasie w kierunku przeciwnym do kierunku wyścigu
- zawodnicy wyprzedzający lub wyprzedzani nie mogą zajeżdżać drogi innym zawodnikom
- jeżeli zawodnik z jakiegokolwiek powodu wyjdzie poza wyznaczoną trasę, musi na nią powrócić w tym samym miejscu, w którym ją opuścił lub w miejscu wskazanym przez sędziego wirażowego

- zawodnik, który wycofuje się z wyścigu musi zjechać motocyklem do depo lub parku maszyn w kierunku zgodnym z kierunkiem wyścigu lub też odstawić motocykl tak, aby nie stanowił on niebezpieczeństwa dla innych zawodników. Zabrania się pozostawienia motocykla na zakrętach lub w ich pobliżu. Jeżeli zawodnik potrzebuje pierwszej pomocy, może poruszać się pieszo po trasie w kierunku przeciwnym do kierunku jazdy, z zachowaniem szczególnej ostrożności
- zabronione jest wiezienie na motocyklu drugiej osoby
- naprawy na trasie mogą być przeprowadzane tylko przy pomocy narzędzi wiezionych ze sobą, poza linią ograniczającą trasę.

Karą za złamanie tych przepisów może być wykluczenie.

14.13. Obsługa podczas treningu i wyścigu

W czasie wyścigu i treningu zawodnik może otrzymać pomoc, uzupełniać paliwo, smary, części zamienne tylko w depo. Zawodnik może mieć trzech mechaników, lecz żaden z nich nie może przekraczać linii ograniczającej depo. Podczas tankowania paliwa silnik motocykla musi być wyłączony.

Karą za złamanie tych przepisów jest wykluczenie.

14.14. Klasyfikacja

14.14.1. Wyścig ze startem jednoczesnym i z wyrównaniem

W wyścigu ze startem jednoczesnym lub z wyrównaniem zwycięzcą jest ten zawodnik, który pierwszy przejedzie linię mety (linię pomiaru czasu), po przebyciu ustalonej regulaminem uzupełniającym liczby okrążeń.

Z chwilą ukończenia biegu przez zwycięzcę danej klasy, następní zawodnicy będą „wymachani” na linii mety bez względu na liczbę przejechanych okrążeń. Sklasyfikowani mogą być tylko ci zawodnicy, którzy przejechali linię mety za zwycięzcą. Zawodnicy z jednakową liczbą okrążeń będą klasyfikowani w zależności od kolejności przejechania linii mety. Pozostałe zasady klasyfikacji w wyścigu będą podane w corocznym komunikacie GKS.M.

14.14.2. Wyścig ze startem rozstawnym

W wyścigu ze startem rozstawnym zwycięzcą jest ten zawodnik, który pokona w najkrótszym czasie dystans ustalony w regulaminie uzupełniającym zawodów.

14.14.3. Przejechanie linii mety

Przez przejechanie linii mety należy rozumieć jej przekroczenie osią przedniego koła motocykla, gdy zawodnik dotyka motocykla.

W zawodach zawodnikiem jest kierowca wraz z motocyklem.

Kierowca nie może kończyć wyścigu bez motocykla, jednak nie musi na nim siedzieć. Obowiązuje go kompletny strój zawodnika.

14.14.4. Zasady klasyfikacji w rozgrywkach muszą być podane w corocznym komunikacie GKSM.

14.15. Parki maszyn

14.15.1. Zamknięty park maszyn

Motocykle zawodników, którzy zajęli trzy pierwsze miejsca w wyścigu, bezpośrednio po jego zakończeniu muszą być odprowadzone do zamkniętego parku maszyn. Wejście do parku zamkniętego dozwolone jest wyłącznie komisji technicznej, sędziemu (jury) i kierownikowi zawodów. Zawodnik lub mechanik może wejść do parku zamkniętego wyłącznie w celu wprowadzenia lub wyprowadzenia motocykla.

Motocykl musi przebywać w parku zamkniętym 30 min.

O wcześniejszym wydaniu motocykla musi zdecydować wyłącznie sędzia zawodów (jury).

Miejsce, w którym znajduje się park zamknięty musi być określone w regulaminie uzupełniającym zawodów.

14.15.2. Park maszyn

Organizator zawodów musi zorganizować park maszyn, w którym pozostają motocykle, zawodnicy i ich ekipy podczas zawodów. Do parku maszyn mają wstęp tylko zawodnicy i osoby im towarzyszące, mechanicy, sędzia zawodów (jury), osoby funkcyjne organizatora, prasa i TV. Wszystkie osoby powinny posiadać specjalne przepustki lub identyfikatory.

14.15.3. Depo

Depo jest to wydzielone miejsce przy strefie startu przeznaczone na wykonywanie napraw, regulacji i tankowania motocykli w czasie trwania wyścigu i musi być zorganizowane zgodnie z warunkami homologacji toru. Do depo mają wstęp wyłącznie osoby funkcyjne organizatora, mechanicy, prasa i TV. Wszystkie osoby muszą posiadać specjalne przepustki lub identyfikatory.

I4.16. Udział zawodników zagranicznych

Zawody grupy II i III są zawodami otwartymi dla zawodników zagranicznych. Ich start musi być zgodny z wymogami regulaminów uzupełniających zawodów i Komunikatami GKSM.

I4.17. Dystans wyścigu

Dystans wyścigów w poszczególnych klasach musi być podany w corocznym komunikacie GKSM.

I4.18. Punktacja

We wszystkich rodzajach zawodów II i III grupy, obowiązuje poniższa punktacja za miejsca, zajęte w poszczególnych wyścigach/rundach całego sezonu:

I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	XIII	XIV	XV
25	20	16	13	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

I4.19. Protesty

Każdy protest musi być zgłoszony na piśmie i poparty obowiązującą kaucją, zwrotną w przypadku uznania protestu. Protesty nie mogą być zgłaszane później niż:

- 30 minut po ogłoszeniu prowizorycznych wyników, jeżeli protest dotyczy tych wyników,
- 20 minut po zakończeniu wyścigu - w sprawach motocykli, paliwa, zachowania się zawodników itp.

Protesty powinny być składane na ręce kierownika zawodów. Protest może zgłosić wyłącznie kierownik ekipy lub zawodnik. Protest złożony przez inne osoby nie będzie rozpatrywany.

Wysokość kaucji musi być podana w corocznym komunikacie GKSM.

I4.20. Supermoto

I4.20.1. Definicja Supermoto

Zawody odbywające się na torze, częściowo drogowym (asfaltowym) i częściowo naturalnym lub sztucznym terenowym, z naturalnymi przeszkodami.

14.20.2. Wyścigi motocyklowe i quadów

Zawody Supermoto są otwarte dla motocykli i quadów.

14.20.3. Klasy

Zawody Supermoto są otwarte dla jednej lub dwóch klas motocykli solo i quadów o pojemności maksymalnie 1000cc.

Inne akceptowane klasy podawane będą w Regulaminie Uzupełniającym.

14.20.4. Specyfikacja toru

Tor Supermoto powinien składać się w około 70% z drogi asfaltowej i 30% z naturalnego materiału (piasku, ziemi łupkowej, wymieszanych z cementem w stosunku 3 albo 4%).

Tor powinien być nie krótszy niż 1 km i nie dłuższy niż 3 km.

Jego szerokość w najwyższym punkcie powinna być nie mniejsza niż 8 metrów (właściwa szerokość jazdy). Wolna pionowa przestrzeń między torem, a jakąkolwiek przeszkodą ponad ziemią powinna wynosić minimum 3 metry.

Tor powinien być tak skonstruowany, aby ograniczyć średnią prędkość do maksimum 80 km/h.

Specjalna uwaga musi być poświęcona pochyleniom ścian do skoków. Wielokrotne skoki są zabronione. Odległość między skokami powinna wynosić minimum 30 metrów (od szczytu jednego skoku do szczytu następnego). Za wielokrotne skoki uznaje się tylko takie, w których drugi i/lub trzeci skok znajduje się w strefie lądowania pierwszego lub drugiego skoku itd. Skoki na asfaltowej części toru są zabronione.

14.20.5. Bezpieczeństwo

Start, meta, park maszyn oraz wszystkie miejsca otaczające tor gdzie dopuszcza się publiczność, muszą być osłonięte płotem. Bariarka na widowni powinna być mocna i wystarczająco wysoka, aby kontrolować publiczność.

Po każdej stronie toru musi być strefa bezpieczeństwa o szerokości co najmniej 1 metra, aby chronić publiczność i zawodników. Strefa ta musi być określona od strony publiczności przez płot lub naturalne przeszkody, a od strony toru przez wyznaczniki trasy.

Wyznaczniki strefy bezpieczeństwa toru muszą mieć co najmniej 500 mm wysokości i być połączone taśmą. Muszą być wykonane z drewna (łatwego do złamania) lub giętkiego materiału.

Bale ze słomy lub z innego materiału amortyzującego uderzenie muszą być ustawione przy przeszkodach stałych (drzewa, głązy, słupy, ściany itp.) Trasa musi być wolna od dużych kamieni.

4.20.6. Strefa startu

Linia startu/mety musi być oznakowana widoczną linią kontrolną. Tor w miejscu startu musi mieć nawierzchnię utwardzoną.

Pola startowe muszą mieć szerokość min. 1 metra dla motocykli i 2 metrów dla Quadów.

W strefie startu musi być wyznaczone miejsce dla chronometrażu.

14.20.7. Wstępna weryfikacja

Przed startem do oficjalnego treningu, musi być przeprowadzona weryfikacja spraw administracyjnych, licencji, badań lekarskich, odbiorów technicznych motocykli, odbiorów kasków, sprzętu i ubioru ochronnego. Odbiór motocykli musi odbywać się w miejscu zawodów.

W każdym czasie zawodów zawodnicy muszą, na żądanie organizatora, przedstawić siebie, swój motocykl i sprzęt do technicznej weryfikacji.

14.20.8. Procedura startowa

Pozycje na polach startowych ustanawiane będą według czasów z treningów.

Maksymalna liczba startujących:

	Treningi	Wyścigi
Motocykle	30	30
Quady	20	20

Strat masowy będzie odbywał się przy włączonych silnikach. Zalecane jest sygnalizowanie startu przy pomocy tablicy „15 sekund” i trójkolorowego światła.

14.20.9. Falstart

Wszystkie falstarty powinny być wskazywane przez machanie czerwoną flagą. Zawodnicy będą musieli wrócić do strefy czekania, a wznowienie startu odbędzie się tak szybko jak to możliwe. Każdy zawodnik, który popełni falstart będzie ukarany dodaniem 20 sekund do czasu jazdy w wyścigu.

14.20.10. Zatrzymanie wyścigu

Kierownik zawodów ma prawo ze względów bezpieczeństwa lub z innych przyczyn siły wyższej, do przerywania treningu lub wyścigu i anulowania części lub całego wyścigu.

Jeśli wyścig jest zatrzymany w czasie pierwszej części czasu/dystansu wyścigu, to wyścig będzie powtórzony. Zawodnicy wrócą do parku maszyn, a ponowny start odbędzie się 30 minut po zatrzymaniu wyścigu/biegu. Zamiana motocykli jest dozwolona. Ostateczny wybór musi być dokonany 10 minut przed ponownym startem.

Zawodnicy rezerwowi mogą brać udział w ponownym starcie, jeśli jeden lub więcej pierwotnie startujących zawodników nie może wziąć w nim udziału lub zostali zdyskwalifikowani.

Organizator może nie dopuścić do ponownego startu jednego lub więcej zawodników, jeśli zostali uznani winnymi zatrzymania wyścigu/biegu.

Jeśli wyścig/bieg został zatrzymany po przekroczeniu połowy czasu/dystansu, wyścig/bieg będzie uznany za zakończony. Końcowa kolejność będzie oparta na miejscach zawodników z okrążenia przed pokazania czerwonej flagi. Każdy zawodnik uznany jako odpowiedzialny za przerwanie wyścigu, będzie sklasyfikowany za zawodnikami, którzy ukończyli równą lub większą liczbę okrążeń.

Z wyjątkiem przypadku falstartu, wyścig/bieg może być ponowiony jedynie raz. Jeżeli jest konieczne zatrzymanie wyścigu więcej niż jeden raz, będzie on ogłoszony jako nieodbyty i unieważniony.

14.20.II. Pomoc z zewnątrz/Skracanie trasy

Jakakolwiek obca pomoc na trasie jest zabroniona w czasie treningów czasowych i wyścigu/biegu, chyba, że jest to pomoc od osoby funkcyjnej, wyznaczonej przez organizatora, ponoszącej odpowiedzialność w kwestii bezpieczeństwa. Karą za naruszenie tej zasady będzie dyskwalifikacja.

Na boku trasy musi być wyznaczona strefa, zarezerwowana do napraw w czasie treningów i wyścigów/biegów. W tej ściśle określonej strefie jedynymi dopuszczonymi osobami są: mechanicy, którzy mogą przeprowadzać naprawy motocykli.

Każde tankowanie musi odbywać się przy wyłączonym silniku.

Zawodnicy wjeżdżający do strefy napraw muszą się zatrzymać przed powrotem na trasę. Naruszenie tej zasady będzie za sobą pociągało dyskwalifikację z wyścigu/biegu.

Komunikacja radiowa z zawodnikami jest zabroniona.

Skracanie trasy jest zabronione. Karą za nieprzestrzeganie powyższego zakazu będzie dyskwalifikacja z odpowiedniego treningu albo wyścigu/biegu. Jeśli to konieczne dalsze kary mogą być nałożone decyzją Jury.

14.20.12. Niebezpieczne motocykle

Organizator może wykluczyć w każdej chwili trwania zawodów motocykl, którego konstrukcja lub stan uznany został za możliwe źródło zagrożenia bezpieczeństwa.

14.20.13. Oficjalne sygnały

Oficjalne sygnały powinny być przekazywane za pomocą flag o wymiarach około 750 x 600 mm.

Sygnał	Znaczenie
Czerwona flaga (Wszystkie falstarty muszą być wskazywane poprzez machanie czerwoną flagą)	Wszyscy zawodnicy muszą się zatrzymać
Czarna flaga i tablica z numerem zawodnika	Zawodnik musi się zatrzymać.
Żółta flaga, trzymana nieruchomo	Niebezpieczeństwo, jedź uważnie.
Żółta flaga, pokazywana przez machanie	Bliskie niebezpieczeństwo, przygotuj się do zatrzymania, zakaz wyprzedzania
Niebieska flaga, pokazywana przez machanie.	Będziesz wyprzedzany.
(Flaga ta może być używana wyłącznie przez dodatkowego sędziego, wyspecjalizowanego tylko w tej fladze)	
Zielona flaga	Trasa wolna do startu wyścigu/biegu
(Zielona flaga może być używana wyłącznie przez dodatkowego sędziego w czasie procedury startowej)	
Flaga szachownica biało-czarna	Koniec treningu/wyścigu/biegu

14.20.14. Wyniki

Wyścig/bieg jest oficjalnie skończony w momencie ukończenia okrążenia, na którym flaga szachownica została pokazana zwycięzcy. Zwycięzcą wyścigu/biegu jest zawodnik, który pierwszy przekroczy linię mety. Zawodnicy nadal się ścigający będą zatrzymani po przekroczeniu linii mety.

Czas, w którym motocykl przekracza linię kontrolną powinien być zarejestrowany w momencie, kiedy główna część motocykla/quada przekracza linię.

W momencie przekraczania linii kontrolnej, zawodnik musi zawsze być w kontakcie z motocyklem.

Zawodnik nie zostanie sklasyfikowany, jeśli nie przekroczył linii mety w przeciągu 5 minut od przyjazdu zwycięzcy lub nie ukończył 3/4 całkowitej liczby okrążeń skończonych przez zwycięzcę.

Jeśli $\frac{3}{4}$ całkowitej liczby okrążeń nie jest liczbą pełną, rezultaty będą zaokrąglone w dół do pełnej liczby.

Jeżeli w zawodach odbywa się parę biegów, zwycięzcą zawodów jest zawodnik, który uzyskał najwięcej punktów, bez względu na liczbę wyścigów/biegów, które ukończył.

W przypadku remisów, liczba lepszych miejsc będzie brana pod uwagę. Jeśli remis nadal istnieje, punkty naliczone w ostatnim wyścigu/biegu będą decydowały o kolejności miejsc w ostatecznych wynikach. Jeśli remis nadal istnieje, punkty naliczone w przedostatnim wyścigu/biegu będą decydowały o ostatecznej kolejności(itd.).

W każdym wyścigu/biegu, punkty będą naliczane zawodnikom jak następuje:

Miejsce	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
punkty	25	22	20	18	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

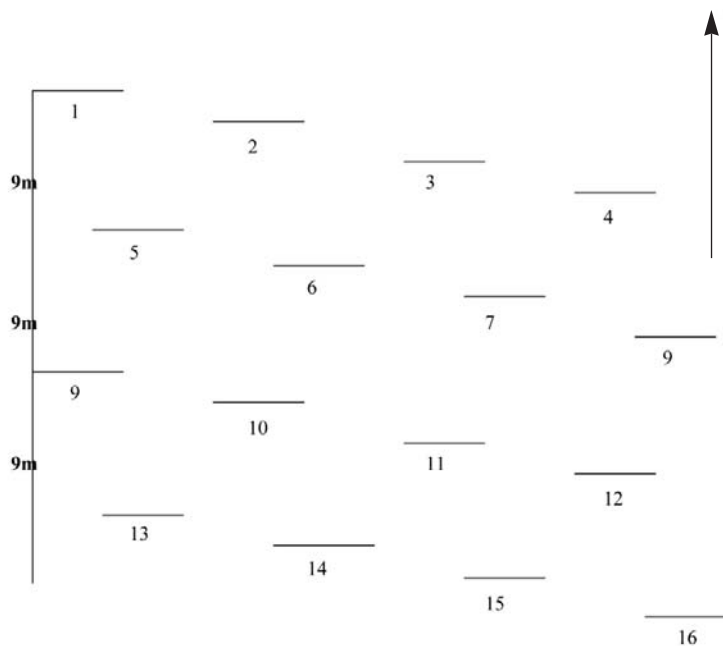
14.21. Postanowienia ogólne

14.21.1. Zawodnik podpisujący zgłoszenie zobowiązuje się stosować do przepisów regulaminu sportu motocyklowego PZM wraz z jego załącznikami i późniejszymi zmianami oraz regulaminu uzupełniającego zawodów, jak również do wszystkich dodatkowych zarządzeń kierownictwa zawodów.

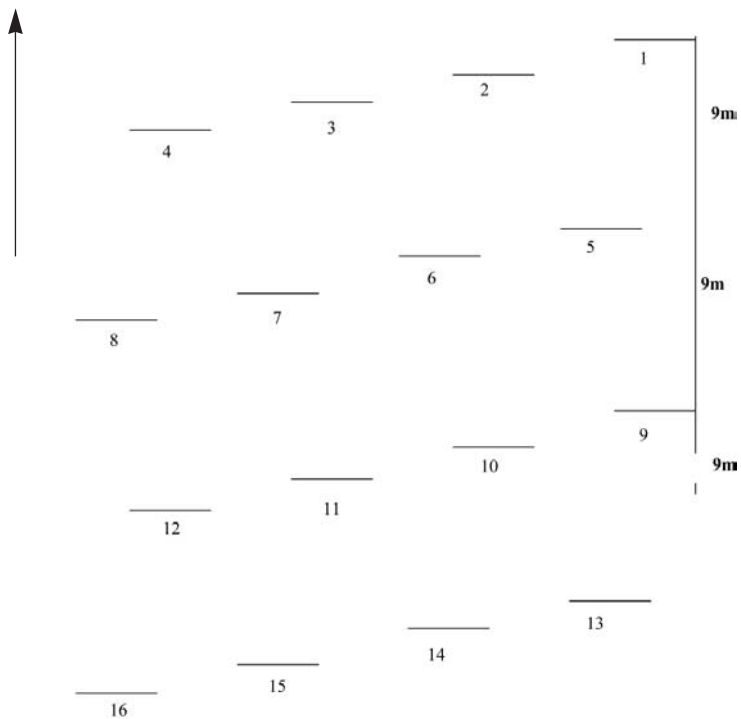
14.21.2. Zawody muszą być ubezpieczone zgodnie z unormowaniami prawnymi obowiązującymi w Polsce, a w szczególności od odpowiedzialności cywilnej OC organizatora i NW osób funkcyjnych.

14.21.3. Ilość rozgrywanych corocznie rund MP, Pucharów PZM, podział na klasy i zasady rozgrywek ustala GKSM. Zasady obowiązujące na rok następny muszą być podane do wiadomości do końca miesiąca grudnia każdego roku.

14.22. Pola startowe



Pole position z lewej strony, pierwszy zakręt w prawo



Pole position z prawej strony, pierwszy zakręt w lewo

