

Główna Komisja Sportu Motocyklowego

REGULAMIN RAMOWY do zasad rozgrywek Mistrzostw Polski i Pucharu Polski na 2010 rok

Wyścigi motocyklowe



Wstęp

Kluby organizujące zawody rangi Mistrzostw Polski i Pucharu Polski oraz zawodnicy biorący w nich udział, zobowiązaniu są do bezwzględnego przestrzegania i respektowania przepisów i zasad zawartych w niżej wymienionych regulaminach:

- Regulamin Sportu Motocyklowego
- Regulamin Ramowy rozgrywek – przedstawiający zasady rozgrywek na bieżący rok
- Regulamin Techniczny
- Kodeks Medyczny
- Kodeks Ochrony Środowiska
- Regulamin Uzupełniający Zawodów
- Komunikaty uzupełniające

oraz stosowania jednolitych druków dotyczących zawodów (wg załączonych wzorów).

I. Ranga zawodów

W sezonie 2010 odbędą się zawody - zgodnie z kalendarzem centralnym - rangi:

1. Młodzieżowych Mistrzostw Polski w klasie Superstock 600 Junior

2. Indywidualnych Mistrzostw Polski w klasach:

- Supersport
- Superstock 1000
- Superbike

2. Pucharu Polski w klasach:

- Rookie 600
- Rookie 1000
- Pretendent

3. Pucharu klas markowych:

- Suzuki GSX-R 600
- Suzuki GSX-R 1000
- BMW S1000 RR
- Honda CBR 125R
- Honda CB 600F Hornet

Do Wyścigowych Motocyklowych Mistrzostw Polski rozegranych zostanie 11 rund, w tym cztery jako podwójne (tylko rundy krajowe). Trzy rundy rozegrane będą na torach zagranicznych (Czechy, Słowacja).

Do Pucharu Polski w klasach Rookie rozegranych zostanie 7 rund, w tym trzy na torach zagranicznych (Czechy, Słowacja) oraz 4 rundy klasy Pretendent (tylko w Polsce).

W Pucharach Markowych rozegranych zostanie:

- Puchar Suzuki GSX-R – 8 rund, wszystkie jako podwójne, (tylko w Polsce)
- Puchar BMW S1000 RR – 9 rund, w tym 3 na torach zagranicznych i 6 w Polsce, z czego 2 jako podwójne
- Puchar Hondy CBR 125R – 8 rund, w tym 2 jako podwójne oraz 2 na torach kartingowych, wszystkie w Polsce
- Puchar Hondy CB 600F Hornet – 7 rund, w tym 2 jako podwójne oraz 1 na torze kartingowym, wszystkie w Polsce

Zawody są otwarte dla zawodników zagranicznych, spełniających wymogi niniejszego regulaminu. Muszą oni posiadać licencję FIM/UEM lub krajową wraz ze zgodą swojej federacji na udział w zawodach.

II. Organizator

Organizatorem rozgrywek jest Polski Związek Motorowy, który zleca przeprowadzenie zawodów Organizatorowi Wykonawczemu.

Wyznaczony przez Organizatora Wykonawczego Dyrektor Zawodów musi posiadać uprawnienia sędziego sportowego klasy P dla dyscypliny „Wyścigi” oraz brać obowiązkowo udział w seminarium organizowanym przez GKSM przed rozpoczęciem sezonu.

Nadzór nad całością rozgrywek sprawuje Główna Komisja Sportu Motocyklowego (GKSM), która wyznacza Sędziego Zawodów oraz deleguje swojego przedstawiciela do Jury.

III. Zasady zdobywania certyfikatu i licencji

Certyfikat jest dokumentem potwierdzającym teoretyczne i praktyczne umiejętności niezbędne do uprawiania sportu motocyklowego. Certyfikat otrzymuje się po zaliczeniu egzaminu teoretycznego i praktycznego. Egzamin teoretyczny będzie przeprowadzany w formie ustnej ze znajomości Regulaminu Sportu Motocyklowego oraz Regulaminu Ramowego zasad rozgrywek. Egzamin praktyczny zalicza się poprzez udział i sklasyfikowanie w jednej rundzie Pucharu Polski. Egzamin praktyczny i teoretyczny musi być przeprowadzony w trakcie jednych zawodów.

Egzamin teoretyczny przeprowadza Komisja – którą powołuje/zatwierdza przewodniczący podkomisji wyścigowej - w składzie:

- instruktor sportu motocyklowego,
- Dyrektor Zawodów lub osoba przez niego upoważniona (posiadająca licencję „P”),
- Sędzia Zawodów

Osoba przystępująca do egzaminu praktycznego zobowiązana jest do:

- posiadania sprawnego i zgodnego z RSM motocykla
- posiadania ubioru sportowego zgodnego z RSM,
- opłacenia ubezpieczenia od NNW na czas trwania zawodów,
- przedstawienia zdolności od lekarza medycyny sportowej lub z przychodni sportowo-lekarskiej,
- opłacenia kosztów egzaminu w wysokości 50 zł

Listę zawodników przystępujących do egzaminu (załącznik nr 6) Sędzia Zawodów dołącza do swojego sprawozdania.

Warunkiem wydania certyfikatu, a w jego następstwie licencji B, przez Zarząd Okręgowy PZM właściwy dla miejsca przynależności klubowej (jeśli zawodnik jest członkiem klubu) lub miejsca zamieszkania (dla osób niezrzeszonych), jest złożenie wypełnionych wniosków wg załączonych wzorów i dokonanie opłaty za jej wydanie. Prawo startu bez licencji - możliwe tylko w Pucharze Polski i Pucharach Markowych - wygasa po sklasyfikowaniu zawodnika w dwóch rundach (z uwzględnieniem startów w roku ubiegłym). W kolejnych zawodach zawodnik może wystartować wyłącznie po uzyskaniu licencji B.

O licencję „A” zawodnik może się ubiegać po sklasyfikowaniu w dwóch rundach Pucharu Polski lub pucharach klas markowych.

Licencję międzynarodową FIM/UEM może otrzymać tylko zawodnik posiadający licencję A.

IV. Klasy, wiek zawodników i pojemność motocykli

1. Mistrzostwa Polski

- klasa Superstock 600 Junior – wiek od 14 do 23 lat, licencja A, motocykle homologowane, czterosurowe, o pojemności pow. 400cc do 750cc,
- klasa Supersport – wiek od 15 lat, licencja A, motocykle homologowane, czterosurowe, o pojemności pow. 400cc do 750cc

- klasa Superstock 1000cc – wiek od 16 lat, licencja A, motocykle homologowane, czterosuwowe, o pojemności pow. 600cc do 1200cc
- klasa Superbike - wiek od 17 lat, licencja A, motocykle homologowane, czterosuwowe, o pojemności pow. 750cc do 1200cc

W klasie Superstock 600 Młodzieżowych Mistrzostw Polski mogą być sklasyfikowani tylko zawodnicy posiadający polskie obywatelstwo.

2. Puchar Polski

- klasa Rookie 600cc – wiek od 15 lat, licencja B lub bez licencji (z uwzględnieniem pkt. III), motocykle dowolnej marki o poj. do 600cc, ogumienie dowolne
- klasa Rookie 1000cc – wiek od 16 lat, licencja B lub bez licencji (z zastrzeżeniem pkt. III), motocykle dowolnej marki o poj. pow. 600cc, ogumienie dowolne
- klasa Pretendent – wiek od 17 lat, tylko bez licencji (z uwzględnieniem pkt. III) lub z licencją B uzyskaną w 2010 roku, motocykle i ogumienie dowolne

Zawodnicy posiadający licencję B, którzy w roku 2009 uzyskali w którymkolwiek treningu kwalifikacyjnym lub wyścigu o Puchar Polski rozgrywanym na Torze „Poznań”, czas jednego okrążenia lepszy niż 1:43,000 w klasie Rookie 600cc lub 1:42,000 w klasie Rookie 1000cc, nie będą mogli startować w 2010 roku w Pucharze Polski. Mogą startować tylko w Mistrzostwach Polski lub Pucharach Markowych. Również zawodnicy, którzy przekroczyli podane limity czasowe (odpowiednie do pojemności motocykla, na którym startowali) w Pucharach Markowych, nie mogą startować w 2010 roku w Pucharze Polski.

Zawodnicy klasy Pretendent, którzy w roku 2010 uzyskają w którymkolwiek treningu kwalifikacyjnym lub w wyścigu rozgrywanym na Torze „Poznań”, czas jednego okrążenia lepszy niż 1:47,000, nie będą mogli dalej startować w tej klasie. W następnej rundzie muszą przejść do klasy Rookie lub innej, zgodnie ze swoimi uprawnieniami licencyjnymi lub sprzętowymi. Możliwa jest zmiana klasy podczas tej samej rundy, z zachowaniem czasu uzyskanego w treningu klasy Pretendent.

3. Puchary Markowe

- Suzuki GSX-R 600cc – wiek od 15 lat, licencja B lub bez licencji (z uwzględnieniem pkt. III), tylko motocykle tej marki, zgodne z regulaminem technicznym zamieszczonym na stronie www.gsxr-cup.eu
- Suzuki GSX-R 1000cc – wiek od 17 lat, pozostałe kryteria jak dla GSX-R 600
- Honda CBR 125R – wiek od 13 lat, licencja B lub bez licencji (z uwzględnieniem pkt. III), tylko motocykle tej marki, zgodne z regulaminem technicznym, zamieszczonym na stronie www.honda.pl
- Honda CB 600F Hornet – wiek od 15 lat, licencja B lub bez licencji (z uwzględnieniem pkt. III), tylko motocykle tej marki, zgodne z regulaminem technicznym zamieszczonym na stronie www.honda.pl
- BMW S 1000 RR – wiek od 17 lat, licencja A, B i bez licencji (z uwzględnieniem pkt. III), tylko motocykle tej marki, zgodne z regulaminem technicznym zamieszczonym na stronie www.bmw-sikora.pl

W Pucharze Suzuki GSX-R nie mogą startować zawodnicy, którzy w ostatnich 5 latach nabyli uprawnienia do uzyskania licencji A.

Startujący w Pucharze BMW zawodnicy, którzy w ubiegłym sezonie uzyskali w wyścigu czas jednego okrążenia lepszy niż 1:40,000, nie będą otrzymywali punktów do klasyfikacji indywidualnej i nie będą mogli ubiegać się o nagrody główne. Również zawodnicy z licencją, zarówno polscy jak i zagraniczni, którzy nie będą mogli udokumentować swojego czasu 1:40,000 uzyskanego w 2009 roku, nie będą mogli ubiegać się o nagrody główne, mimo że punkty do klasyfikacji generalnej będą im przyznawane.

Zawodnicy polscy z licencją A, startujący w Pucharze BMW, zobowiązani są do udziału w 70% (tj. sześciu) polskich rund. W przypadku niedotrzymania tego warunku, nie będą klasyfikowani w Pucharze BMW.

Granica wieku zawodnika rozpoczyna się z początkiem roku jego urodzenia.

Zawodnicy nieposiadający licencji, którzy nie ukończyli 18 lat, muszą posiadać pisemną zgodę rodziców lub opiekunów prawnych na udział w zawodach.

Dopuszcza się start zawodników zagranicznych w barwach polskiego klubu, pod warunkiem posiadania przez nich licencji wystawionej przez PZM.

V. Numery startowe

Numery startowe nadaje organizator zawodów i zapewnia możliwość ich nabycia. Numery raz nadane zawodnikowi obowiązują go do końca sezonu. Na motocyklu muszą znajdować się trzy numery startowe – jeden z przodu i dwa z tyłu, po obu jego bokach. W uzasadnionych przypadkach, wynikających z konstrukcji obudowy motocykla, dopuszcza się jeden numer startowy z tyłu motocykla, usytuowany równolegle do osi wzdłużnej motocykla, z górą numeru skierowaną do kierowcy. Numery mogą być malowane lub naklejane.

Wymiary tła oraz wielkość cyfr zgodne z RSM, w kolorach:

- Mistrzostwa Polski:

- klasa Supersport - białe tło i niebieskie cyfry, numery od 1 do 50
- klasa Superstock 600 Junior - czerwone tło i żółte cyfry, numery od 51 wzwyż
- klasa Superstock 1000 - czerwone tło i białe cyfry
- klasa Superbike - białe tło i czarne cyfry

UWAGA! Dla klasy Superstock 600 Junior może zajść konieczność zmiany kolorów tła i numerów, na rundach rozgrywanych za granicą.

Zawodnicy na rok 2010 otrzymują numery startowe wg następujących zasad:

- klasa Superstock 600 Junior – nadaje organizator wg kolejności zgłoszeń
- klasa Supersport – wg miejsc zajętych w klasyfikacji końcowej sezonu 2009 klasy Superstock 600
- klasa Superstock 1000 i Superbike – wg miejsc zajętych w połączonej klasyfikacji sezonu 2009 dla obydwu tych klas (Formuła X-Treme)

Niewykorzystanych numerów startowych z pierwszej „dziesiątki” danej klasy w klasyfikacji sezonu 2009, nie wolno nadawać zawodnikom, którzy nie nabyli do tego uprawnień. Zawodnicy mogą startować z własnymi, tradycyjnymi numerami startowymi, spełniającymi powyższe zasady.

Zawodnikom startującym pierwszy raz w danej klasie, numery nadaje organizator zawodów, wg kolejności zgłoszeń.

- Puchar Polski

- klasa Rookie 600cc – białe tło i czerwone cyfry, numery startowe od 1 do 60
- klasa Rookie 1000cc – białe tło i czerwone cyfry, numery startowe od 61 wzwyż
- klasa Pretendent – białe tło i zielone cyfry, numery startowe od 1 wzwyż

Numery startowe nadaje organizator zawodów, wg kolejności zgłoszeń.

- Puchary Markowe

- Suzuki GSX-R600 – żółte tło i czarne cyfry, numery startowe od 1 do 50
- Suzuki GSX-R1000 – żółte tło i czarne cyfry, numery startowe od 51 wzwyż
- Honda CBR 125R – czarne tło i białe cyfry, numery startowe od 1 wzwyż
- Honda CB 600F Hornet – czarne tło i żółte cyfry, numery startowe od 1 wzwyż
- BMW S 1000 RR - białe tło i czarne numery, numery startowe od 1 wzwyż

W przypadku sporu dotyczącego czytelności numerów, ostateczną decyzję podejmuje kierownik Komisji Technicznej.

VI. Zgłoszenia

Termin zgłoszenia do zawodów kończy się 15 dni przed wyznaczonym terminem zawodów.

Zgłoszenie do zawodów, podpisane przez zawodnika i potwierdzone przez jego klub (jeśli zawodnik jest członkiem klubu), należy przesłać na adres organizatora, w terminie podanym w Regulaminie Uzupełniającym zawodów.

W biurze zawodów zawodnik musi przedłożyć następujące dokumenty:

- podpisane zgłoszenie do zawodów
- certyfikat i ważną na 2010 rok licencję dla dyscypliny „Wyścigi” lub dowód osobisty (jeśli zawodnik nie posiada jeszcze licencji, jak w pkt. III)
- książeczka zdrowia sportowca z potwierdzoną zdolnością przez przychodnię sportowo-lekarską lub lekarza o specjalności medycyny sportowej
- dowód wpłaty wpisowego

Od zawodników nie jest wymagane posiadanie prawa jazdy.

Zawodnicy biorący udział w rundach zagranicznych Mistrzostw Polski i Pucharu Polski, muszą posiadać ubezpieczenie międzynarodowe (licencję międzynarodową) jednorazową lub całoroczną. W stosunku do zawodnika, który zgłosił się do rundy zagranicznej i nie wziął w niej udziału bez usprawiedliwienia (złożonego w Biurze Sportu ZG PZM najpóźniej w poniedziałek poprzedzający termin zawodów), zostaną wyciągnięte konsekwencje zgodnie z RSM lub nałożona zostanie kara finansowa.

W rundach zagranicznych Pucharu Polski pierwszeństwo startu mają zawodnicy klas Rookie 600 i Rookie 1000. Zgłoszenia zawodników z pucharów markowych mogą być przyjęte tylko w przypadku wolnych miejsc, tworząc tzw. listę rezerwową.

VII. Wpisowe

Wpisowe do zawodów wynosi:

1/ Młodzieżowe Mistrzostwa Polski	- 350 zł
- za start w drugim wyścigu tej klasy	- 210 zł
- za zgłoszenie zespołu (obowiązuje licencja sponsorska)	- 100 zł
2/ Mistrzostwa Polski	- 420 zł
- za start w drugim wyścigu danej klasy	- 250 zł
- za start w drugiej klasie	- 200 zł
- za zgłoszenie zespołu (obowiązuje licencja sponsorska)	- 100 zł
3/ Puchar Polski	- 400 zł
- za start w drugiej klasie	- 200 zł
- za zgłoszenie zespołu (obowiązuje licencja sponsorska)	- 100 zł

Kwota wpisowego zawiera już opłatę za udostępnienie transpondera do pomiaru czasu.

W przypadku zgłoszenia do zawodów złożonego po terminie podanym w Regulaminie Uzupełniającym zawodów, wysokość wpisowego podwyższona będzie o 50 zł.

Wpisowe za zawodników Pucharów Markowych opłaca Promotor Pucharu, w zryczałtowanej kwocie zgodnie z umową podpisaną z PZM.

Zawodnicy polscy posiadający licencję, a nie będący członkami PZM, opłacają wpisowe podwyższone o 50%.

Wpisowe do rund zagranicznych zawodnicy opłacają wg stawek podanych w Regulaminach Uzupełniających tych zawodów.

Koszt licencji sponsorskiej (wystawianej przez Biuro Sportu i Marketingu ZG PZM) wynosi 100 zł za każdego zawodnika, członka zespołu.

VIII. Odbiór techniczny

Odbiór techniczny obejmuje sprawdzenie zgodności motocykli i wyposażenia indywidualnego zawodników z niniejszym regulaminem i RSM oraz regulaminami technicznymi obowiązującymi dla poszczególnych klas Mistrzostw Polski, zamieszczonymi na stronie www.pzm.pl.

Motocykle startujące w Pucharze Polski – poza ogólną sprawnością i bezpieczeństwem – muszą spełniać następujące wymogi:

- śruby wpustowe i wlewowe oleju muszą być zabezpieczone drutem stalowym przed samoczynnym odkręceniem
- kierunkowskazy, podstawki boczne i centralne, lusterka i bagażniki muszą być zdemontowane
- szkła reflektorów i tylnych świateł muszą być zaklejone taśmą samoprzylepną lub folią, jeśli nie zostały zdemontowane
- filtr oleju musi być zabezpieczony (np. opaską zaciskową) przed samoczynnym odkręceniem

Pojazdy po odbiorze technicznym muszą być oznakowane. Oznakowanie to musi być trwałe (tylko na czas zawodów) i nie może ulec zniszczeniu, zatarciu lub zerwaniu w wyniku warunków atmosferycznych, kosmetyki motocykla itp.

Dopuszczalny poziom głośności motocykli biorących udział w zawodach wynosi 107 dB dla klas Supersport i Superbike Mistrzostw Polski i 102 dB dla wszystkich pozostałych klas Mistrzostw Polski i Pucharu Polski. Pomiar głośności przeprowadzany będzie zgodnie z RSM rozdz. 4W pkt. 4.31. Motocykle niespełniające tych wymogów (z uwzględnieniem regulaminowej tolerancji) nie będą dopuszczone do zawodów. Przekroczenie dopuszczalnego poziomu głośności stwierdzone po treningach kwalifikacyjnych spowoduje niezaliczenie uzyskanego czasu, a po wyścigu – dyskwalifikację zawodnika.

Motocykle, które uległy wypadkom i były zwiezione do parku maszyn, muszą odbyć ponowny odbiór techniczny przed dalszym udziałem w zawodach.

Motocykle zawodników, którzy zajęli w wyścigu trzy pierwsze miejsca, muszą być odstawione bezpośrednio po wyścigu do zamkniętego parku maszyn i pozostać tam przez 30 minut.

Komisja Techniczna i Dyrektor Zawodów mogą nakazać bezpośrednio po wyścigu przeprowadzenie kontroli dowolnego motocykla, w celu sprawdzenia jego zgodności z regulaminem, nawet gdy nie wpłynął protest.

Dopuszcza się start zawodnika na motocyklu zapasowym lub pożyczonym od innego zawodnika, pod warunkiem, że był on odebrany przez Komisję Techniczną i ma właściwy numer startowy. Fakt ten należy zgłosić Dyrektorowi Zawodów na piśmie, najpóźniej 15 minut przed rozpoczęciem procedury startowej.

IX. Wyposażenie

Zawodnicy muszą posiadać odpowiednie wyposażenie indywidualne, zgodne z RSM, tj. kombinezon jednoczęściowy skórzany lub wykonany z atestowanego przez FIM materiału, atestowany kask motocyklowy (wg norm FIM) typu zamkniętego (integralny), buty i rękawice motocyklowe oraz ochraniacz kręgosłupa.

Zawodnicy biorący udział w zawodach zobowiązani są do zdjęcia wszelkiej biżuterii, pod rygorem niedopuszczenia do zawodów.

X. Treningi

Zawodnicy muszą mieć zapewnione dwa 30 minutowe treningi kwalifikacyjne z pomiarem czasu oraz jeden 10 minutowy trening rozgrzewający w dniu zawodów, jeśli obydwa treningi kwalifikacyjne odbyły się w dniu poprzednim. Treningi klasy markowej Honda 125 mogą być skrócone do 20 minut.

Do wyścigu zostanie dopuszczony zawodnik, który przejedzie na treningach kwalifikacyjnych (jednym lub obu łącznie) co najmniej 5 okrążeń toru i uzyska czas nie gorszy niż 120% czasu najlepszego okrążenia w danej klasie. Zawodnik startujący w dwu klasach, musi przejechać dodatkowo co najmniej 3 okrążenia toru w treningu kwalifikacyjnym drugiej klasy.

Jeżeli klasa będzie podzielona na kilka grup treningowych, to muszą się one składać z takiej samej liczby zawodników +/- jeden. Skład grup musi być ustalony na posiedzeniu Jury. Jeżeli treningi poszczególnych grup odbyły się w tych samych warunkach, do wyścigu zakwalifikują się w kolejności zawodnicy z najlepszymi czasami z poszczególnych grup (aż do wypełnienia pól startowych w ilości zgodnej z pojemnością toru). W przypadku różnych warunków treningowych, z każdej grupy będzie brana równa ilość zawodników (zaokrąglona w dół), z najlepszymi czasami. Pozycje na polach startowych układane będą naprzemiennie między grupami, zaczynając od najlepszego czasu najszybszej grupy. W przypadku remisu odnośnie miejsca i uzyskanego czasu, pod uwagę będzie brany drugi najlepszy czas (i dalej kolejne), aż do rozstrzygnięcia.

Zawodnik może odbyć trening na więcej niż jednym motocyklu, pod warunkiem że były one odebrane pod jego nazwiskiem przez Komisję Techniczną.

Koniec treningu będzie sygnalizowany poprzez machanie flagą z szachownicą. Po tym sygnale zawodnicy mogą ukończyć jedno dodatkowe okrążenie, celem zjazdu do depot. Nie zezwala się na minięcie flagi z szachownicą więcej niż jeden raz.

Treningi lub rozgrzewki zostaną określone przez Dyrektora Zawodów jako „mokre”, gdy więcej niż 50% zawodników używa opon innych niż „slick”, lub gdy tor jest mokry przez 50% jednej z sesji treningowych. W obu przypadkach pokazana będzie tablica „MOKRY TRENING”.

Jeśli trening zostanie przerwany (z powodu wypadku lub innej przyczyny) i zostanie pokazana czerwona flaga na linii startu i stanowiskach sędziów flagowych, zawodnicy muszą powoli wrócić do depot. Po jego wznowieniu, na tablicy na linii startu pokazywany będzie czas, pozostały do jego zakończenia.

Pola startowe ustala się na podstawie najlepszego czasu jednego okrążenia, uzyskanego przez zawodnika w którymkolwiek z treningów kwalifikacyjnych. W przypadku rozgrywania podwójnych rund w danej klasie, ustalone tak pola startowe obowiązywać będą w obydwu wyścigach.

Treningi każdej klasy powinny odbywać się oddzielnie. Dopuszcza się połączenie treningów klas Rookie 600 i Rookie 1000 Pucharu Polski.

Treningi klas Superstock 600 Junior i Supersport, Superstock 1000 i Superbike oraz Pucharu Suzuki GSX-R 600 i 1000 będą połączone.

Treningi Pucharów Markowych mogą być połączone z inną klasą Pucharu Polski, w przypadku zgłoszenia się w danej klasie markowej mniej niż 15 zawodników.

W sezonie 2010 nie będą organizowane treningi o Superpole.

XI. Zawody

Procedura startowa

15 minut przed startem

Zostaje otworzony wyjazd z depot na okrążenie zapoznawcze. Przy wyjeździe wystawia się tablice określające czas do zamknięcia wyjazdu z depot: 5, 4, 3, 2 i 1 minuta.

Zawodnicy mogą wykonać więcej niż jedno okrążenie zapoznawcze poprzez przejechanie przez depot (gdzie mogą dokonać napraw, zatankować lub zmienić motocykl).

10 minut przed startem

Wyjazd z depot 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 wyjechali na pola startowe, mogą wystartować do okrążenia rozgrzewającego lub do wyścigu bezpośrednio z depot, pod nadzorem osoby funkcyjnej, stojącej przy wyjeździe z depot.

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 Dyrektor Zawodów może ogłosić wyścig jako „mokry”, poprzez wystawienie odpowiedniej tablicy dla zawodników znajdujących się na polach startowych oraz w depot. Jeżeli tablica nie zostanie pokazana, wyścig zostanie uznany jako „suchy”.

Zawodnicy, którzy będą mieli problemy techniczne w czasie okrążenia zapoznawczego, mogą wrócić do depot, aby dokonać naprawy lub zmienić motocykl. W takiej sytuacji start do okrążenia rozgrzewającego odbędzie się z depot.

Zawodnicy na polach startowych mogą dokonać drobnych napraw lub zmienić opony, aby dostosować się do warunków na torze. Można stosować podgrzewacze opon, wentylatory, baterie lub inne elektryczne źródła prądu. Zawodnik może używać jednego generatora typu przenośnego, o maksymalnej mocy 2 kW i dopuszczalnej głośności 65 dB/A. Urządzenie startowe może być użyte tylko do uruchamiania motocykli czterosurowych.

Wszystkie naprawy i zmiany muszą być zakończone do momentu wystawienia tablicy „3 minuty”. Zawodnicy, którzy nie zakończyli napraw, muszą zepchnąć motocykle do depot, gdzie mogą kontynuować naprawy. Zawodnicy ci wystartują do okrążenia rozgrzewającego z depot.

Dolewanie benzyny lub wymiana zbiornika paliwa na polach startowych jest zabronione.

5 minut do startu do okrążenia rozgrzewającego

Wystawić tablicę „5 minut”.

3 minuty do startu do okrążenia rozgrzewającego

Wystawić tablicę „3 minuty”. Zawodnicy muszą niezwłocznie – z tolerancją 15 sekund – zdjąć koce grzewcze z kół motocykli znajdujących się na polach startowych, pod rygorem nałożenia na zawodnika kary przejazdu przed depot.

Generatory muszą zostać odłączone i usunięte z pól startowych, podobnie jak wózki i wentylatory.

W tym czasie osoby towarzyszące, poza jednym mechanikiem (dwoma dla motocykli czterosurowych) i osobą trzymającą parasol oraz akredytowanymi dziennikarzami, muszą opuścić pola startowe.

Zawodnicy muszą nałożyć kaski.

1 minuta do startu do okrążenia rozgrzewającego

Wystawić tablicę „1 minuta”.

W tym czasie wszystkie osoby towarzyszące, za wyjątkiem mechaników, 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”.

Wszyscy zawodnicy muszą być na pozycjach startowych z uruchomionymi silnikami. Nie jest dozwolona żadna pomoc mechaników.

Zawodnicy, którzy nie zdołali uruchomić motocykli, muszą opuścić pola startowe i przepchać motocykle do depot, gdzie mogą próbować je uruchomić lub wymienić. Zawodnicy ci wystartują do okrążenia rozgrzewającego z depot.

Start do okrążenia rozgrzewającego

Zielona flaga lub flaga narodowa pokazywana przez machanie będzie sygnałem do startu do okrążenia rozgrzewającego. Jeśli zawodnikowi zgaśnie motocykl, może mu być udzielona pomoc w jego uruchomieniu. Jeżeli po rozsądnym czasie nie uda się uruchomić motocykla, zawodnik będzie zepchnięty do depot, gdzie pomocy udzieli mu mechanicy lub gdzie może zmienić motocykl.

Zawodnicy robią jedno okrążenie rozgrzewające z nieograniczoną prędkością. Za nimi podąża samochód bezpieczeństwa. Kiedy zawodnicy miną wyjazd z depot, 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 depot 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 podniesioną 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 depot 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, a samochód bezpieczeństwa zakończy okrążenie, sędzia startu nr 2 stojący za zawodnikami ustawionymi na pozycjach startowych, zacznie machać zieloną flagę. Na ten znak 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. Samochód bezpieczeństwa będzie podążał za zawodnikami przez całe pierwsze okrążenie.

Zawodnik, który popełni falstart zostanie ukarany procedurą przejazdu.

Falstart zostanie stwierdzony, jeżeli motocykl ruszy do przodu w trakcie palącego się czerwonego światła. 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, osoby funkcyjne (sędziowie linii startu) mogą udzielić pomocy w jego uruchomieniu. Jeżeli próby te się nie powiodą, zawodnik musi zepchnąć motocykl do depot pod nadzorem osoby funkcyjnej, gdzie pomocy udzieli mu mechanicy lub może zmienić motocykl.

Po tym jak startujący zawodnicy miną linię wyjazdu z depot, osoba funkcyjna zapali zielone światło przy wyjeździe na tor, dając sygnał do startu zawodnikom startującym z depot. 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”. Sędzia z czerwoną flagą pozostanie lub wróci na linię startu, a sędziowie boczni startu będą machać żółtymi flagami. Procedura startowa będzie wznowiona od momentu „1 minuta do startu”. Zawodnicy przejadą ponownie okrążenie rozgrzewające, a dystans wyścigu zostanie zmniejszony o jedno okrążenie.

Zawodnik winny opóźnienia startu może zostać ukarany.

Procedura przejazdu

W trakcie wyścigu zawodnik, który zostanie ukarany procedurą przejazdu, musi zjechać do depot i przejechać przez nie bez zatrzymywania się, po czym może dołączyć do wyścigu. Zawodnik musi respektować ograniczenie prędkości do 60 km/h obowiązujące w depot. W przypadku

przekroczenia dozwolonej prędkości, procedura przejazdu zostanie powtórzona. Po powtórny przekroczeniu ograniczenia prędkości, zawodnikowi zostanie pokazana czarna flaga.

W przypadku wyścigów wznowionego, 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 falstart, 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 wykona kary przejazdu przez trzy kolejne okrążenia, zostanie mu pokazana 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.

Wyścig „Mokry” i „Suchy”

Wszystkie wyścigi zostaną określone, jako „mokre” lub „suche”. Tablica może zostać umieszczona przed pozycjami startowymi lub przy wyjeździe z depot, informując o kategorii wyścigu. Jeżeli tablica nie zostanie umieszczona oznacza to, że wyścig został określony jako „suchy”. Decyzję o zakwalifikowaniu wyścigu podejmuje Dyrektor Zawodów.

Wyścig „suchy” – wyścig określony jako suchy będzie przerwany przez Dyrektora Zawodów, jeśli uzna on, że warunki pogodowe oddziałujące na powierzchnię toru mogą spowodować, że zawodnicy chcieliby zmienić opony.

Wyścig „mokry” – wyścig określony jako mokry, zwykle rozpoczynany w zmiennych warunkach lub przy mokrym torze, nie będzie przerwany z przyczyn pogodowych, a zawodnik, który chciałby zmienić opony, musi zjechać do depot i zrobić to w trakcie wyścigu.

We wszystkich przypadkach, gdy wyścig zostanie przerwany z powodów pogodowych, ponowny start zostanie określony jako „mokry /wet”.

Jeśli wszystkie treningi i rozgrzewka były przeprowadzane na suchym torze, to w przypadku gdy zaczęło padać tuż przed startem, w trakcie startu lub w trakcie wyścigu (o ile nie ukończono 2/3 lub więcej całkowitego dystansu wyścigu), należy przeprowadzić następującą procedurę:

- po tym jak wszyscy zawodnicy zjadą do depot, ogłoszona będzie 5-cio minutowa przerwa
- przeprowadzone będą maksymalnie 3 okrążenia zapoznawcze; po drugim okrążeniu pierwszemu zawodnikowi pokazana będzie flaga z szachownicą
- zawodnicy po zakończeniu trzeciego okrążenia zajmują swoje miejsca na polach startowych i kontynuowany będzie dalszy ciąg procedury startowej (okrążenie rozgrzewcze itd.).

Jeżeli wszystkie treningi i rozgrzewka były przeprowadzone na mokrym torze, powyższa procedura będzie przeprowadzona w suchych warunkach.

Przerwanie wyścigu

W przypadku, kiedy Dyrektor Zawodów zadecyduje o przerwaniu wyścigu z przyczyn pogodowych lub z innych powodów, poleci wystawienie czerwonych flag na wszystkich punktach obserwacyjnych i na starcie oraz zapalenie czerwonego światła. Wszyscy zawodnicy muszą natychmiast zwolnić i zjechać do depot.

Wynik wyścigu będzie skalkulowany wg poprzedniego okrążenia. Wyniki powyższe zostaną liczone na mecie ostatniego okrążenia, podczas którego jechali wszyscy zawodnicy, przed pokazaniem czerwonej flagi.

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, na dystansie maksymalnie 2/3 liczby okrążeń pełnego wyścigu. Jeżeli wyścig nie będzie mógł być wznowiony, to będzie on uznany za anulowany i jego wyniki nie będą brane pod uwagę do ogólnej klasyfikacji rozgrywek. Punkty za najlepszy czas treningowy będą przyznane.

Jeżeli zostaną ukończone trzy lub więcej okrążeń przez prowadzącego wyścig oraz innych zawodników, będących na tym samym okrążeniu co lider, ale mniej niż 2/3 pełnego dystansu wyścigu, zaokrąglonego w dół do pełnej liczby okrążeń (lub 2/3 właściwego czasu trwania wyścigu), to wyścig będzie wznowiony. Liczba okrążeń drugiej części wyścigu będzie nie wyższa niż potrzebna do zrealizowania 2/3 właściwego dystansu wyścigu, lecz nie mniej niż 5 okrążeń. Wyniki wyścigu przerwane oraz wznowione zostaną policzone łącznie (wynik dodania czasów i okrążeń), 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.

Jeśli rezultaty przerwane wyścigu wskazują, że ukończono 2/3 wyznaczonego dystansu, zaokrąglonego w dół do pełnej liczby okrążeń (lub 2/3 właściwego czasu trwania wyścigu), to uznaje się wyścig jako zakończony i zawodnicy otrzymają punkty w pełnym wymiarze.

Jeżeli wyścig zostanie przerwany na ostatnim okrążeniu, gdy części zawodników pokazana już została flaga z szachownicą, zastosowana będzie następująca procedura:

- dla zawodników, którym pokazana była flaga z szachownicą (przed przerwaniem wyścigu), częściowa klasyfikacja będzie ustalona na koniec ostatniego okrążenia wyścigu
- dla zawodników, którym nie była pokazana flaga z szachownicą (przed przerwaniem wyścigu), częściowa klasyfikacja będzie ustalona na koniec przedostatniego okrążenia wyścigu
- ostateczna klasyfikacja będzie ustalona poprzez połączenie obu częściowych klasyfikacji; zawodnicy nieuczestniczący czynnie w wyścigu, w momencie pokazania czerwonej flagi, oraz zawodnicy którzy w ciągu 5 minut (od pokazania czerwonej flagi) nie zjadą do depot poruszając się na motocyklu, nie będą klasyfikowani.

Jeżeli druga część wyścigu zostanie również przerwana poprzez machanie czerwoną flagą, nie będzie już przeprowadzony trzeci start.

Wznowienie wyścigu

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, Dyrektor Zawodów wyznaczy czas ponownego startu – jeżeli pozwalają na to warunki – nie później niż 20 minut od wywieszenia czerwonej flagi.

Rezultaty przerwane wyścigu muszą być udostępnione zawodnikom przed wznowieniem wyścigu.

Przeprowadzona będzie pełna procedura startowa z okrążeniem zapoznawczym, rozgrzewczym itd. Uwarunkowania wznowione wyścigu będą następujące:

a) w przypadku gdy ukończono mniej niż 3 okrążenia:

- wszyscy zawodnicy mogą ponownie wystartować
- motocykle mogą być naprawiane lub zmienione, tankowanie jest dozwolone
- pozycje na polach startowych będą takie jak w pierwotnym wyścigu

b) w przypadku gdy ukończono 3 lub więcej okrążeń, lecz mniej niż 2/3 dystansu wyścigu:

- tylko zawodnicy, którzy zostali sklasyfikowani w pierwszym wyścigu, będą dopuszczeni do ponownego startu
- motocykle mogą być naprawiane lub zmienione, tankowanie jest dozwolone
- pozycje na polach startowych będą odpowiadały kolejności ukończenia przerwane wyścigu
- końcowe rezultaty wyścigu będą oparte na wynikach każdego zawodnika sklasyfikowanego w obu wyścigach, połączonych razem; zawodnicy, którzy ukończyli identyczną liczbę okrążeń, będą klasyfikowani według połączonych czasów obu wyścigów.

Zakończenie wyścigu

Kiedy prowadzący zawodnik ukończy przewidzianą w Regulaminie liczbę okrążeń wyścigu, będzie mu pokazana na linii mety – i kolejno zawodnikom następnym – flaga z szachownicą, którą osoba funkcyjna pokazywać będzie na poziomie toru (nie z wysokości stanowiska startera!). Kiedy flaga ta zostanie pokazana prowadzącemu wyścig, żaden zawodnik nie będzie mógł wjechać na tor z depot. Zostanie zapalone czerwone światło przy wyjeździe z depot, a osoba funkcyjna stanie z czerwoną flagą przy wyjeździe.

Jeśli do linii mety zbliża się zawodnik/zawodnicy blisko poprzedzający zwycięzcę w trakcie ostatniego okrążenia, starter pokaże im równocześnie flagę z szachownicą i flagę niebieską. Oznacza to, że wyścig jest zakończony dla lidera (i zawodników przekraczających za nim linię mety), a zawodnik/zawodnicy go poprzedzający musi/muszą ukończyć ostatnie dla niego/nich okrążenie i być wymachany/i flagą z szachownicą.

W przypadku foto-finszu pomiędzy dwoma lub więcej zawodnikami, lepsze miejsce zajmie zawodnik, którego krawędź przedniego koła pierwsza przekroczy linię mety. W przypadku remisu, zawodnicy będą sklasyfikowani na podstawie czasu najlepszego okrążenia wyścigu.

Jeżeli z jakiegoś powodu, sygnał zakończenia wyścigu będzie pokazany zanim prowadzący zawodnik ukończy właściwą liczbę okrążeń (lub czas trwania wyścigu), wyścig będzie uznany jako zakończony, kiedy prowadzący zawodnik po raz ostatni przekroczył linię mety, przed pokazaniem sygnału o zakończeniu wyścigu. Jeśli sygnał zakończenia wyścigu będzie opóźniony, wyścig będzie uznany jako ukończony, wtedy kiedy powinien być ukończony.

Wyścigi każdej z klas powinny być rozgrywane oddzielnie. Dopuszcza się połączenie wyścigów klas Rookie 600 i Rookie 1000 Pucharu Polski, lecz z zachowaniem oddzielnej klasyfikacji. Wyścigi klas Superstock 600 Junior i Supersport, Superstock 1000 i Superbike, Pucharu Suzuki GSX-R 600 i 1000 będą połączone, lecz z zachowaniem oddzielnej klasyfikacji. W przypadku zgłoszenia się mniej niż 15 zawodników w Pucharze Markowym, wyścig tej klasy może być przeprowadzony wspólnie z inną klasą Pucharu Polski.

Dystans wyścigu dla poszczególnych klas wynosi:

- Superstock 600 Junior i Supersport	- 60 do 70 km
- Superstock 1000 i Superbike	- 65 do 75 km
- Rookie 600 i 1000	- 40 do 50 km
- Pretendent	- 25 do 35 km
- Suzuki GSX-R	- 30 do 40 km
- Honda CBR 125R	- 25 do 35 km
- Honda Hornet CB 600F	- 25 do 35 km
- BMW S 1000 RR	- 30 do 40 km

Jako rundy podwójne dla poszczególnych klas ustala się:

- Superstock 600Junior, Supersport, Superstock 1000, Superbike-	I, V, VI i VII runda
- Suzuki GSX-R	- I, V, VI i VII runda
- Honda CBR 125R	- I i VI rundę
- Honda Hornet	- I i VII
- BMW S 1000 RR	- VI i VII runda

Organizator zawodów zobowiązany jest do przeprowadzenia instruktażu – przed treningami kwalifikacyjnymi - dla zawodników biorących udział po raz pierwszy w zawodach, zapoznającego z zasadami poruszania się po torze i stosowanej sygnalizacji.

XII. Sygnalizacja oficjalna na zawodach

Jednakowa sygnalizacja obowiązuje podczas treningów i wyścigów.

Flagi i światła używane do dostarczania informacji

- Flaga narodowa

Może być użyta na linii startu jako flaga startowa (do wystartowania wyścigu).

- Zielona flaga

Oznacza, że tor jest wolny od przeszkód. Flaga ta musi być pokazywana poprzez delikatne machanie lub nieruchomo na każdym stanowisku sędziów flagowych na pierwszym okrążeniu każdego treningu, rozgrzewki, w trakcie okrążenia zapoznawczego i rozgrzewającego. Flaga ta musi być pokazana na stanowisku sędziego flagowego natychmiast po incydencie wymuszającym użycie żółtej flagi, gdy zagrożenie już minęło. Machana przez startera jest sygnałem do rozpoczęcia okrążenia rozgrzewającego.

- Zielone światło

Światło musi być włączone przy wyjeździe z depot jako sygnał rozpoczęcia każdego treningu, rozgrzewki, okrążenia zapoznawczego i rozgrzewającego.

- Flaga w żółte i czerwone pasy

Olej, woda, żwir lub inna substancja wpływa na przyczepność toru. Flaga musi być pokazywana nieruchomo przynajmniej na dwóch stanowiskach sędziów flagowych przed tą sytuacją.

- Niebieska flaga

Pokazywana przez machanie wskazuje zawodnikowi, że będzie wyprzedzany przez szybszego zawodnika. Wolniejszy zawodnik nie może powstrzymać szybszego zawodnika. W czasie treningu dany zawodnik musi trzymać się swojego toru jazdy, zwalniać stopniowo aby pozwolić szybszemu zawodnikowi na minięcie siebie. Pokazywana w czasie wyścigu oznacza, że dany zawodnik jest dublowany. Musi pozwolić zawodnikowi (zawodnikom) za sobą na wyprzedzenie przy najbliższej możliwości. Każde naruszenie tej zasady będzie skutkowało karą wykluczenia z wyścigu.

- Flaga z czarno-białą szachownicą

Flaga ta będzie pokazywana przez machanie na linii mety, na poziomie toru, aby wskazać koniec wyścigu lub treningu.

- Flaga z czarno-białą szachownicą + niebieska flaga

Flaga z czarno-białą szachownicą będzie pokazywana przez machanie na linii mety razem z flagą niebieską pokazywaną nieruchomo, na poziomie toru, kiedy do zawodnika (zawodników) zbliża się lider w trakcie ostatniego okrążenia, przed linią mety.

Flagi i światła wyrażające informacje

- Żółta flaga

Pokazywana przez machanie przy każdym rzędzie pól startowych wskazuje, że start do wyścigu jest opóźniony. Pokazywana przez machanie na stanowiskach sędziów flagowych wskazuje, że przed zawodnikiem znajduje się niebezpieczeństwo. Zawodnicy muszą zwolnić i być przygotowani do zatrzymania. Wyprzedzanie jest zabronione, aż do punktu gdzie pokazywana jest zielona flaga.

Każde naruszenie tej zasady w trakcie treningu będzie skutkowało anulowaniem czasu z okrążenia, na którym pojawiło się naruszenie oraz najszybszego okrążenia zawodnika w tym treningu. W przypadku naruszenia tej zasady w trakcie wyścigu, zawodnik będzie ukarany karą procedury przejazdu. Jeżeli natychmiast po wyprzedzeniu zawodnik uświadomił sobie, że popełnił naruszenie, musi podnieść rękę i pozwolić minąć się zawodnikowi, którego wyprzedził. W tym przypadku kara nie będzie nałożona. W trakcie ostatecznego okrążenia inspekcyjnego, flaga ta musi być machana dokładnie w tym miejscu, gdzie sędzia flagowy będzie stał w trakcie treningów, rozgrzewek i wyścigów.

Żółte pulsujące światła wzdłuż toru (jeżeli są używane) przekazują te same instrukcje.

- Pulsujące niebieskie światła

Będą włączone przy wyjeździe z depot przez cały czas trwania treningów i wyścigów. Zawodnik wjeżdżający na tor nie może przeszkadzać zawodnikom już znajdującym się na torze.

- Biała flaga

Na torze znajduje się wolno poruszający się samochód organizatora (np. karetka). Pokazywana przez machanie na dwóch stanowiskach przed pojazdem informuje zawodnika, że napotka pojazd na bieżącym lub następnym odcinku toru. Wyprzedzanie wolno poruszającego się pojazdu jest dozwolone. Zabronione jest wyprzedzanie innego zawodnika - chyba że jest on dużo wolniejszy – aż do momentu minięcia pojazdu. Zaraz po tym, jak pojazd zatrzyma się na torze, białe flagi muszą być utrzymywane i dodatkowo żółte flagi muszą być wystawione.

- Czerwona flaga i czerwone światła

Kiedy wyścig lub trening jest przerwany, czerwona flaga będzie pokazywana przez machanie na każdym stanowisku sędziego flagowego oraz czerwone światła wokół toru będą włączone. Zawodnicy muszą wolno wrócić do depot.

- Czerwona flaga i/lub czerwone światła pokazywana nieruchomo (w depot lub na torze)

Zawodnicy muszą się zatrzymać. Nie mogą przejeżdżać za tą flagę lub światło.

Kiedy wyjazd z depot jest zamknięty, ta flaga będzie pokazywana nieruchomo przy wyjeździe z depot oraz czerwone światło będzie włączone. Zawodnikom nie zezwala się na wyjazd z depot. Każde naruszenie tej zasady będzie karane wykluczeniem. Czerwona flaga będzie pokazywana nieruchomo na polach startowych na koniec okrążenia zapoznawczego (dojazdowego) i na koniec okrążenia rozgrzewającego. Czerwona flaga może być również użyta do zamknięcia toru.

Czerwone światła będą włączone na linii startu na około 2 do 5 sekund do rozpoczęcia wyścigu (startu do wyścigu).

- Czarna flaga razem z białym numerem na czarnej tablicy sygnalizacyjnej

Flaga ta jest pokazywana na linii startu/mety i niektórych stanowiskach sędziów flagowych (na żądanie Sędziego Zawodów). Zawodnik z tym numerem musi zatrzymać się w depot na koniec aktualnie wykonywanego okrążenia i nie może wrócić do wyścigu, jeśli nie poleci mu tego sędziego lub Dyrektor Zawodów. Każde naruszenie tej zasady będzie karane wykluczeniem.

- Czarna flaga z pomarańczowym kołem o średnicy 40cm, razem z białym numerem na czarnej tablicy sygnalizacyjnej

Ta flaga jest pokazywana na linii startu/mety i niektórych stanowiskach sędziów flagowych (na żądanie Dyrektora Zawodów). Informuje zawodnika, którego numer startowy jest pokazywany, że jego motocykl ma problemy techniczne mogące zagrozić jemu lub innym i że musi natychmiast opuścić tor. Każde naruszenie tej zasady będzie karane wykluczeniem.

Samochody medyczne, jeżeli mają wjeżdżać na tor, muszą być wyposażone w niebieskie i/lub żółte pulsujące światła. Słowa „MEDICAL CAR” muszą być wyraźnie widoczne z tyłu i na bokach samochodu. Wyprzedzanie samochodu medycznego jest dozwolone.

Sędziowie flagowi 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 w wyposażeniu stanowisk sędziów flagowych nie powinny być używane kolory zbieżne z kolorami flag sygnałowych.

XIII. Przepisy porządkowe

1. Każdy zawodnik zobowiązany jest podporządkować się bezwzględnie wszystkim poleceniom organizatora i przepisom obowiązujących regulaminów, pod groźbą wykluczenia z zawodów. Odpowiada on także za zachowanie członków swojej ekipy.

2. Jazda w depot i po torze - w kierunku przeciwnym do ruchu - jest zabroniona, pod groźbą wykluczenia z zawodów.

3. Zawodnik, który w treningu lub wyścigu przypadkowo opuścił tor, musi na niego wrócić w miejscu wskazanym przez osobę funkcyjną lub w taki sposób, aby nie przyniosło mu to korzyści czasowych. Złamanie tej zasady w czasie treningu kwalifikacyjnego spowoduje niezaliczenie czasu z tego okrążenia. Jeśli sytuacja taka będzie miała miejsce w czasie wyścigu, zawodnik będzie ukarany karą przejazdu.

4. Wszelkie naprawy i regulacje na trasie zawodnik musi wykonywać osobiście, bez żadnej pomocy z zewnątrz. Jedynie osoba funkcyjna może pomóc zawodnikowi podnieść i przytrzymać motocykl lub udzielić pomocy w jego odpaleniu.
5. Zjazd do depot zawodnik powinien sygnalizować przez podniesienie ręki.
6. Zawodnikom nie zezwala się na przewożenie innej osoby na motocyklu lub bycia przewożonym przez innego zawodnika na jego motocyklu (wyjątek: innego zawodnika lub przez innego zawodnika po fladze z szachownicą lub czerwonej fladze).
7. Niewymuszone warunkami jazdy (samowolne) zatrzymanie się na torze w trakcie treningów i wyścigów jest zabronione.
8. Trenowanie startu jest dozwolone jedynie kiedy jest to bezpieczne, przy wyjeździe z depot, przed wjechaniem na tor, lub na okrążeniu zjazdowym, po pokazaniu flagi z szachownicą, poza optymalnym torem jazdy.
9. Każdy zawodnik zobowiązany jest do używania w parku maszyn mat środowiskowych w miejscu serwisowania motocykla. Za nieprzestrzeganie powyższego organizator **może** nałożyć karę finansową na zawodnika w wysokości do 200 zł.
10. Zawodnicy mogą wjeżdżać do depot w trakcie treningu i wyścigu w celu dokonania regulacji motocykla lub zmiany opon. W trakcie wyścigu wszystkie tego typu prace **muszą** być przeprowadzane w depot w strefie napraw. Tankowanie i zmiana motocykla są zabronione po minięciu przez prowadzącego zawodnika linii mety po pierwszym okrążeniu wyścigu.
11. Zawodnicy muszą przestrzegać ograniczenia prędkości w depot do 60 km/godz., obowiązującego w trakcie całych zawodów. Ograniczenie prędkości obowiązuje na odcinku oznaczonym znakami drogowymi B-33 i B-34. Na zawodnika, który złamie to ograniczenie, nałożona będzie kara finansowa w wysokości 100 zł.
12. Zabroniona jest jakakolwiek forma łączności (komunikowania się) z zawodnikiem poruszającym się na motocyklu, za wyjątkiem kostki do pomiaru czasu (transpondera), kamer pokładowych i tablic pokazywanych w depot.
13. Organizator ma prawo do przeprowadzenia – w dowolnym dniu i porze zawodów (zgodnie z harmonogramem czasowym) – kontroli antydopingowej losowo wybranych zawodników. Kontrola musi być przeprowadzona pod nadzorem lekarza zawodów.
14. Zawodnik, który w czasie treningu lub wyścigu uległ wypadkowi i była mu udzielona pomoc lekarska, musi uzyskać pisemną zgodę lekarza zawodów na dalszy udział w zawodach. Obowiązek uzyskania zgody leży po stronie zawodnika.
15. Niedopuszczenie zawodnika do zawodów, z uwagi na jego aktualny stan zdrowia, jest możliwy wyłącznie w oparciu o pisemną opinię lekarza zawodów.
16. Rekord okrążenia toru może być pobity przez zawodnika tylko w czasie wyścigu.
17. Organizator winien zapewnić oznakowany pojemnik do wylewania zużytego oleju.

XIV. Klasyfikacja w zawodach.

Zawodnik będzie sklasyfikowany w wyścigu, gdy minie linię mety na torze (nie w depot) za zwycięzcą wyścigu, pokonawszy nie mniej niż 75% dystansu zwycięzcy (zaokrąglonego w górę do pełnej liczby okrążeń) i przyjedzie nie później niż 5 minuty po zwycięzcy. W momencie przekraczania linii mety zawodnik musi mieć kontakt z motocyklem.

Za zajęte miejsca w wyścigu każdej z klas – za wyjątkiem klasy Pretendent - zawodnicy otrzymują punkty do klasyfikacji indywidualnej, jak niżej:

M-ce	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	XIII	XIV	XV
Pkt.	25	20	16	13	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

W Mistrzostwach Polski oraz w Pucharze Suzuki GSX-R, za uzyskanie najlepszego czasu w treningach kwalifikacyjnych, a także najlepszego czasu jednego okrążenia w wyścigu, zawodnik

otrzyma 1 punkt dodatkowy do klasyfikacji indywidualnej (nawet, jeśli nie skończy wyścigu). Zawodnicy startujący w połączonym wyścigu klas Superstock 600 Junior i Supersport, sklasyfikowani będą wszyscy w klasie Supersport. Zawodnicy zgłoszeni także do klasy Superstock 600 Junior (spełniający kryteria podane w pkt. IV.1) będą mieli prowadzoną oddzielną klasyfikację Młodzieżowych Mistrzostw Polski.

W wyścigach zagranicznych, będących rundami Mistrzostw Polski, polscy zawodnicy otrzymują punkty wg faktycznie zajętych miejsc, a pamiątkowe puchary i nagrody finansowe – z wyłączeniem zawodników zagranicznych. Dla klasy Superstock 600 Junior punkty, puchary i nagrody finansowe przyznawane będą tylko zawodnikom posiadającym polskie obywatelstwo, startującym na motocyklach w specyfikacji Superstock 600.

W rozgrywanych na torach zagranicznych wyścigach klas Pucharu Polski, puchary i punkty przyznawane będą z wyłączeniem zawodników zagranicznych.

Dla podniesienia poziomu sportowego oraz atrakcyjności połączonego wyścigu klas Superstock 1000 i Superbike, przewiduje się prowadzenie dodatkowej, łącznej klasyfikacji tego wyścigu, bez podziału na klasy (formuła X-Treme). Za zajęte miejsca przyznawane będą punkty, w wysokości jak w tabeli. Przewiduje się również puchary i nagrody rzeczowe za wyścig, ufundowane przez sponsora. Klasyfikacja ta prowadzona będzie tylko na rundach rozgrywanych w Polsce.

Organizator zawodów – lub zespół chronometrażu - ma obowiązek przesłania wyników zawodów w formie elektronicznej do Biura Sportu ZG PZM, w ciągu 48 godzin od ich zakończenia.

XV. Protesty

Każdy protest musi być zgłoszony na piśmie i poparty kaucją. 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 motocykla, paliwa, zachowania zawodnika itp.

Protesty powinny być składane na ręce Dyrektora Zawodów i zgłosić je może wyłącznie zawodnik lub kierownik ekipy/teamu (wskazany imiennie w zgłoszeniu). Protest złożony przez inne osoby nie będzie rozpatrywany.

Kaucja za złożenie protestu – zwrotna w przypadku jego uznania – wynosi:

- 3000 zł gdy konieczne jest rozbieranie silnika
- 1000 zł w pozostałych przypadkach

Jeżeli skutek przyjętego protestu zajdzie konieczność demontażu niektórych elementów motocykla, dokonuje tego zawodnik, przeciwko któremu złożono protest lub jego mechanik, w obecności Kierownika Komisji Technicznej.

W przypadku odrzucenia protestu połowę kaucji otrzymuje zawodnik, którego pojazd musiał być rozbierany.

XVI. Klasyfikacja końcowa rozgrywek

Klasyfikacja końcowa Mistrzostw Polski i Pucharu Polski (za wyjątkiem klasy Pretendent) – indywidualna, oddzielna dla każdej klasy. Miejsce zawodnika w klasyfikacji końcowej (jak i w trakcie sezonu) wylicza się sumując jego punkty zdobyte we wszystkich rozegranych rundach. Przy równej ilości punktów decyduje większa liczba lepszych miejsc, a następnie większa ilość lepszych czasów startowych.

Warunkiem przyznania tytułu Młodzieżowego Mistrza i v-ce Mistrza Polski w klasie Superstock 600 Junior jest spełnienie warunków RSM pkt. 3.10.1 oraz sklasyfikowanie minimum 6 zawodników. Tytuł II v-ce Mistrza Polski zostanie przyznany gdy sklasyfikowanych będzie minimum 9 zawodników.

Warunkiem przyznania tytułów Międzynarodowego Mistrza i v-ce Mistrza Polski w klasach Supersport, Superstock 1000 i Superbike jest spełnienie warunków RSM pkt. 3.10.1 oraz

sklasyfikowanie minimum 6 zawodników w danej klasie. Tytuł II v-ce mistrza zostanie przyznany, gdy sklasyfikowanych zostanie minimum 10 zawodników.

W klasyfikacji Formuły X-Treme (połączonych klas Superstock 1000 i Superbike) przyznane będą puchary i nagrody rzeczowe dla trzech pierwszych zawodników, ufundowane przez sponsora.

W Pucharze Polski, w obydwu klasach Rookie, zawodnicy którzy uzyskają największą ilość punktów, zdobytych łącznie we wszystkich rundach, otrzymają na zakończenie sezonu „Puchar Polski”. W przypadku sklasyfikowania powyżej 15 zawodników, puchary będą wręczane za trzy pierwsze miejsca.

W Pucharze Polski w klasie Pretendent punkty za poszczególne rundy nie będą przyznawane, a klasyfikacja łączna sezonu nie będzie prowadzona.

W Pucharach Markowych puchary i nagrody rzeczowe fundują promotorzy klas, zgodnie z umową podpisaną z Polskim Związkiem Motorowym.

W Mistrzostwach Polski prowadzona będzie również klasyfikacja zespołów sponsorskich, zobowiązanych do wykupienia licencji sponsorskiej dla każdego członka zespołu. Skład liczbowy zespołu nie jest limitowany i może się zmieniać osobowo w trakcie sezonu. Do klasyfikacji – prowadzonej tylko jako łączna całego sezonu – zalicza się punkty zdobyte przez dwóch najlepszych (najwyżej sklasyfikowanych) członków zespołu w danej klasie, we wszystkich rundach (w tym również na rundach zagranicznych). Klasyfikacja będzie prowadzona oddzielnie dla każdej klasy, pod warunkiem zgłoszenia do rozgrywek danej klasy minimum trzech zespołów. Zwycięski zespół otrzymuje pamiątkowy puchar.

Klasyfikacja „Debiutant Roku” w klasach Mistrzostw Polski prowadzona będzie wśród zawodników, którzy w 2010 roku po raz pierwszy startowali w Mistrzostwach Polski w danej klasie. Udział w ostatnim wyścigu sezonu 2009 w tej klasie nie eliminuje zawodnika z ubiegania się o tytuł „Debiutanta Roku”. Zwycięzcą zostanie ten zawodnik, który spełniając powyższe kryteria, zajmie najwyższe miejsce w swojej klasie. Klasyfikowani będą tylko zawodnicy polscy.

W klasach Mistrzostw Polski (Supersport, Superstock 1000 i Superbike) prowadzona będzie klasyfikacja producentów (tylko jako łączna sezonu), do której zaliczane będą punkty zdobyte przez najwyżej sklasyfikowanego zawodnika, jadącego na motocyklu danej marki.

XVII. Paliwo

We wszystkich wyścigach obowiązuje wyłącznie paliwo bezołowiowe.

Badanie paliwa podczas zawodów przeprowadzane będzie przy użyciu odczynników chemicznych.

W przypadku zakwestionowania jego wyników przez którąkolwiek ze stron, na jej koszt zlecone może być badanie laboratoryjne.

XVIII. Ubezpieczenie zawodów

Organizator ma obowiązek ubezpieczenia zawodów od odpowiedzialności cywilnej na rzecz osób trzecich, na pokrycie odpowiedzialności własnej a także zawodników, sponsorów, osób oficjalnych i funkcyjnych. Ubezpieczenie powinno zaczynać się 1 dzień przed oficjalnymi treningami i kończyć 1 dzień po zawodach.

Organizator nie przyjmuje na siebie odpowiedzialności za ewentualne szkody i straty, tak w stosunku do zawodników jak i za spowodowane przez zawodników pośrednio lub bezpośrednio szkody i straty w stosunku do osób trzecich i ich mienia.

Organizator musi zabezpieczyć zawody zgodnie z regulaminem organizacji służby medycznej zawodów motocyklowych oraz wyznaczyć niezbędną ilość osób funkcyjnych, posiadających odpowiednie uprawnienia i ubezpieczyć je od NNW.

XIX. Regulamin Uzupełniający Zawodów

Organizator każdej rundy Mistrzostw Polski i Pucharu Polski ma obowiązek opracowania Regulaminu Uzupełniającego Zawodów wraz z harmonogramem czasowym, przesłania go do GKSM celem zatwierdzenia, a następnie rozesłania do wszystkich zainteresowanych klubów i Okręgów PZM, w terminie sześciu tygodni przed zawodami.

Regulamin Uzupełniający Zawodów musi być zgodny z RSM i niniejszym Regulaminem Ramowym. W sprawach nieujętych w Regulaminie Ramowym, obowiązują przepisy RSM.

Władze zawodów, które muszą być podane w Regulaminie Uzupełniającym, stanowią:

- Dyrektor Zawodów
- z-cy Dyrektora Zawodów
- kierownik biura zawodów
- kierownik komisji technicznej
- kierownik trasy
- kierownik chronometrażu
- komisarz ds. ochrony środowiska
- lekarz zawodów

Osoby te muszą posiadać odpowiednie kwalifikacje potwierdzone stosowną licencją FIM/UEM/PZM.

Zatwierdzony przez GKSM Regulamin Uzupełniający i harmonogram nie może być zmieniony bez jej zgody. W wyjątkowych wypadkach (względny bezpieczeństwa, działanie siły wyższej) Sędzia Zawodów może wprowadzić do niego zmiany, zatwierdzone na posiedzeniu Jury.

Wszystkie zmiany i dodatkowe ustalenia muszą być niezwłocznie podane do wiadomości uczestników zawodów w formie komunikatów, odczytanych przez spikera i wywieszonych na tablicy informacyjnej.

XX. Jury

Powołuje się jury (komisję sędziowską), w składzie 3-osobowym, do nadzoru przebiegu zawodów, rozpatrywania protestów, rozstrzygania spraw spornych, itp.

W skład jury wchodzi: Sędzia Zawodów, delegat Głównej Komisji Sportu Motocyklowego oraz przedstawiciel środowiska wyścigów motocyklowych. Obradom Jury przewodniczy Sędzia Zawodów lub wskazany przez niego członek Jury.

XXI. Nagrody

Organizator zawodów krajowych zakupi i wręczy pamiątkowe puchary dla trzech pierwszych zawodników w każdej klasie, za wyjątkiem pucharów markowych (dla których puchary fundują promotorzy tych klas), oraz wypłaci nagrody finansowe dla klas Mistrzostw Polski wg poniższej tabeli.

Klasa	Superstock 600 Junior			Superstock 1000			Supersport Superbike		
	do 12	12-20	pow. 20	do 12	12-20	pow. 20	do 12	12-20	pow. 20
I	250	250	300	300	300	350	350	350	400
II	150	150	200	200	200	250	250	250	300
III	100	100	150	150	150	200	200	200	250
IV	-	80	100	-	100	150	-	150	200
V	-	-	80	-	-	100	-	-	150
VI	-	-	80	-	-	80	-	-	100
Razem:	500	580	910	650	750	1130	800	950	1400

Za drugi wyścig (rundy podwójne) nagrody będą wypłacane w wysokości 70% wartości podanej w tabeli. Wypłaty nagród Organizator dokonuje po ogłoszeniu wyników ostatecznych, bezpośrednio

zawodnikowi lub upoważnionemu pisemnie przedstawicielowi klubu zawodnika. Nagrody nieodebrane w dniu zawodów należy przesłać przekazem pocztowym na adres zawodnika, w terminie 3 dni od zakończenia zawodów.

W rundach zagranicznych puchary i nagrody finansowe funduje Główna Komisja Sportu Motocyklowego.

XXII. Obowiązki Dyrektora Zawodów

Podstawowe obowiązki Dyrektora Zawodów podaje RSM rozdz. 2 pkt.2.9, a ponad to:

- podejmuje wszystkie decyzje dotyczące przeprowadzenia zawodów zgodnie z RSM, Regulaminem Ramowym i Regulaminem Uzupełniającym zawodów,
- sprawuje nadzór nad prawidłową pracą wyznaczonych komisji i osób urzędowych,
- może nie dopuścić do startu zawodnika lub motocykl, jeśli zagrażają bezpieczeństwu innych uczestników zawodów
- może usunąć z miejsca zawodów każdą osobę, odmawiającą podporządkowania się poleceniom osób funkcyjnych
- dba o przestrzeganie kodeksu ochrony środowiska
- uczestniczy w posiedzeniach Jury

XXIII. Kalendarz zawodów

Termin	Nazwa	Organizator	Miejsce
1/2.05.2010	I/II runda Mistrzostw Polski I runda Pucharu Polski	Automobilklub Polski ul. Pańska 85 00-834 Warszawa tel. (22) 652 81 20 fax. (22) 652 81 10 klub@ak-polski.org.pl	Modlin
15/16.05.2010	III runda Mistrzostw Polski II runda Pucharu Polski (tylko klasy Rookie) Puchar Alpe Adria	ACCR	Brno (CZ)
3/4.07.2010	IV runda Mistrzostw Polski III runda Pucharu Polski (tylko klasy Rookie) Puchar Alpe Adria	SMF	Slovakiaring Stowacja
24/25.07.2010	V runda Mistrzostw Polski IV runda Pucharu Polski (tylko klasy Rookie) Puchar Alpe Adria	ACCR	Most (CZ)
7/8.08.2010	VI/VII runda Mistrzostw Polski V runda Pucharu Polski Puchar Alpe Adria	Automobilklub Wielkopolski Tor „Poznań” ul. Wyścigowa 3 62-081 Przeźmierowo tel. (0-61) 814 35 51 tel/fax. (0-61) 868 22 68 tor@aw.poznan.pl www.aw.poznan.pl	Poznań

21/22.08.2010	VIII/IX runda Mistrzostw Polski VI runda Pucharu Polski	Automobilklub Wielkopolski Tor „Poznań” ul. Wyścigowa 3 62-081 Przeźmierowo tel. (0-61) 814 35 51 tel/fax. (0-61) 868 22 68 tor@aw.poznan.pl www.aw.poznan.pl	Poznań
18/19.09.2010	X/XI runda Mistrzostw Polski VII runda Pucharu Polski oraz zakończenie sezonu dla Pucharu Polski	Automobilklub Wielkopolski Tor „Poznań” ul. Wyścigowa 3 62-081 Przeźmierowo tel. (0-61) 814 35 51 tel/fax. (0-61) 868 22 68 tor@aw.poznan.pl www.aw.poznan.pl	Poznań

XXIV. Obowiązujące wzory druków

Załącznik nr 1 Druk zgłoszenia do zawodów

Załącznik nr 2 Wniosek o certyfikat

Załącznik nr 3 Wniosek o licencję

Załącznik nr 4 Protokół z egzaminu na certyfikat

Załącznik nr 5 Sprawozdanie Sędziego Zawodów

Załącznik nr 6 Lista zawodników przystępujących do egzaminu na licencję B

Załącznik nr 7 Karta wypadkowa

Logo
organiza-
tora

Nazwa, adres, tel/fax/e-mail Organizatora



KARTA ZGŁOSZENIA / ENTRY FORM
Wyścigowe Motocyklowe Mistrzostwa Polski i Puchar Polski
.....runda

MISTRZOSTWA POLSKI
POLISH CHAMPIONSHIPS

[] Superstock 600 Jr [] Rookie do 600
[] Supersport [] Rookie pow 600
[] Superstock 1000 [] Pretendent
[] Superbike

PUCHAR POLSKI
POLAND CUP

PUCHARY MARKOWE
CUPS

[] Honda CB 600F Hornet
[] Honda CBR125
[] Suzuki GSX-R 600
[] Suzuki GSX-R 1000
[] BMW S1000 RR

ZAWODNIK/RIDER:

1. Nazwisko i imię /Name & Surname:
2. Adres: Ulica/StreetNr.....
Miasto/CityKod/Postcode -
3. Telefon/Fax:Tel. Komórkowy/Mobile
4. Nr licencji/Licence
5. Klub/Club:.....Team:.....
6. E-mail.....@

DANE MOTOCYKLA/BIKE:

Marka/Make Typ/TypePojemność/Capacity.....

POTWIERDZENIE KLUBOWE/CLUB STAMP:

Kierownik ekipy/teamu -

Pieczętka Klubu

.....
pieczętka i podpis osoby uprawnionej

Niżej podpisany stwierdza, iż Regulaminy: RSM, rozgrywek 2010, uzupełniający zawodów oraz lista zakazanych substancji są mu znane i zobowiązuje się je przestrzegać.

Oświadcza, że jest świadomy ryzyka i zagrożeń, bierze na siebie pełną odpowiedzialność za ewentualne następstwa treningu i wyścigu oraz, że za szkody wobec zdrowia i szkód materialnych nie będzie stawiał żadnych roszczeń wobec Organizatora.

Wyraża zgodę na przetwarzanie danych osobowych do celów marketingowo-promocyjnych Organizatora zgodnie z ustawą z dnia 29.08.1997 r. o ochronie danych osobowych (Dz.U. nr 133 z 1997 r. poz. 883)

.....
data/date

.....
podpis zawodnika/signature

WNIOSEK O NADANIE CERTYFIKATU SPORTU MOTOCYKLOWEGO

Proszę o wydanie certyfikatu do uprawiania 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.

.....
Podpis rodzica

.....
Podpis rodzica

(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 ZO PZM

ZAŚWIADCZENIE

Brak przeciwwskazań - niniejszym dopuszcza się zawodnika
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 format 3,5 x 4 cm

WNIOSEK O PRZYZNANIE LICENCJI

Proszę o przyznanie licencji **B/A*** do uprawiania dyscypliny sportu **MOTOCYKLOWEGO** w konkurencji:

Nazwisko i imię:
Data i miejsce urodzenia:
Miejsce zamieszkania:
Przynależność klubowa:
Okres na jaki licencja ma być wydana:
(wypełnić w przypadku ubiegania się o lic. na czas oznaczony)

Niniejszym zobowiązuję się do uczestnictwa we współzawodnictwie sportowym w **sporcie motocyklowym** w konkurencji:
Potwierdzam jednocześnie swoim podpisem, że znam Regulaminy PZM, FIM, UEM oraz Regulaminy Sportu Motocyklowego i zobowiązuję się do wykonywania przewidzianych w przepisach obowiązków zawodnika oraz do przestrzegania warunków uprawiania danej konkurencji sportu, w tym także do poddania się odpowiedzialności dyscyplinarnej.

.....
Data i podpis wnioskodawcy

Jako ustawowi przedstawiciele naszego małoletniego syna / córki* wyrażamy zgodę na uprawianie przez niego **sportu motocyklowego** w konkurencji:

.....
Podpis rodzica

.....
Podpis rodzica

(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 certyfikat przez osobę niestowarzyszoną lub niezatrudnioną w klubie potwierdzenie danych następuje przez właściwy do miejsca zamieszkania Zarząd Okręgowy PZM.

.....
Podpis i pieczęć ZO PZM

ZAŚWIADCZENIE**

Brak przeciwwskazań - niniejszym dopuszcza się zawodnika
do uprawiania sportu motocyklowego w konkurencji

.....
Podpis i pieczęć lekarza uprawnionego
do orzecznictwa sportowo-lekarskiego

Przyznano licencję sportowo-motocyklową **B/A*** w konkurencji numer:

.....
Miejscowość i data wydania

.....
Pieczęć i podpis

* niepotrzebne skreślić

** uwiaryzelniona kopia książeczki zdrowia sportowca z aktualnym ważnym badaniem - (dotyczy wyłącznie osób stowarzyszonych)

PROTOKÓŁ Z EGZAMINU NA CERTYFIKAT

Nazwisko i imię:

Data i miejsce urodzenia:

Przynależność klubowa:

Nazwa zawodów:

Data i miejsce zawodów:

.....
Podpis zawodnika

Komisja egzaminacyjna w składzie:

- 1..... - kierownik zawodów
- 2..... - Sędzia Zawodów z licencją „P”
- 3..... - trener/instruktor sportu motocyklowego

przeprowadziła egzamin na certyfikat sportu motocyklowego:

Zaliczono egzamin teoretyczny z wynikiem – pozytywnym/negatywnym*

Zaliczono egzamin praktyczny z wynikiem – pozytywnym/negatywnym*

Komisja wnioskuję o wydanie/ nie wydanie* certyfikatu na uprawianie sportu motocyklowego.

Podpisy Członków Komisji:

1..... 2..... 3.....

Pieczętka organizatora

....., dnia 2009 r.

- niepotrzebne skreślić

•

Sprawozdanie
Sędziów Zawodów motocyklowych organizowanych w dniu

Nazwa zawodów:

Organizator zawodów:

Sędzia zawodów:Licencja nr.....

Dyrektor zawodów:Licencja nr.....

W zawodach wystartowało:

Klasa		1 bieg		2 bieg	
		wystartowało	ukończyło	wystartowało	ukończyło
WMMP					
Puchar Polski					
Puchary Markowe					

Do egzaminu na licencję przystąpiło.....zawodników, zdało.....

Ilość zawodników zagranicznych:

Warunki atmosferyczne:

Licencja toru ważna do dnia:nr.....

Ocena stanu technicznego toru – trasy ,zabezpieczenia, strefy bezpieczeństwa prób, odcinków, oznakowania, odbiór trasy:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Zabezpieczenie medyczne zawodów, uzgodnienia ze szpitalem:

.....

.....

.....

.....

Organizacja parku maszyn i zabezpieczenie socjalne:

.....

.....

Załącznik nr 5

.....
.....
.....

Ocena przygotowania zawodów pod względem ekologicznym:

.....
.....
.....
.....

Czas trwania zawodów i zgodność z harmonogramem:

.....
.....
.....
.....

Wypadki w czasie zawodów (nazwiska zawodników, klub, wpis do książeczki zdrowia - do sprawozdania dołączyć karty wypadków):

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Protesty i sposób ich załatwienia:

.....
.....
.....
.....
.....
.....

Uwagi odnośnie zachowania zawodników i osób oficjalnych:

.....
.....
.....
.....

Ocena organizacji zawodów pod względem zgodności z RSM (praca biura zawodów, osób funkcyjnych, chronometrażu, łączność, odbiór techniczny, bezpieczeństwo na zawodach i inne):

.....
.....
.....
.....
.....

Załącznik nr 5

Ocena organizacji zawodów (otwarcie, zakończenie ,dekoracja ,wystrój terenu zawodów, udział osób urzędowych, władz sportu, publiczność, itp.):

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Wnioski Sędziego Zawodów:

.....
Podpis Sędziego Zawodów