



**POLSKI ZWIĄZEK MOTOROWY
GŁÓWNA KOMISJA SPORTU MOTOCYKLOWEGO**

Regulamin Sportu Motocyklowego

Zasady Rozgrywek

MOTOCROSS

2022

SPIS TREŚCI

A. ZASADY ROZGRYWEK

01. PRZEPISY OGÓLNE
02. KONKURENCJA MOTOCROSS
03. ORGANIZATOR
04. DOKUMENTY OFICJALNE ZAWODÓW
05. ZGODY I UBEZPIECZENIA
06. BADANIA LEKARSKIE
07. LICENCJE/EGZAMIN/AMATOR
08. TOR MOTOCROSSOWY
09. BIURO ZAWODÓW I RECEPCJA
10. BIURO KIEROWNICTWA ZAWODÓW
11. CHRONOMETRAŻ
12. PARK MASZYN (PADDOCK)
13. BIURO PRASOWE
14. INSTALACJE DLA PUBLICZNOŚCI
15. POMOC W NAGŁYCH WYPADKACH
16. INDYWIDUALNE MOTOCROSSOWE MISTRZOSTWA I PUCHARY
17. REGULAMIN UZUPEŁNIAJĄCY
18. HARMONOGRAM CZASOWY ZAWODÓW
19. OSOBY URZĘDOWE
20. JURY
21. NUMERY STARTOWE
22. ZGŁOSZENIA DO ZAWODÓW
23. WPISOWE
24. STRÓJ I WYGLĄD ZAWODNIKÓW I MECHANIKÓW
25. WSTĘPNA WERYFIKACJA
26. KONTROLA TECHNICZNA
27. KONTROLA TORU
28. SPOTKANIE SĘDZIEGO GŁÓWNEGO ZAWODÓW LUB JURY Z ORGANIZATOREM
29. TRENING DOWOLNY, PRÓBY STARTÓW, TRENING KWALIFIKACYJNY I WYŚCIG KWALIFIKACYJNY
30. ODPRAWA ZAWODNIKÓW
31. WYŚCIGI
32. WYNIKI
33. STREFA OCZEKIWANIA I PROCEDURA STARTU
34. PRZERWANIE WYŚCIGU
35. CISZA NOCNA W PARKU MASZYN
36. SESJA AUTOGRAFOWA
37. ZACHOWANIE ZAWODNIKA I POMOC PODCZAS TRENINGU I WYŚCIGU
38. SYGNAŁY OFICJALNE
39. PROTESTY
40. WERYFIKACJA I KONTROLA PO WYŚCIGU
41. RUNDA HONOROWA
42. KONFERENCJA PRASOWA
43. KARY

B. REGULAMIN SZCZEGÓŁOWY MIĘDZYNARODOWYCH INDYWIDUALNYCH MISTRZOSTW POLSKI W MOTOCROSSIE

01. ZASADY OGÓLNE
02. PODZIAŁ NA KLASY I WYMAGANIA LICENCYJNE
03. CZAS TRWANIA WYŚCIGU W POSZCZEGÓLNYCH KLASACH
04. LICZBA RUND
05. ZGŁOSZENIE DO ZAWODÓW
06. TRENINGI
07. KOLEJNOŚĆ WJAZDU NA START
08. KLASYFIKACJA
09. HARMONOGRAM CZASOWY MIĘDZYNARODOWYCH INDYWIDUALNYCH MISTRZOSTW POLSKI W MOTOCROSSIE
10. NAGRODY

C. REGULAMIN SZCZEGÓŁOWY KLUBOWYCH MISTRZOSTW POLSKI

D. REGULAMIN SZCZEGÓŁOWY ZESPOŁÓW SPONSORSKICH

E. REGULAMIN SZCZEGÓŁOWY PUCHARU POLSKI W MOTOCROSSIE

01. PUCHAR POLSKI
02. WYMAGANE LICENCJE W POSZCZEGÓLNYCH KLASACH
03. ZAWODNICZY NIE POSIADAJĄCY LICENCJI PZM
04. PODZIAŁ NA KLASY
05. CZAS TRWANIA WYŚCIGÓW
06. ZGŁOSZENIE DO ZAWODÓW
07. HARMONOGRAM CZASOWY
08. TRENINGI
09. START
10. KOLEJNOŚĆ WJAZDU NA MASZYNĘ STARTOWĄ
11. WYNIKI – KLASYFIKACJA KOŃCOWA
12. NAGRODY

F. REGULAMIN TECHNICZNY MOTOCROSS

- I - MOTOCYKLE
- II - QUADY

A. ZASADY ROZGRYWEK

01. PRZEPISY OGÓLNE

01.1. Nadzór nad imprezami ogólnopolskimi sprawuje Główna Komisja Sportu Motocyklowego (zwana dalej GKSM) między innymi poprzez:

- a) ustalenia na dany sezon sportowy charakteru zawodów
- b) nadawanie tytułów i nagród regulaminowych, o które mogą się ubiegać zawodnicy
- c) ustalenie wysokości wpisowego zawodów Kalendarza centralnego PZM
- d) ustalenie Kalendarza zawodów centralnych,
- e) zatwierdzanie Regulaminu Uzupełniającego zawodów Centralnych
- f) ocenę organizatorów zawodów na podstawie sprawozdania Sędziego Głównego Zawodów

01.2. Nadzór nad Mistrzostwami Stref, Okręgów i zawodami okazjonalnymi odbywającymi się w danym okręgu sprawują Okręgowe Komisje Sportu Motocyklowego (dalej zwane OKSM). Gestorzy Stref mają obowiązek przesłać Regulamin Ramowy i kalendarz zawodów o Mistrzostwo Stref do GKSM w celu zweryfikowania i zatwierdzenia.

01.3. W terminach, kiedy rozgrywane są w Polsce Mistrzostwa Europy, GKSM może wyrazić zgodę na włączenie Mistrzostw Polski. W takiej sytuacji nadrzędnym jest regulamin imprezy wyższej rangi.

01.4. Organizator Pucharu Polski może być jednocześnie w tym samym czasie i miejscu organizatorem zawodów o Mistrzostwo Strefy/Mistrzostwo Okręgu.

01.6. Rozgrywanie innych wyścigów przy Mistrzostwach Polski i Pucharze Polski na wniosek organizatora, tylko za zgodą GKSM.

01.7. W terminie Mistrzostw Europy rozgrywanych na terenie Polski, Mistrzostw Polski i Pucharu Polski nie mogą być planowane i wpisane do kalendarzy zawody o Mistrzostwo Strefy/Mistrzostwo Okręgu. Za wyjątkiem art. 1.4.

02. KONKURENCJA MOTOCROSS

02.1. DEFINICJA MOTOCROSSU

Motocross jest wyścigiem terenowym na wytyczonym i odpowiednio przygotowanym torze zgodnie z wymaganiami licencyjnymi, z naturalnymi i sztucznymi przeszkodami, ukształtowanymi z naturalnego gruntu takiego jak: glina, piasek, ziemia i z materiału powstałego z ich mieszanek.

02.2. MOTOCYKLE, MOTOCYKLE 3-KOŁOWE(SIDECARY) 4-KOŁOWE(QUADY)

02.2.1. W zawodach mogą brać udział motocykle solo, motocykle 3-kołowe i motocykle 4-kołowe wymienione w Regulaminie Technicznym w Zasadach Rozgrywek Motocross.

02.2.2. Zawody motocrossowe mogą odbywać się w jednej lub wielu klasach, z udziałem motocykli, motocykli trzykołowych i motocykli czterokołowych.

02.2.3. Zabrania się łączenia w treningach i wyścigach motocykli dwukołowych z motocyklami trzykołowymi lub czterokołowymi. Dotyczy również łączenia w treningach i wyścigach motocykli trzykołowych z czterokołowymi.

02.2.4. Klasy i konkurencje w Mistrzostwach Polski i Pucharze Polski są ustalane na każdy rok przez Główną Komisję Sportu Motocyklowego.

03. ORGANIZATOR

03.1. Każdy klub, automobilklub zrzeszony w PZM i posiadający ważną licencję klubową oraz ważną licencję toru wydaną przez PZM typu A, może ubiegać się o organizację zawodów rangi:

- a) Mistrzostw Świata
- b) Mistrzostw Europy
- c) innej międzynarodowej
- d) Mistrzostw Polski
- e) Pucharu Polski
- f) Mistrzostw Strefy
- g) innych zawodów

03.2. Zawody rangi okręgowej i strefowej mogą być przeprowadzone na torach które posiadają licencję toru typu B pod warunkiem, że w jednym wyścigu startuje maksymalnie 25 zawodników. W przeciwnym razie tor na którym mają odbyć się zawody musi posiadać licencję typu A.

03.3. Organizator zawodów krajowych, międzynarodowych jest odpowiedzialny za ich przeprowadzenie zgodnie z przepisami RSM Zasady Ogólne, niniejszych Zasad Rozgrywek, Regulaminu Uzupełniającego, komunikatów wydanych przez GKSM oraz innych przepisów krajowych.

03.4. Zawody rangi Mistrzostw Świata muszą być przeprowadzane zgodnie z przepisami FIM, a Mistrzostw Europy zgodnie z przepisami FIM-Europe.

03.5. Kluby i automobilkluby organizujące zawody na terenie innego okręgu/strefy obowiązkowo muszą wystąpić do odpowiedniego ZO PZM/Gestora o zgodę na przeprowadzenie zawodów na ich terenie. Zatwierdzić musi OKSM na terenie którego zawody mają się odbyć.

04. DOKUMENTY OFICJALNE ZAWODÓW

04.1. Teczka toru: mapka toru, zwymiarowane schematy przeszkód (skoków), kopia raportu inspekcji toru, sprawozdanie sędziowskie z ostatnich zawodów, .

04.2. Licencja toru.

04.3. Licencja klubowa.

04.4. Polisy ubezpieczeniowe zawodów (OC, NNW).

04.5. Powiadomienie szpitala wraz z potwierdzeniem dostarczenia powiadomienia.

04.6. Dokument potwierdzający zgodę lub poinformowanie władz administracyjnych – w zależności od wymogów formalnych stawianych przez właściwe władze.

04.7. Regulamin Uzupełniający zawodów.

04.8. Zgłoszenia zawodników do zawodów.

04.9. Lista zawodników po odbiorze administracyjnym (wersja elektroniczna).

04.10. Protokół komisji technicznej po kontroli.

04.11. Wyniki treningów dowolnych, kwalifikacyjnych lub wyścigów kwalifikacyjnych.

04.12. Wyniki oficjalne zawodów.

04.13. Lista marshalli (imię, nazwisko, nr pozycji)

05. ZGODY I UBEZPIECZENIA

05.1. Organizator musi posiadać pisemną zgodę na organizację zawodów lub dokument potwierdzający poinformowanie władz administracyjnych o organizacji zawodów (w zależności od wymogów formalnych stawianych przez właściwe władze).

05.2. Organizator ubezpiecza się w zakresie OC na czas trwania zawodów na kwotę min. **250 000 PLN (zalecana 300 000 PLN).**

05.3. Organizator musi posiadać ubezpieczenie NNW obejmujące wszystkie osoby funkcyjne, na czas przygotowania zawodów, w trakcie ich trwania i prac związanych z zakończeniem zawodów. Minimalny okres ubezpieczenia NNW powinien obowiązywać na dwa dni przed i dwa dni po zawodach. Zalecana kwota ubezpieczenia to min. **10 000 PLN.**

06. BADANIA LEKARSKIE

06.1. Badania lekarskie obowiązują wedle zapisów w Regulaminie Medycznym PZM.

06.2. Niedopuszczenie zawodnika do zawodów lub wyścigu z uwagi na aktualny stan zdrowia, jest możliwe wyłącznie na podstawie orzeczenia lekarza zawodów.

06.3. Zawodnicy na zawodach muszą być w posiadaniu karty zdrowia z aktualnymi badaniami i okazać ją przy rejestracji w biurze zawodów oraz również w przypadku takiej prośby ze strony Sędziego Głównego Zawodów, Dyrektora Zawodów, Delegata GKSM.

W razie wypadku Lekarz Zawodów musi wypełnić Kartę Wypadkową (według aktualnego wzoru), wskazać w miejscu do tego przeznaczonym uwagi dotyczące odniesionych urazów, a następnie w jak najkrótszym czasie przekazać Kartę do Dyrektora Zawodów. Wystawienie Karty wypadkowej jest równoznaczne ze wstrzymaniem uprawnień do uprawiania sportu motocyklowego.

Dyrektor Zawodów przesyła skan Karty do GKSM, a Kartę przekazuje zawodnikowi.

Dyrektor zawodów zatrzymuje licencję zawodnika, któremu wręczył Kartę Wypadkową i pierwszego dnia roboczego po zawodach przesyła ją listem poleconym do depozytu do Biura Turystyki i Sportu PZM.

Zawodnik z wystawioną Kartą Wypadkową jest zobowiązany do wykonania kontrolnego badania lekarskiego przed kolejnym zgłoszeniem się do zawodów sportu motocyklowego. Zawodnik jest zobowiązany przesłać do PZM skan w pełni wypełnionej Karty celem jej weryfikacji. Po pozytywnej weryfikacji Karty Wypadkowej, licencja jest niezwłocznie odsyłana listem poleconym na adres Klubu Zawodnika.

06.4. Specjalna kontrola medyczna - Zawodnicy mogą być poproszeni o stawienie się na specjalną kontrolę medyczną lub badaniu na środki niedozwolone. Niestawienie się na badanie spowoduje wykluczenie z zawodów.

06.5. Organizator jest zobowiązany do posiadania zasobów umożliwiających przygotowanie i zabezpieczenie miejsca lądowania dla śmigłowca służb medycznych.

07. LICENCJE/EGZAMIN/AMATOR

07.1. Uczestnictwo w zawodach jest zastrzeżone dla posiadaczy ważnych licencji wydanych przez PZM, FIM/FIM-Europe oraz inne Federacje zrzeszone w FIM/FIM-Europe (nie dotyczy AMATOR).

07.2. Licencje PZM może otrzymać osoba, spełniająca warunki zgodnie z RSM Zasady Ogólne.

07.3. Barwy polskich klubów mogą reprezentować zawodnicy posiadający licencję sportową wydaną przez Polski Związek Motorowy, odpowiednio:

- Licencję „A” - wydaną przez ZG PZM

- Licencję „B” - wydaną przez ZO PZM

- Licencję „C” - wydaną przez ZO PZM

oraz zawodnicy spełniający warunki ujęte w zapisie art. 07.4, 07.6

07.4. Zasady udziału zawodników zagranicznych w Międzynarodowych Indywidualnych Mistrzostwach Polski w Motocrossie.

Mistrzostwa Polski w Motocrossie są zawodami otwartymi dla zawodników zagranicznych. Każdy zawodnik musi przedstawić organizatorowi licencję:

a) FIM międzynarodową całoroczną, która zawiera pozwolenie na start (start permission)

b) krajową wydaną przez swoją macierzystą FMN ze stosownym zapisem - zgodą na starty w zawodach międzynarodowych (start permission)

c) krajową wydaną przez swoją macierzystą FMN oraz dodatkowy dokument z zezwoleniem na start wystawiony przez swoją macierzystą FMN (start permission)

07.5. Zgoda na starty (start permission) zapisana na licencji oraz Zgoda na start (start permission) – oddzielny dokument wydany przez macierzystą federację potwierdzają, że zawodnik posiada stosowne ubezpieczenie obowiązujące na zawodach poza granicami swojego kraju.

07.6. Warunki udziału zawodników zagranicznych w barwach polskich klubów.

Zgłoszenie i potwierdzenie zawodnika obcokrajowca w barwach polskiego klubu, którego punkty będą liczyć się do punktacji klubowej może nastąpić po spełnieniu następujących warunków:

a) posiada licencję krajową upoważniającą do startu w zawodach

b) posiada zgodę na start w polskim klubie od swojej macierzystej federacji (start permission)

b) nie jest zgłoszony w żadnym innym polskim klubie

c) jest członkiem klubu zgłaszającego

d) podpisał zgłoszenie do zawodów

e) jest posiadaczem jednej z licencji: międzynarodowa FIM całoroczna, krajowa z zezwoleniem na start swojej macierzystej FMN (start permission) lub krajowa wydana przez swoją macierzystą FMN ze stosownym zapisem - zgodą na starty w zawodach międzynarodowych (start permission).

f) w przypadku zamiaru wystartowania zawodników spoza Unii Europejskiej na podstawie licencji krajowej wydanej przez macierzystą FMN, wymagane jest wykupienie polisy ubezpieczeniowej na starty w zawodach w Polsce.

07.7. Klub, który przyjął zawodnika zagranicznego na członka musi przedłożyć niżej wymienione dokumenty w Biurze Sportu i Turystyki ZG PZM:

- a) zgodę macierzystej federacji na starty w barwach polskiego klubu
- b) kopię wypełnionej deklaracji członkowskiej klubu
- c) kopię jednej z akceptowanych licencji

07.8. Zawodnik do końca sezonu nie może zmienić w naszym kraju przynależności klubowej. Zmiana klubu przez zawodnika w kolejnym sezonie jest uwarunkowana przedłożeniem dokumentu potwierdzającego rozliczenie z poprzednim klubem.

07.9. Na podstawie przesłanych dokumentów w terminie do dnia **01.04.2022** włącznie, Biuro Sportu i Turystyki ZG PZM wyda odpowiedni dokument potwierdzający prawa startu i reprezentowania wybranego polskiego klubu.

07.10. Klub może zgłosić do zawodów **maksymalnie pięciu** zawodników zagranicznych, których zdobyte punkty będą zaliczane do klasyfikacji klubowej, przy czym na każdego startującego w tych zawodach zawodnika zagranicznego musi startować przynajmniej jeden zawodnik klasy MX65 lub MX85 **z obywatelstwem polskim i z licencją wydaną przez PZM.**

07.11. EGZAMIN NA LICENCJĘ

07.11.1. Kandydat na zawodnika musi zdać pisemny egzamin teoretyczny na licencję przed rozpoczęciem aktywności na torze.

07.11.2. Egzamin praktyczny na licencję może odbywać się podczas zawodów rangi Mistrzostw Strefy i niższych. Dopuszcza się również przeprowadzenie egzaminu na licencję podczas zawodów o Puchar Polski pod warunkiem rozgrywania jednocześnie Mistrzostw Strefy.

07.11.3. Kandydaci na zawodnika przystępujący do egzaminu praktycznego - oprócz wpłaty wpisowego i opłaty za wypożyczenie transpondera - ponoszą dodatkowo następujące koszty: 25,00 PLN za egzamin teoretyczny (za wyjątkiem sytuacji, gdy egzamin teoretyczny został zaliczony wcześniej w ZO PZM), 25,00 PLN za egzamin praktyczny i 25,00 PLN za ubezpieczenie.

07.11.4. Kandydaci przystępujący do egzaminu praktycznego wypełniają zgłoszenie do zawodów. Osoby niepełnoletnie muszą dodatkowo przedstawić pisemną zgodę rodziców lub opiekunów prawnych zezwalającą na uczestnictwo w zawodach podczas których przystępuje kandydat do egzaminu praktycznego.

07.11.5. Kandydaci przystępujący do egzaminu praktycznego muszą posiadać aktualne Badania lekarskie obowiązujące wedle zapisów w Regulaminie Medycznym PZM.

07.11.6. Warunki zaliczenia egzaminu praktycznego określa RSM Zasady Ogólne.

07.12. Warunki uzyskania licencji wyższej kategorii określa RSM Zasady Ogólne.

07.13. START AMATORA

07.13.1. Dopuszcza się podczas zawodów motocrossowych wszystkich szczebli **dotkownie wyścigi klasy AMATOR dla zawodników, którzy nigdy nie posiadali licencji (wyjątek stanowią zawodnicy, którzy posiadali licencję C przed rokiem 2019 – mogą zostać dopuszczeni do klasy AMATOR).** W klasie AMATOR nie będzie prowadzona

indywidualna klasyfikacja generalna cyklu/sezonu. Zdobyte punkty nie będą zaliczane do klasyfikacji klubowej.

07.13.2. Warunki uczestnictwa w klasie AMATOR:

- a) wypełniona i podpisana karta zgłoszenia do zawodów
- b) potwierdzenie zaliczenia egzaminu teoretycznego
- c) opłacenie ubezpieczenia
- d) opłacenie wpisowego
- e) oświadczenie o stanie zdrowia (wg wzoru)
- f) minimalny wiek 18 lat (granica dla wieku minimalnego uczestników klasy AMATOR zawodników będzie dzień urodzenia, który musi przypadać minimum w dzień zawodów)

07.13.3. Treningi i wyścigi w klasie AMATOR będą się odbywać według następujących zasad:

- a) minimalne długości i ilości treningów jak dla klas **MX1BiC, MX2BiC** w zawodach strefowych
- b) maksymalnie dwa wyścigi jednego dnia zawodów
- c) o czasie trwania wyścigów klasy AMATOR decyduje organizator, z zastrzeżeniem, że każdy z wyścigów nie może trwać dłużej niż 12 min + 2 okrążenia
- d) podczas treningów i wyścigów klasy AMATOR nie wolno łączyć z klasami licencjonowanymi

07.14. Zawodnicy startujący w klasie Mx1BiC oraz Mx2BiC, którzy w klasyfikacji końcowej sezonu Zawodów Strefowych (Strefa Polski Centralnej, Strefa Polski Południowej, Strefa Polski Północnej, Strefa Polski Zachodniej) oraz Pucharu Polski zajmą miejsca od 1 do 3, w sezonie następującym i kolejnych po tym, w którym osiągną taką pozycję, będą zobligowani do zmiany licencji na A.

Zawodnicy startujący w poprzednich latach w klasach MXC(MX1C i MX2C), którzy w zawodach strefowych w klasyfikacji końcowej w dwóch różnych latach, w dowolnych strefach i w dowolnych klasach MXC(MX1C i MX2C) zajęli miejsca od 1 do 3 w klasyfikacji końcowej, w sezonie następującym i kolejnych po tym, w którym po raz drugi osiągnęli taką pozycję, są zobligowani do zmiany licencji na wyższą.

08. TOR MOTOCROSSOWY

08.1. Wymagania dotyczące torów motocrossowych, ich budowy oraz zasad homologacji reguluje dokument: TORY MOTOCROSSOWE Podstawowe wymagania techniczne Homologacja – Inspekcja – Licencja krajowa, opracowany i zatwierdzony przez Zespół Torów i Tras PZM.

08.2. Informacje dodatkowe

08.2.1. Zakaz wstępu do strefy napraw i sygnalizacji obowiązuje dla osób poniżej 16 roku życia. Limit wieku nie dotyczy zawodników posiadających identyfikatory. Zabronione jest wprowadzenie do strefy napraw i sygnalizacji rowerów, hulajnóg itp.

08.2.2. Wjazd do strefy napraw i sygnalizacji musi być kontrolowany przez marshalla. Wjazd do strefy napraw i sygnalizacji jest zamykany w momencie zakończenia treningu/wyścigu, tj. wystawienia flagi na linii mety.

Zawodnicy, którzy chcą wjechać z toru do strefy napraw i sygnalizacji muszą zasygnalizować to podniesieniem ręki oraz znacząco zwolnić.

Jeżeli zawodnik ominie wjazd do strefy napraw i sygnalizacji, musi kontynuować przejazd okrążenia. **Wjazd do strefy „wyjazdem ze strefy napraw i sygnalizacji” stanowi zagrożenie i może skutkować wykluczeniem z wyścigu.**

08.2.3. Wyjazd ze strefy napraw i sygnalizacji musi być kontrolowany przez marshalla. Zawodnicy wyjeżdżający ze strefy napraw i sygnalizacji na tor, muszą zatrzymać się w miejscu wyjazdu na tor. Naruszający tę zasadę mogą zostać ukarani do wykluczenia z zawodów łącznie.

Powrót na tor „wyjazdem do strefy napraw i sygnalizacji” stanowi zagrożenie i może skutkować wykluczeniem z wyścigu.

8.2.4. Finish Zone – Strefa Mety

Po zakończeniu aktywności na torze (przekroczenie linii mety) zawodnicy muszą kontynuować jazdę nie redukując prędkości aż do przekroczenia znaku „KONIEC STREFY METY”. Spowolnienie lub gwałtowne zatrzymanie się w tym obszarze, ze względów bezpieczeństwa jest niedozwolone i może skutkować karą.

08.2.4. Linia zmiany gogli – zmiana gogli może nastąpić po całkowitym zatrzymaniu motocykla. W trakcie zmiany gogli zawodnik musi pozostać na motocyklu. Członek zespołu podający/odbierający gogle musi znajdować się za ogrodzeniem. Członek zespołu może pomóc zawodnikowi w obmyciu twarzy. Dokonywanie napraw na 'linii zmiany gogli” jest zabronione. Sygnalizacja na „linii zmiany gogli jest zabroniona. Za nie przestrzeganie tych warunków na zawodnika może być nałożona kara.

08.2.5. Zwierzęta podczas zawodów - zabronione jest puszczanie luzem zwierząt towarzyszącym uczestnikom zawodów na całym obiekcie. Dla bezpieczeństwa zwierząt oraz uczestników zawodów zwierzęta muszą przebywać na terenie zawodów na smyczy. Wprowadzanie (wnoszenie) zwierząt do strefy napraw i sygnalizacji, strefy oczekiwania, strefy startu, miejsca pracy komisji technicznej i do biura zawodów jest zabronione.

08.2.6. Zakaz poruszania się po paddocku oraz części przeznaczonej dla publiczności na motocyklu/pitbike/elektrycznej hulajnodze, itp. w trakcie trwania zawodów.

09. BIURO ZAWODÓW

09.1. Biuro Zawodów - powinno spełniać następujące, minimalne warunki:

- a) pomieszczenie z twardym i równym podłożem;
- b) stanowisko pracy z dużym stołem i krzesłami w pomieszczeniu zamkniętym;
- c) zasilanie w energię elektryczną umożliwiające wykorzystanie urządzeń elektrycznych;
- d) odpowiednie oświetlenie umożliwiające sprawne działanie Biura Zawodów
- e) wyposażenie biura w artykuły biurowe (długopisy, spinacze, papier, itp.);
- f) wyposażenie w fotokopiarkę i drukarkę;
- g) **zaleca się zapewnienie dostępu do internetu w biurze zawodów (obowiązkowe od 2023)**
- h) **zaleca się ustawienie toalety w okolicach biura zawodów**

09.2. W bezpośrednim sąsiedztwie biura zawodów, z łatwym dostępem z parku maszyn musi być ustawiona tablica informacyjna dla zawodników. Minimalne wymiary tablicy: 2 m (długość) i 1 m (szerokość).

Tablica informacyjna może być zastąpiona elektroniczną tablicą zawodów – aplikacją i/lub stroną www z dostępnymi wynikami i komunikatami kierownictwa zawodów. Zaleca się, aby wersja papierowa wyników była dostępna dla zainteresowanych w biurze zawodów.

09.3. Liczba osób obsługujących biuro powinna być odpowiednia, by zapewnić sprawną obsługę interesantów. Zaleca się by osoba kierująca pracami biura znała język angielski.

09.4. Biuro Zawodów i Recepcja muszą rozpocząć działalność zgodnie z Regulaminem Uzupełniającym zawodów.

10. BIURO KIEROWNICTWA ZAWODÓW

Dla Motocrossowych Mistrzostw Polski i Pucharu Polski motocykli i motocykli 3 i 4-kołowych organizator musi zapewnić Biuro Kierownictwa Zawodów.

Zaleca się dla Biura Kierownictwa Zawodów (minimalne kryteria):

- a) pomieszczenie o powierzchni 20m² z utwardzonym podłożem
- b) odpowiednia liczba krzeseł i stołów dla **8** osób (sędzia zawodów, asystent sędziego zawodów, dyrektor zawodów, przedstawiciel organizatora, kierownik chronometrażu, lekarz zawodów, sekretarz, delegat GKSM)
- c) wyposażenie biura w artykuły biurowe (długopisy, spinacze, papier, itp.)
- d) duża mapa toru
- e) połączony z linią bezpośrednią telefon i fax lub telefony komórkowe**
- f) odpowiednie oświetlenie umożliwiające sprawne działanie Biura Kierownictwa Zawodów

Biuro Kierownictwa Zawodów musi rozpocząć działalność zgodnie z harmonogramem zawodów.

11. CHRONOMETRAŻ

Miejscem pracy zespołu chronometrażowego jest obszar zlokalizowany na wysokości linii mety. Do obowiązków organizatora należy przygotowanie stanowiska pracy:

- a) pomieszczenie zamknięte typu kontener, przyczepa kempingowa lub samochód typu bus z przeszkloną jedną stroną, która pozwoli na dobrą obserwację odcinka trasy przed jak i linii mety oraz prowadzenia dodatkowego zapisu kontrolnego treningów i wyścigów na wypadek przerwy w pracy urządzeń lub w zasilaniu w energię elektryczną (**wyklucza się wszelkiego rodzaju pomieszczenia bez możliwości szczelnego zamknięcia np. namioty**)
- b) pomieszczenie musi być wyposażone przynajmniej w jeden stolik, dwa krzesła, a w zależności od warunków atmosferycznych w urządzenie grzewcze lub wentylator
- c) przygotowanie pętli przebiegającej pod trasą na wysokości wyznaczonej linii mety – przed zamontowaniem pętli należy się kontaktować z kierownikiem chronometrażu w celu otrzymania instrukcji montażowej pętli
- d) ustawienie po obu stronach linii mety dwóch znaczników wykonanych z deski o szerokości 20 cm i wysokości 2 m i pomalowanych na kolor biały.**
- e) zaleca się ustawienie toalety w okolicach chronometrażu**

Dla Motocrossowych Mistrzostw Polski, Pucharu Polski i Mistrzostw Strefy motocykli i motocykli 3 i 4-kołowych musi znajdować się elektryczny zegar wskazujący pozostały czas treningu i wyścigu. Zegar musi być widoczny dla zawodników. Zegar jak i monitory w strefie napraw i sygnalizacji zabezpiecza i instaluje zespół chronometrażystów.

12. PARK MASZYN (PADDOCK)

12.1. Dla Motocrossowych Mistrzostw Polski i Pucharu Polski park maszyn musi być przygotowany i gotowy do przyjmowania ekip na 12 godzin przed otwarciem biura zawodów.

12.2. Park maszyn ma wyznaczonego Kierownik Parku Maszyn, który jest odpowiedzialny za organizację parku i w pełni zorientowany w potrzebach zawodników/drużyn/przedstawicieli przemysłu podczas trwania zawodów.

12.3. Personel organizacyjny parku maszyn musi zapewnić właściwe ustawienie pojazdów znajdujących się w parku. Zalecane jest oznaczenie dróg i miejsc dla zawodników za pomocą kredy, bądź w inny sposób.

12.4. „Drogi” muszą być zawsze otwarte, aby zapewnić przejazd wszystkich pojazdów wjeżdżających lub wyjeżdżających z parku w każdych okolicznościach i w każdym czasie.

12.5. Pojazdy zawodników upoważnione do przebywania na terenie parku maszyn podczas zawodów powinny być wyposażone w sprzęt gaśniczy.

12.6. W parku maszyn muszą być zainstalowane odpowiednie zbiorniki na nieczystości. Odpady muszą być usuwane regularnie. Za składowanie śmieci w miejscu niedozwolonym zawodnik może zostać ukarany.

12.7. Zawodnik nie ma prawa poruszać się na motocyklu poza parkiem maszyn, a na jego terenie jest zobowiązany do poruszania się po wyznaczonych drogach komunikacyjnych z prędkością gwarantującą bezpieczeństwo innym użytkownikom tych dróg. Za nie przestrzeganie tych warunków zawodnik może być ukarany.

Zabrania się mycia motocykli w dowolnym miejscu na terenie parku maszyn. Ta czynność może odbywać się wyłącznie na wyznaczonym i przygotowanym miejscu na terenie parku.

W celu zapobieżenia wyciekom paliwa, oleju, płynu hamulcowego itp. na ziemię każdy zawodnik zobowiązany jest do używania maty ekologicznej, wyłożonej pod ustawionym motocyklem na paddocku oraz pod innymi urządzeniami napędzanymi silnikiem spalinowym. Mata środowiskowa musi składać się z chłonnej części górnej i nieprzepuszczalnej części dolnej. Minimalne wymiary to 160cm x 100cm, a minimalna zdolność wchłaniania to 1 litr, Organizator zawodów musi bezwzględnie przestrzegać i egzekwować zapisane powyżej warunki od zawodników.

13. BIURO PRASOWE

Zaleca się:

Dla Motocrossowych Mistrzostw Polski i Pucharu Polski zaleca się przygotowanie pomieszczeń i wyposażenie zgodnie z niżej przedstawioną specyfikacją:

- a) wydzielone, wyraźnie oznaczone (PRESS/MEDIA) miejsce z zadaszeniem (boks do wywiadów)
- b) stoliki i krzesła, stół konferencyjny, tablica reklamowa z logo sponsorów za stołem konferencyjnym, nagłośnienie
- c) router internetowy z dostępem dla dziennikarzy
- d) woda mineralna, herbata, kawa,
- e) artykuły papiernicze
- f) monitor wyświetlający wyniki on-line
- g) kosz na odpady

Akredytacje:

- a) biuro prasowe prowadzi listę dziennikarzy zaproszonych na zawody, akredytacje na podstawie przysłanych zgłoszeń drogą e-mail i na stronie WWW, zgłoszonych na miejscu
- b) zaleca się wydawanie kamizelek oraz identyfikatorów ze smyczami
- c) zaleca się przeprowadzić konferencję prasową przed otwarciem zawodów z władzami zawodów dziennikarzami i zaproszonymi gośćmi

- d) zaleca się przeprowadzić konferencję prasową z trzema zwycięzcami w każdej klasie

Biuro prasowe powinno być obsługiwane przez osoby przeszkolone, które rozumieją potrzeby mediów i musi pozostać otwarte do zakończenia zawodów. Zaleca się by osoba obsługująca biuro prasowe znała język angielski.

Wstęp do biura prasowego tylko dla osób posiadających odpowiednie upoważnienia.

Osobami upoważnionymi do przebywania w tym pomieszczeniu są: przedstawiciele prasy, przemysłu i PZM.

14. INSTALACJE DLA PUBLICZNOŚCI

14.1. Ogólniki

Urządzenia dla publiczności muszą być zgodne z prawem RP oraz ze standardami budownictwa, zwłaszcza do:

- a) pozycji widzów (zatłoczenie, wyjścia)
- b) toalet (odpowiednia liczba toalet musi być dostępna)
- c) postojów, parkingu
- d) punktów sprzedaży jedzenia i napojów, składowania odpadów
- e) punktów pierwszej pomocy medycznej
- f) służby przeciwpożarowej.

Toalety muszą być utrzymane we właściwym porządku podczas trwania zawodów.

Działalność artystyczna (koncerty, przedstawienia, np.) lub namioty otwarte dla publiczności w nocy powinny być oddalone od parku maszyn. Odpady muszą być usuwane regularnie.

14.2. Parkingi samochodowe

Parkingi muszą posiadać łatwy dostęp i odpowiednie kierunki ruchu pojazdami 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.

Organizator może pobierać opłaty za korzystanie z parkingów.

14.3. 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. Podczas instalowania obszaru sprzedaży, organizator musi przestrzegać miejscowych przepisów dotyczących bezpieczeństwa, elektryczności, śmieci.

15. POMOC W NAGŁYCH WYPADKACH

15.1. Pomoc medyczna

Na wszystkich zawodach musi być zapewniona służba medyczna z kierownikiem obsługi medycznej 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 plan ewakuacji osób poszkodowanych.

Podczas organizowania pomocy medycznej, organizator musi przestrzegać miejscowych przepisów dotyczących bezpieczeństwa.

15.2. Pomoc straży pożarnej

Podczas trwania całych zawodów musi być zapewniona pomoc ppoż.

Musi składać się z 1 lub kilku centrów ppoż. Z odpowiednim personelem i przynajmniej z jedną jednostką mobilną z odpowiednim wyposażeniem, aby zapewnić szybką interwencję w razie zagrożenia.

Szczególną uwagę należy zwrócić na następujące strefy:

- a) park maszyn
- b) strefa pola startowego
- c) strefa kontroli technicznych
- d) strefa oczekiwania
- e) strefa napraw i sygnalizacji
- f) strefa podium
- g) obszar sprzedaży
- h) działalność artystyczna
- i) strefa postojowa
- j) parkingi
- k) strefy dla publiczności, punkty sprzedaży jedzenia i napojów

Podczas organizacji pomocy ppoż., organizator musi przestrzegać miejscowych przepisów dotyczących bezpieczeństwa.

Gaśnice zgodnie z wymogami dla pojazdów mechanicznych.

15.3. Plan ewakuacji

Na wypadek niebezpieczeństwa (wypadek, pożar, np.) przed zawodami powinien być ustalony przez kierownictwo zawodów i służby bezpieczeństwa, plan ewakuacji dla całego obiektu (instalacje i tor).

Podczas organizacji ewakuacji, organizator musi przestrzegać miejscowych przepisów dotyczących bezpieczeństwa.

16. INDYWIDUALNE MOTOCROSSOWE MISTRZOSTWA I PUCHARY

16.1. Ogólne założenia i warunki

Wszyscy zawodnicy, zespoły, osoby urzędowe i inne jednostki uczestniczące w zawodach motocrossowych zobowiązani są – w zależności od rangi zawodów – do stosowania jednakowych druków dotyczących zawodów wg obowiązujących wzorów oraz do przestrzegania:

- a) Regulaminu Sportu Motocyklowego – Zasady Ogólne
- b) Regulaminu Sportu Motocyklowego – Zasady Rozgrywek Motocross
- c) Regulaminu Technicznego dla motocrossu
- d) Podstawowe wymagania techniczne Homologacja – Inspekcja – Licencja krajowa toru
- e) Regulaminu Uzupełniającego zawodów
- f) Kodeksu Medycznego
- g) Kodeksu Ochrony Środowiska
- h) Komunikatów GKSM
- i) Innych przepisów i zarządzeń obowiązujących w RP

16.2. Definicja rundy

Każda runda Motocrossowych Mistrzostw Polski, Strefy składa się z dwóch wyścigów w każdej klasie.

Każda runda Pucharu Polski składa się z dwóch wyścigów w każdej klasie.

16.3. Każdy zawodnik ma obowiązek przestrzegania i stosowania się do obowiązującego RSM, przepisów i regulaminów dotyczących zawodów oraz odpowiada za zachowanie wszystkich osób wpisanych na jego zgłoszeniu i pozostałych osób wyznaczonych przez klub do pełnienia funkcji podczas zawodów. W przypadku nie przestrzegania regulaminu przez członków ekipy zawodnik może być ukarany.

16.4. Osoby uprawnione do przebywania w parku maszyn, strefie oczekiwania, strefie napraw i strefie sygnalizacyjnej i muszą nosić odpowiednie przepustki podczas trwania zawodów.

16.5. Działania zawodników, opiekunów i osób funkcyjnych ocenione przez osoby oficjalne jako niezgodne z regulaminem zawodów i sportu motocyklowego PZM, niegodne sportowca, przeciwne najlepszemu interesowi sportu lub zawodów będą przedmiotem do działań dyscyplinarnych.

17. REGULAMIN UZUPEŁNIAJĄCY

17.1. Każdy regulamin uzupełniający zawodów musi być zgodny z Zasadami Rozgrywek na dany rok.

17.2. Regulamin Uzupełniający zawodów to dokument opracowany przez Organizatora wedle wzoru przygotowanego przez GKSM, który musi być wypełniony i podpisany przez Dyrektora Zawodów przed wysłaniem do zatwierdzenia. Wzory druków będą dostępne na stronie internetowej PZM.

17.3. Regulamin Uzupełniający Mistrzostw Polski i Pucharu Polski wraz z harmonogramem zawodów musi być przesłany do GKSM najpóźniej na **30dni przed zawodami w celu zatwierdzenia. W wyjątkowych, uzasadnionych przypadkach czas ten może ulec skróceniu.**

17.4. Zatwierdzony przez GKSM Regulamin może być zmieniony. Przed rozpoczęciem zawodów Sędzia Główny Zawodów weryfikuje listę osób funkcyjnych i w razie konieczności ma prawo zaktualizować te dane w Regulaminie Uzupełniającym zawodów wcześniej zatwierdzonym przez GKSM.

17.5. Wszystkie zmiany jak również dodatkowe ustalenia, które należy traktować jako integralną część Regulaminu Uzupełniającego, winny zostać podane do wiadomości uczestników tak szybko jak tylko jest to możliwe,

Obowiązkiem jest wywieszenie komunikatu na oficjalnej tablicy informacyjnej, jak również ogłoszenie przez spikera zawodów do wiadomości uczestników.

18. HARMONOGRAM CZASOWY ZAWODÓW

18.1. Harmonogram czasowy zawodów to dokument opracowany przez Organizatora wedle wzoru przygotowanego przez GKSM, który musi być wypełniony i podpisany przez Dyrektora Zawodów przed wysłaniem do zatwierdzenia. Wzory druków będą dostępne na stronie internetowej PZM.

18.2. Harmonogram czasowy zawodów Mistrzostw Polski i Pucharu Polski musi być przesłany do GKSM razem z Regulaminem Uzupełniającym.

18.3. W wyjątkowych i uzasadnionych sytuacjach Sędzia Główny Zawodów wraz z Dyrektorem Zawodów mogą zmienić harmonogram czasowy, wcześniej zatwierdzony przez GKSM.

18.4. Wszystkie zmiany winny zostać podane do wiadomości uczestników tak szybko, jak tylko jest to możliwe.

Obowiązkiem jest wywieszenie komunikatu na oficjalnej tablicy informacyjnej, jak również ogłoszenie przez spikera zawodów do wiadomości uczestników.

19. OSOBY URZĘDOWE

19.1. Sędzia Główny Zawodów

19.1.1. Sędzia Główny Zawodów na zawody Mistrzostw Polski oraz na inne ogólnopolskie imprezy międzynarodowe organizowane na terenie Polski jest wyznaczany przez GKSM.

Sędzia Główny Zawodów Pucharu Polski jest proponowany przez Gestora Strefy, na terenie którego odbywa się runda Pucharu Polski i jest zatwierdzany przez GKSM.

Sędzia Główny Zawodów posiada licencję sędziego 1 stopnia.

19.1.2. Sędzia Główny Zawodów nadzoruje, czy zawody są przeprowadzane zgodnie z RSM Zasady Ogólne, Zasadami Rozgrywek i Regulaminem Uzupełniającym, a ponadto należy do niego:

- a) sprawdzenie dokumentów oficjalnych zawodów
- b) sprawdzenie zgłoszeń, licencji zawodników i ich ważności (osobiście lub przez wskazaną osobę)
- c) sprawdzenie gotowości działań kierownictwa zawodów
- d) sprawdzenie stanu technicznego toru i infrastruktury bezpośrednio przed zawodami
- e) kontroluje zawody i podejmuje działania niezbędne dla ich przebiegu zgodnego z regulaminami**
- f) rozpatrywanie protestów złożonych podczas zawodów
- g) nakładanie kar
- h) współpraca i nadzór nad organizatorem

19.1.3. Sędzia Główny Zawodów ma **również** prawo do przerwania lub odwołania zawodów, kiedy organizator odmówił lub nie wykonał poleceń wynikających z regulaminów lub przygotowania toru zgodnie z wymogami licencyjnymi.

Jeżeli wyznaczony Sędzia Główny Zawodów nie może przybyć na czas, Dyrektor Zawodów powierza tę funkcję osobie posiadającej odpowiednie uprawnienia (licencję sędziego 1 stopnia).

19.1.4. Stwierdzenie faktu - jeżeli Sędzia Główny Zawodów stwierdzi jakiś fakt, to przyjmuje się, że fakt ten miał miejsce, a wydana przez niego w czasie zawodów decyzja jest ostateczna i nie podlega protestom w trakcie zawodów. Po zakończeniu zawodów istnieje możliwość odwołania od decyzji sędziego do GSKM.

19.1.5. Sędzia Główny Zawodów obowiązkowo musi przesłać sprawozdanie w wersji elektronicznej (plik .pdf).MP PP - do Biura Sportu i Turystyki ZG PZM, niezwłocznie po zakończonych zawodach.

19.2. Asystent Sędziego Głównego Zawodów

19.2.1. Zaleca się wyznaczenie dla zawodów rangi Mistrzostw Polski i Pucharu Polski Asystenta Sędziego Głównego Zawodów.

Podczas rund Mistrzostw Polski w Quadcrossie rozgrywanych razem z zawodami strefowymi, zaleca się wyznaczenie Asystenta Sędziego Głównego.

19.2.3. Asystentem Sędziego Głównego powinna być osoba posiadająca licencję sędziowską „1stopnia”. W uzasadnionych przypadkach, Organizator może zawniekskować o wyrażenie zgody dla asystenta sędziego z licencją sędziowską „2stopnia”.

19.2.4. Asystent Sędziego podlega Sędziemu Głównemu Zawodów i pozostaje do jego dyspozycji podczas zawodów.

19.2.5. Powołanie Asystenta Sędziego Głównego Zawodów ma na celu podnoszenie kwalifikacji i doświadczenia osoby pełniącej tę funkcję, by docelowo mogła pełnić funkcję Sędziego Głównego.

19.2.6. Zakres odpowiedzialności i obowiązków Asystentów Sędziego Głównego Zawodów określa Sędzia Główny Zawodów.

19.3. Delegaci i obserwatorzy GKSM

GKSM dla zawodów rangi Mistrzostw Polski i Pucharu Polski może wyznaczyć:

- a) Delegata GKSM ds. Technicznych - sprawuje nadzór nad prawidłowością prac Komisji Technicznej.
- b) Delegata GKSM do JURY - posiada prawo głosu w Jury
- c) Sędziów Koordynatorów Sektorów Toru
- d) Kierownika Opieki Medycznej – Lekarza Zawodów
- e) Kierownika Biura Prasowego

19.4. Kierownictwo zawodów

Kierownictwo zawodów stanowią:

-Dyrektor Zawodów i podlegający mu niżej wymienieni:

- Kierownik Biura Zawodów
- ~~Kierownik ds. Sportowych~~
- Kierownik ds. Organizacyjnych
- Kierownik Kontroli Technicznej
- Kierownik Chronometrażu
- Koordynatorzy sektora toru (3osoby)*
- Kierownik Toru
- Kierownik Marshalli
- Kierownik Opieki Medycznej – Lekarz Zawodów
- Kierownik Parku Maszyn
- Kierownik Biura Prasowego

***Koordynator sektora toru – Tor motocrossowy zostanie podzielony na 3 sektory. Do każdego sektora zostanie przydzielony koordynator sektora toru, który przy współpracy z Dyrektorem Zawodów sprawuje merytoryczną kontrolę pracy Marshalli, wspiera kierownika toru informując o jakości nawierzchni na danym odcinku, wspiera kierownika opieki medycznej przy koordynacji działań ratowniczych będąc jednocześnie dodatkową osobą zabezpieczającą miejsce wypadku. Koordynator sektora toru jest wyposażony w radio, flagę koloru żółtego. Zalecane by był wyposażony w**

kamerę. Obowiązuje dla Mistrzostw Polski i Pucharu Polski, zalecane w zawodach niższej rangi.

19.5. Dyrektor Zawodów

Dyrektor Zawodów odpowiada za przeprowadzenie zawodów zgodnie z obowiązującymi regulaminami i komunikatami.

Dyrektor Zawodów wybierany jest przez klub organizatora.

Aby otrzymać uprawnienia Dyrektora Zawodów upoważniające do pełnienia tej funkcji podczas imprez rangi Mistrzostw Polski i Pucharu Polski (również Mistrzostw Strefy) – musi obowiązkowo uczestniczyć w corocznym szkoleniu dla Sędziów i Dyrektorów Zawodów organizowanym przez GKSM. Na zakończenie szkolenia każdy uczestnik, który będzie pełnił funkcję Dyrektora i Sędziego Głównego podczas zawodów w/w rangi, jest zobowiązany do rozwiązania pisemnego testu ze znajomości Zasad Rozgrywek Motocross. **(W związku z sytuacją COVID, osoby posiadające licencję w sezonie 2020 mogą przedłużyć ją na sezon 2021 bez dodatkowego szkolenia.)**

Wszystkie osoby funkcyjne (z wyjątkiem Sędziego Głównego Zawodów i Asystenta Sędziego Głównego) i organizatorzy podlegają Dyrektorowi Zawodów, który jest odpowiedzialny za organizację i przebieg zawodów.

Prawa i obowiązki Dyrektora Zawodów:

- a) odpowiada za przestrzeganie wszystkich obowiązujących regulaminów
- b) Dyrektor Zawodów lub upoważniona przez niego osoba musi w towarzystwie Sędziego Głównego Zawodów, skontrolować tor i bezpieczeństwo instalacji, zanim rozpocznie się trening
- c) może przedstawić zalecenia Sędziemu Głównemu Zawodów, które mogą mieć wpływ na zmianę opublikowanego harmonogramu, takie jak powtórzenie wyścigu, wykluczenie zawodnika, skrócenie wyścigu, wstrzymanie lub odwołanie zawodów
- d) Dyrektor Zawodów nie może być zawodnikiem gdy pełni tę funkcję i nie może pełnić innych funkcji w danych zawodach
- e) przekazanie przed treningami do chronometrażu (za potwierdzeniem odbioru przez kierownika chronometrażu) listy kandydatów zdających egzamin praktyczny na licencję oraz wpisanie imion i nazwisk w/w kandydatów do sprawozdania sędziowskiego
- f) jest upoważniony do przerwania treningu, wyścigu kiedy w jego ocenie nie ma możliwości zagwarantowania bezpieczeństwa uczestnikom podczas kontynuowania treningu czy wyścigu.(np.: blokada toru spowodowana zbiorową kolizją, a udzielenie pomocy wymaga dłuższego czasu przebywania służb medycznych – ratowniczych na torze lub gwałtowną zmianą warunków atmosferycznych, powodującą, że tor staje się nie przejezdny lub stwarza duże niebezpieczeństwo dla uczestników, a także w sytuacji, kiedy wszystkie karetki muszą przewieźć poszkodowanych do szpitala). Dyrektor Zawodów o podjęciu decyzji musi jak najszybciej powiadomić Sędziego Głównego Zawodów.
- g) wykonywać zalecenia Sędziego Głównego, a w przypadku Mistrzostw i Pucharu Polski wykonywać zalecenia JURY
- h) zebrać od Lekarza Zawodów Karty Wypadkowe (jeżeli takie wystąpią) i wysłać je wraz z licencjami do PZM BSIT w Warszawie najpóźniej 48h po zakończeniu zawodów.

20. JURY

20.1. Na zawodach rangi Mistrzostw Polski zostanie powołane JURY.

20.2. Skład JURY:

- a) Sędzia Główny – Przewodniczący JURY, podejmuje ostateczną decyzję.

- b) Delegat GKSM – dysponuje prawem głosu w JURY
- c) Przedstawiciel organizatora (minimum licencja sędziowska 2 stopnia) – dysponuje prawem głosu w JURY

20.3. Częstotliwość zebrań JURY:

- a) obowiązkowe:
 - przed rozpoczęciem zawodów – z udziałem kierownictwa zawodów
 - po zakończeniu pierwszego dnia (30 min po zakończeniu ostatniego wyścigu)
 - po zakończeniu drugiego dnia (30 min po zakończeniu ostatniego wyścigu)
- b) doraźne – według uznania Sędziego Głównego
 - w trakcie zawodów

20.4. Kompetencje JURY:

- a) rozstrzyganie protestów
- b) rozstrzyganie spraw spornych
- c) kontrola toru wraz z przyległymi strefami – wyznaczenie drugiego terminu kontroli toru w razie potrzeby

- d) wydawanie poleceń do wykonania Dyrektorowi Zawodów
- e) prawo wstrzymania zawodów w razie nie wykonania poleceń przez Dyrektora Zawodów

21. NUMERY STARTOWE

21.1. Tylko zawodnicy którzy zdobyli tytuł Mistrza Polski mają prawo do używania w następnym sezonie numeru startowego z cyfrą „1”. Jeżeli zawodnik, który ma prawo do numeru „1” z niego rezygnuje to numer ten może być do dyspozycji innego zawodnika. Pozostałe numery tj. od 2 do 999 są do dyspozycji zawodników, którzy rezerwują wybrany numer na przygotowanej stronie internetowej. Kiedy zachodzi konieczność łączenia klas to Sędzia Główny Zawodów decyduje z jakiej klasy zawodnicy muszą zmieniać numery.

21.2. Wybrane numery obowiązują cały sezon i jest możliwość zarezerwowania tego samego numeru na sezon następny, pod warunkiem, że rezerwacja ta będzie dokonana w terminie do końca lutego poprzedzającego sezon.

21.3. Zawodnik ma obowiązek posiadać: numer plecowy na koszulce, w której przystępuje do treningów, wyścigów i trzy numery na motocyklu zgodnie z Regulaminem Technicznym.

Numery muszą odpowiadać normom zawartym w Regulaminie Technicznym Motocross.

21.4. Rekomenduje się, by nazwisko zawodnika znajdowało się na jego koszuli, na plecach w linii ramion.

22. ZGŁOSZENIA DO ZAWODÓW

22.1. Zgłaszającym może być klub posiadający licencję ZG PZM lub zawodnik, który ma prawo startu w zawodach.

22.2. Zgłoszenie indywidualne zawodnika do udziału w zawodach musi być złożone na obowiązującym druku.

22.3. Zawodnika obowiązuje termin zgłoszeń do zawodów w terminie do 14-tu dni przed zawodami, chyba że Regulamin Uzupełniający danych zawodów mówi inaczej.

22.4. Zgłoszenie do Rundy Mistrzostw Polski oraz Rundy Pucharu Polski można dokonać tylko online poprzez stronę internetową (nie dotyczy Mistrzostw Polski MXQuad rozgrywanych przy zawodach strefowych), w terminie do poniedziałku poprzedzającego weekend zawodów według opublikowanego kalendarza zawodów. Zgłoszenie do zawodów po tym terminie, do środy poprzedzającej weekend zawodów możliwe tylko online za dodatkową opłatą 50zł.

Zgłoszenie jest możliwe również w dniu zawodów, przed rozpoczęciem zawodów, za dodatkową opłatą 100zł – zawodnik zobligowany będzie do wypełnienia formularza online (w zawodach niższej rangi możliwe jest użycie formularzy papierowych).

22.5. Każdy zawodnik uczestniczy w zawodach na własną odpowiedzialność. Organizator nie będzie ponosił żadnych konsekwencji z tytułu uszkodzenia motocykla, jego części i elementów powstałych w wyniku wypadku, ognia, działań osób trzecich lub innych przyczyn.

22.6. Przesłane zgłoszenie bez kompletnych danych musi być uzupełnione przed wydaniem dokumentu do kontroli technicznej. Organizator może nie przyjąć zgłoszenia nie podając powodów, z wyjątkiem zawodów będących Pucharem Polski lub rundą Mistrzostw Polski.

22.7. Każdy zawodnik może startować w ciągu jednego dnia w dwóch klasach, jednak nie więcej, niż w trzech wyścigach.

W regulaminach Mistrzostw Stref, liczba klas w których można startować jednego dnia może zostać zmniejszona do jednej, a wyścigów do dwóch w jednej klasie. W przypadku gdy zawodnikowi udowodni się naruszenie regulaminu zostanie wykluczony z wszystkich wyścigów w których startował w danym dniu.

22.8. W zgłoszeniu zawodnik wskazuje kontakt ICE (In Case of Emergency) - w razie nieprzewidzianej sytuacji proszę powiadomić - zawierający imię, nazwisko oraz numer telefonu, informujący kogo należy powiadomić w razie nagłego zdarzenia.

23. WPISOWE

23.1. GKSM zatwierdziła wysokość wpisowego na **2022r.** Wpisowe za każdego zawodnika w Indywidualnych Międzynarodowych Mistrzostwach Polski i Pucharze Polski wynosi:

- a) za start w jednej klasie MX65 lub MX85 – **140,00PLN**
(+ opłata za pomiar czasu- transponder, zgodnie z pkt 23.2)
- b) za start w jednej klasie – z wyłączeniem klas MX65 i MX85 – **240,00PLN**
(+ opłata za pomiar czasu- transponder, zgodnie z pkt 23.2)
- c) **za start w drugiej klasie tego samego dnia – dopłata – 100,00PLN**
(+ opłata za pomiar czasu- transponder, zgodnie z pkt 23.2)

23.2. Zawodnicy, którzy korzystają z transponderów PZM za wypożyczenie transpondera na jeden dzień wnoszą opłatę **20,00.PLN.**

23.3. Organizator zawodów innych niż centralne ma prawo samodzielnie ustalić wysokości wpisowego, nie przekraczając maksymalnych stawek wskazanych w pkt 23.1.

23.4. Wysokość wpisowego musi być zapisana w Regulaminie Uzupełniającym **Zawodów. każdej rundy Mistrzostw Strefy oraz w Regulaminie Uzupełniającym imprez zatwierdzanych przez OKSM.**

23.5. Wpisowe może być zwrócone zawodnikowi w trzech przypadkach:

- a) odwołania treningów lub wyścigów z winy organizatora - zawodnikom przysługuje 100% zwrot wpisowego**
- b) odwołania treningów lub wyścigów nie z winy organizatora, lecz z powodu siły wyższej - zawodnikom przysługuje zwrot 50% wpisowego.**
- c) nieobecności zawodnika na zawodach zgłoszonej przed rozpoczęciem zawodów-
zawodnikowi przysługuje zwrot wpisowego pomniejszonego o opłaty transakcyjne.**

23.6. Organizator ma prawo zwolnić dowolnego zawodnika z opłat wymaganych do udziału w zawodach. W takiej sytuacji organizator pokrywa koszty wypożyczenia transpondera.

24. STRÓJ I WYGLĄD ZAWODNIKÓW I MECHANIKÓW

24.1. 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 i trwałości.

Poniższy ubiór musi być stosowany przez zawodników we wszystkich zawodach:

- a) kask
- b) gogle**
- c) buty
- d) ochraniacza klatki piersiowej i pleców tzw. buzer**
- e) ochraniacze na barki, łokcie i kolana***
- f) rękawice
- g) bluza z długim rękawem wraz z numerem plecowym (zaleca się, aby nazwisko zawodnika pojawiło się na linii ramion, na plecach zawodnika)
- h) pas nerkowy

*obowiązkowe dla klasy MX65, MX85, MX125 rekomendowane dla pozostałych klas

Zawodnik zobowiązany jest do przedstawienia w trakcie kontroli technicznej: a,d,e,g.

Elementy stroju zawodnika muszą być zgodne z Regulaminem Technicznym PZM.

Pełne wyposażenie musi być założone na starcie każdej aktywności na torze (treningu dowolnego, treningu kwalifikacyjnego, okrążenia zapoznawczego, wyścigu)

Zawodnik ma prawo ściągnąć gogle w przypadku ograniczenia/braku widoczności, jednak jest zalecane ich uzupełnienie w strefie napraw i sygnalizacji lub na linii zmiany gogli, w czasie maksymalnie dwóch okrążeń (najbliższych dwóch przejazdów wzdłuż wymienionych wyżej stref).

Zawodnik który nie spełnia punktu 24.1 może zostać wykluczony z aktywności na torze.

24.2. Wygląd zawodnika i mechanika

Wszyscy zawodnicy i mechanicy muszą prezentować czysty i schludny wygląd.

Tylko odpowiednio ubrane osoby, okazujące właściwe przepustki mogą przebywać na obszarach zamkniętych. Przez określenie odpowiednio ubrane osoby rozumie się, że ta osoba jest ubrana przynajmniej w koszulkę z krótkim rękawem, krótkie spodnie i posiada sportowe obuwie.

24.3. Długie włosy

Długie włosy i chustki na głowie ze względów bezpieczeństwa muszą być obowiązkowo schowane pod kaskiem (tak, żeby nie wystawały spod kasku). Włosy i chustki powinny być tak zabezpieczone, by nawet w szczególnych przypadkach w czasie treningów i wyścigów nie mogły wysunąć się spod kasku. W przypadku gdy w trakcie treningu lub wyścigu włosy lub chustka wysuną się spod kasku, Sędzia Główny Zawodów ma prawo wykluczyć z danej części zawodów.

24.4. Kolczyki i piercing

Kolczyki i piercing powinny być zabezpieczone plastrem lub zdjęte na czas zawodów.

25. WSTĘPNA WERYFIKACJA

25.1. Kontrola administracyjna.

Zawodnicy w biurze zawodów muszą okazać następujące dokumenty:

- licencję sportową
- zgłoszenie do zawodów
- licencję sponsorską (jeżeli taką posiada),
- kartę zdrowia zawodnika sportów motocyklowych z potwierdzoną aktualną zdolnością do uprawiania sportów motocyklowych według Regulaminu Medycznego PZM,
- uzupełnioną Kartę Wypadkową, jeżeli wcześniej została taka wydana

25.2. Po pozytywnym odbiorze administracyjnym, zawodnik otrzymuje dokumenty zawodów, a w szczególności kartę kontroli technicznej i transponder, uprawniające go do przedstawienia motocykla do kontroli technicznej.

25.3. Od chwili otrzymania przez zawodnika karty kontroli technicznej staje się on uczestnikiem zawodów i od tego momentu liczba wydanych kart kontroli technicznej określa nam ilu uczestników zgłosiło się do uczestnictwa w zawodach. Bez względu na to czy po kontroli technicznej zawodnik został dopuszczony do zawodów czy nie, traci prawo do zwrotu wpisowego z zastrzeżeniem 23.5

25.4. Zdeponowane dokumenty zawodnika zwracane są w Biurze po zawodach po zdaniu transpondera. Zawodnik nie wpłaca kaucji za transponder, ponieważ licencja jest zastawem. Osoby przystępujące do egzaminu na licencję oraz zawodnicy klasy Amator muszą wpłacić kaucję za transponder w wysokości 200zł, która zostanie zwrócona po zdaniu transpondera. Zawodnik ma obowiązek zwrócić transponder. W przypadku braku zwrotu transpondera uprawnienia do startu w kolejnych zawodach zostaną wstrzymane do momentu zwrotu transpondera lub spłacenia jego wartości.

26. KONTROLA TECHNICZNA

26.1. Zawodnicy i osoby przystępujące do egzaminu praktycznego muszą przedstawić do kontroli technicznej:

- a) motocykl (maksymalnie dwa do jednej klasy)
- b) kask
- c) ochraniacza klatki piersiowej i pleców tzw. buzer
- d) ochraniacze na barki, łokcie i kolana*
- e) bluza z długim rękawem wraz z numerem plecowym

*** obowiązkowe dla klasy MX65, MX85, MX125 rekomendowane dla pozostałych klas**

26.2. Kontrolę techniczną przeprowadza Komisja Techniczna zawodów wg karty kontroli technicznej **wypełnionej i podpisanej przez zawodnika.**

Komisja identyfikuje motocykl i weryfikuje jego zgodność ze zgłoszeniem. Ocena stanu technicznego pojazdu dokonuje się na podstawie oceny wzrokowej. Komisja nie odpowiada za wady ukryte pojazdu.

Zgodność motocykla z przepisami technicznymi, klasy oraz stanu technicznego potwierdza zawodnik swoim podpisem na karcie kontroli technicznej.

26.3. Motocykl do kontroli technicznej musi być przedstawiony w stanie czystym, gotowym do treningów i wyścigów.

26.4. Ewidencja kontroli technicznej prowadzona jest zapisem numeru ramy, oznakowaniem główki ramy tajną farbą lub plombą oraz oznakowaniem końcówki układu wydechowego i kasku.

26.5. Przed zawodami musi być przeprowadzona kontrola techniczna, zgodnie z procedurą zapisaną w Regulaminie Technicznym Motocross i czasie zapisanym w harmonogramie zawodów.

Każdy zawodnik musi przedstawić swój motocykl/motocykle pod swoim nazwiskiem i numerem, tak jak zadeklarował na odbiorze administracyjnym.

26.6. Motocykl który już raz został przedstawiony do kontroli technicznej i dopuszczony do zawodów nie może być przedstawiony ponownie do kontroli technicznej pod nazwiskiem innego zawodnika w tej samej klasie. W przypadku udowodnienia że ten zapis regulaminowy został naruszony to zawodnik, który użyczył motocykla i zawodnik przedstawiający motocykl do kontroli zostaną z tych zawodów wykluczeni.

26.7. Kierownik Kontroli Technicznej po zakończonej kontroli motocykli przekazuje protokoły do Biura Zawodów.

26.8. Numery startowe umieszczone na motocyklu muszą być zgodne z zgłoszeniem i regulaminem.

26.9. Ze względów bezpieczeństwa obowiązuje zakaz udziału w zawodach z zamontowanymi kamerami. Zakaz dotyczy zarówno udziału w treningach, jak i wyścigach.

Sędzia Główny Zawodów może na wniosek organizatora wyrazić zgodę na przejazd zawodnika z kamerą w trakcie treningów. Kamera może być w takim przypadku zainstalowana na motocyklu bądź na szelkach, które założy zawodnik.

26.10. Kierownik Kontroli Technicznej, weryfikuje motocykle oraz wyposażenie zawodników przy wjeździe na tor. Zaleca się, by przy kontroli właściwego zabezpieczenia w klasie MX Kobiet, asystowała wyznaczona przez organizatora osoba płci żeńskiej.

26.11.

Zawodnik lub przedstawiciel zawodnika jest zobowiązany doprowadzić motocykl do kontroli technicznej bez uruchamiania silnika. Silnik może być uruchomiony tylko podczas pomiaru głośności, podczas jazdy na torze prób, podczas aktywności na torze. Zgodę na odstępstwo od tej zasady może wyrazić Sędzia Główny Zawodów.

27. KONTROLA TORU

W celu stwierdzenia przygotowania zgodnie z przedstawioną dokumentacją zostanie dokonana kontrola toru przez Sędziego Głównego Zawodów w obecności Dyrektora Zawodów lub osoby przez niego upoważnionej odpowiedzialnej za przygotowanie toru. Zaleca się by Sędzia Główny Zawodów zaprosił do kontroli przygotowania toru również przedstawiciela zawodników. Zawodników towarzyszących przy kontroli toru może również wyznaczyć GKSM.

Jeżeli zaistnieje konieczność, druga kontrola może być przeprowadzona w drugim terminie zapisanym w harmonogramie lub w czasie wyznaczonym przez Sędziego Głównego Zawodów. W przypadku uwag Sędziego Zawodów podczas pierwszej kontroli, druga kontrola toru musi się odbyć po wykonaniu jego zaleceń.

Obowiązkowe jest wykonanie testu poprawności pracy maszyny startowej.

28. SPOTKANIE SĘDZIEGO GŁÓWNEGO ZAWODÓW LUB JURY Z ORGANIZATOREM

Sędzia Główny Zawodów w uzgodnieniu z Dyrektorem Zawodów przeprowadza spotkanie organizacyjne (przed rozpoczęciem kontroli technicznej), z udziałem kierownictwa zawodów. W przypadku Pucharu i Mistrzostw Polski z kierownictwem zawodów spotyka się JURY. Spotkanie odbywa się w okolicy maszyny startowej lub w innym miejscu wskazanym przez organizatora, w terminie zgodnym z harmonogramem imprezy.

Podczas spotkania należy zaprezentować procedurę startową oraz wykonać test maszyny startowej.

29. TRENING DOWOLNY, PRÓBY STARTÓW, TRENING KWALIFIKACYJNY I WYŚCIG KWALIFIKACYJNY

29.1. W czasie treningu dowolnego, kwalifikacyjnego lub wyścigu kwalifikacyjnego zawodnicy mogą używać tylko motocykli wcześniej odebranych przez komisję techniczną pod ich własnym nazwiskiem i numerem startowym. Zamiany motocykla podczas treningu można dokonać wyłącznie w strefie napraw i sygnalizacji. Podczas wyścigu kwalifikacyjnego i wyścigów właściwych zamiana motocykla jest zakazana.

29.2. Data i godzina treningów musi być podana w Harmonogramie Zawodów.

29.3. Zezwala się na łączenie treningu i w uzasadnionych przypadkach wyścigów dla różnych klas z wyłączeniem klasy MX65 i klasy AMATOR. Klasa MX85 jeśli jest to w ocenie Sędziego Głównego Zawodów możliwe, może być połączona tylko z klasą MX Kobiet.

29.4. Zawodnik, który nie będzie sklasyfikowany w treningu kwalifikacyjnym – a brał udział w treningu dowolnym i ma zaliczone minimum 3 okrążenia i są oficjalnie udokumentowane na dokumencie, może brać udział w zawodach pod warunkiem, że w klasie nie ma pełnej obsady, a na maszynę startową może wjechać po ostatnim zawodniku biorącym udział w treningu kwalifikacyjnym. O kolejności decyduje lepszy czas na treningu dowolnym. Zawodnik, który nie uczestniczył w żadnym treningu nie ma prawa startu w zawodach.

29.5. W uzasadnionych przypadkach Sędzia Główny Zawodów może wyrazić zgodę na trening zawodnika w treningu innej klasy niż tej, do której zgłoszony został zawodnik.

29.6. Zabrania się trenowania bez zgody organizatora na torze 7 dni przed planowanymi zawodami, pod groźbą niedopuszczenia do zawodów. Zaleca się, by organizator umożliwił trenowanie na torze, jednak nie dłużej niż do 8 dnia włącznie przed planowanymi zawodami.

29.7. W szczególnie uzasadnionych przypadkach Sędzia Główny Zawodów może zezwolić na dodatkowy indywidualny trening zawodnika poza czasem wyznaczonym w harmonogramie czasowym zawodów. Zawodnik, który skorzystał z takiego prawa zostaje umieszczony na ostatniej pozycji listy startowej.

29.8. Próby startu dozwolone są tylko w czasie jaki jest określony w harmonogramie czasowym zawodów. Za nieprzestrzeganie, zawodnik może być ukarany przez Sędziego Głównego Zawodów.

29.9. W Pucharze Polski i Mistrzostwach Polski od momenty rozpoczęcia treningu dowolnego przez 3 minuty wszyscy Marshalle będą trzymać wystawione żółte flagi.

29.10. Od drugiej do ostatniej rundy Mistrzostw Polski zawodnicy wyjeżdżają na trening kwalifikacyjny ze strefy oczekiwania, zgodnie z pozycjami zajmowanymi aktualnie w klasyfikacji Mistrzostw Polski w danej klasie. Zawodnicy, którzy nie są klasyfikowani w danej klasie wyjeżdżają po ostatnim sklasyfikowanym.

29.11. Po zakończeniu treningów i prób startu organizator ma obowiązek wyrównać prostą startową i pierwszy zakręt. Zalecane jest równanie pierwszego zakrętu pomiędzy wyścigami.

30. ODPRAWA ZAWODNIKÓW

Sędzia Główny Zawodów może zarządzić zorganizowanie odprawy z zawodnikami i przedstawicielami klubów.

Obecni muszą być: Asystent Sędziego Głównego i Dyrektor Zawodów.

31. WYŚCIGI

Po treningu kwalifikacyjnym 40/30 pierwszych zawodników ma zapewniony start w wyścigach zawodów.

Zawodnicy od miejsc 41/31 i kolejni są zawodnikami rezerwowymi zgodnie zajętych miejscami.

Wyniki wyścigów kwalifikacyjnych lub treningów kwalifikacyjnych muszą być zatwierdzone przez Sędziego Głównego Zawodów.

32. WYNIKI

32.1. Zwycięzcą wyścigu jest zawodnik, który przekroczył linię mety jako pierwszy po przejechaniu dystansu wyznaczonego regulaminem zawodów.

32.2. Kolejni zawodnicy przekraczający linię mety, kończą wyścig bez względu na ilość przejechanych okrążeń.

32.3. Czas zawodnika, jest zarejestrowany i jest obowiązującym w momencie, gdy przednia część motocykla przekroczy linię mety wraz z zawodnikiem.

32.4. Wyścigi są oficjalnie zakończone, gdy przed zwycięzcą pojawi się flaga czarno - biała szachownica na linii mety.

32.5. Warunkiem sklasyfikowania zawodnika w wyścigu klasy, do której został zgłoszony, jest przejechanie przez niego minimum 75% ilości okrążeń zwycięzcy wyścigu tej klasy. W przypadku, gdy ilość okrążeń wymaganych do klasyfikacji jest ułamkiem, zaokrąglamy ją do liczby całkowitej w dół. O kolejności na mecie w przypadku jednakowej ilości okrążeń

decyduje kolejność przekraczania linii mety. Pomiar czasu wyścigu kończy się 5 minut od momentu przekroczenia linii mety przez zwycięzcę wyścigu. Limit przejechanych 75% okrążeń zwycięzcy dotyczy wyłącznie zawodów rangi Mistrzostw Polski motocykli. W Mistrzostwach Polski Quadów - jako warunku sklasyfikowania - nie ma określonego limitu procentowego ilości przejechanych okrążeń w stosunku do zwycięzcy. Warunek sklasyfikowania zdających egzamin praktyczny na licencję w motocyklach i quadach regulują odrębne zapisy w Regulaminie Sportu Motocyklowego – Zasady Ogólne.

32.6. Jeżeli flaga „szachownica” jest błędnie pokazana - później niż regulaminowy czas - kolejność końcowa będzie określona wg kolejności, jaka była w oficjalnym czasie wyścigu na mecie.

32.7. Jeżeli flaga „szachownica” jest błędnie pokazana wcześniej niż oficjalny czas, kolejność końcowa będzie ustalana zgodnie z kolejnością w momencie, gdy flaga szachownica została pokazana.

32.8. Wyniki po zakończeniu wyścigu uznawane są jako nieoficjalne (prowizoryczne). Wyniki muszą zostać opublikowane wraz z informacją o godzinie (gg:mm) zakończenia wyścigu.

32.9. Po upływie regulaminowego czasu przewidzianego na składanie protestów i po ich rozpatrzeniu, Sędzia Główny zawodów jest zobowiązany zatwierdzić wyniki, które organizator ogłasza jako ostateczne. Wyniki muszą zostać opublikowane wraz z informacją o godzinie (gg:mm) ich opublikowania.

32.10. O ile nie był zgłaszany protest wyniki uważa się za ostateczne, co skutkuje brakiem możliwości odwołania w tej sprawie.

32.11. W Harmonogramie zawodów jest podana godzina lub określony czas wręczania pucharów i nagród rzeczowych. Puchary i nagrody rzeczowe nie odebrane przez zawodnika osobiście podczas oficjalnej ceremonii wręczania pozostają w dyspozycji organizatora bez możliwości odebrania ich w późniejszym terminie.

32.12. Nieusprawiedliwiona stanem zdrowia rezygnacja zawodnika z obecności podczas ceremonii wręczenia nagród może skutkować rezygnacją zawodnika z nagrody finansowej.

33. STREFA OCZEKIWANIA I PROCEDURA STARTU

33.1. Za spóźnienie do Strefy Oczekiwania zawodnikowi zostanie przyznana kara:

- w przypadku braku zawodników rezerwowych, spóźniony zawodnik ma prawo startu w wyścigu, wjedzie na maszynę startową jako ostatni oraz zostanie przesunięty **o 5 miejsc niżej** w klasyfikacji w stosunku do pozycji na mecie
- jeżeli są zawodnicy rezerwowi, spóźniony zawodnik zostanie wykluczony z wyścigu, zawodnicy rezerwowi w liczbie równej ilości wolnych miejsc na maszynie startowej stają się pełnoprawnymi uczestnikami wyścigu. Pozostali zawodnicy rezerwowi opuszczają strefę oczekiwania.

33.2. Motocykl wprowadzony do strefy oczekiwania nie może powrócić przed wyścigiem do parku maszyn i nie podlega wymianie. W strefie oczekiwania dozwolone są prace przy motocyklu. Do strefy oczekiwania zawodnik może wprowadzić tylko jeden motocykl.

33.3. Sędzia Główny Zawodów musi obserwować przebieg procedury startowej.

Na obszar za maszyną startową obowiązuje zakaz wstępu i powinien on być przestrzegany w konsekwentny sposób, zapewniający równe warunki dla wszystkich zawodników. Nikt, za wyjątkiem zawodników, osób urzędowych i fotografów/kamerzystów, nie może przebywać na obszarze przed maszyną startową.

Dwadzieścia minut przed wyznaczonym czasem startu, na obszarze pomiędzy maszyną startową, a belką oporową zawodnik ma prawo przygotować sobie miejsce do startu.

Jeżeli start następuje „z siatki”, organizator ma obowiązek przygotować równe warunki do startu dla wszystkich zawodników.

Zawodnik **NIE MOŻE:**

- a) dotykać/podnosić maszyny startowej
- b) używać żadnych narzędzi
- c) nawadniać nawierzchni (np. wodą z butelki)
- d) "oznaczać" swojej bramki (układać znaczników, kamieni, itp. – oznaczenia zostaną usunięte)
- e) przekraczać bramki startowej

Nierespektowanie powyższych zapisów jest karane.

Dyrektor Zawodów w porozumieniu z Sędzią Głównym Zawodów określa ilość i które z bramek startowych, które mogą zostać wykorzystane podczas startu danego wyścigu.

33.4. Organizator zobowiązany jest do zamontowania przy wjeździe do strefy oczekiwania elektronicznego zegara wyświetlającego czas w formacie GG:MM:SS (godziny, minuty, sekundy) z satelitarną synchronizacją czasu GPS na godzinę przed rozpoczęcie treningów i musi być dostępny do zakończenia ostatniego wyścigu.

33.5. W klasach gdzie startują zawodnicy na motocyklach dwukołowych start do wyścigu musi odbyć się z jednego rzędu – max. 40 zawodników.

W klasie MXQUAD zawodnicy startują z dwóch rzędów po 15 zawodników w każdym rzędzie. Zawodnicy w drugim rzędzie są ustawieni za plecami zawodników ustawionych w pierwszym rzędzie.

33.6. W Pucharze i Mistrzostwach Polski w klasach MX65, MX85 za ostatnim zawodnikiem wyjeżdżającym na okrążenie zapoznawcze **zaleca się by wyjechała osoba funkcyjna**, która będzie jechać cały czas na końcu stawki, kontrolując, czy w czasie okrążenia zapoznawczego nie doszło do wypadku i czy wszyscy zawodnicy powrócili z okrążenia zapoznawczego do strefy oczekiwania.

33.7. Podczas okrążenia zapoznawczego zabronione jest dokonywanie prób startu.

33.8. Podczas okrążenia zapoznawczego zabronione jest wyprzedzanie. Zawodnicy wyjeżdżają na okrążenie zapoznawcze w ustalonej kolejności i powinni wrócić do strefy oczekiwania w tej samej kolejności. Nie dotyczy sytuacji defektu, upadku.

33.9. W Pucharze Polski i Mistrzostwach Polski podczas okrążenia zapoznawczego marshalle będą trzymać wystawione żółte flagi.

33.10. Procedura startowa.

Na sygnał osoby funkcyjnej, zawodnicy w określonej kolejności ustawiają się na maszynie startowej. Zawodnik raz zajmując pozycje przy maszynie startowej, nie może jej zmieniać, nie może powrócić do strefy oczekiwania.

Gdy wszyscy zawodnicy są na linii startu, starter sam unosi lub zleca innej osobie na uniesienie tablicy „15sekund”. Po upływie 15sekund zmienia na tablicę „5sekund” i maszyna startowa zostanie zwolniona po upływie 5sekund, a nie później niż 10sekund od momentu pokazania tablicy „5 sekund”.

Sędzia Główny Zawodów może sam lub zlecić doświadczonemu sędziemu wydanie polecenia zwolnienia maszyny startowej.

Zawodnik, którego pojazd ma problemy techniczne i nie opuścił strefy oczekiwania do czasu pokazania tablicy z napisem „15sekund” musi pozostać w strefie do czasu zwolnienia maszyny startowej. Następnie, kiedy pozostali zawodnicy wystartują, pod nadzorem osoby funkcyjnej może dołączyć do wyścigu. Za nieprzestrzeganie tej zasady zawodnik może być ukarany do wykluczenia z wyścigu włącznie.

Zawodnik mający problemy techniczne po ustawieniu przy maszynie startowej musi czekać na pomoc, aż maszyna startowa opadnie. **Jeżeli zawodnik nie przekroczy linii startu, może zostać udzielona pomoc techniczna przez mechanika, który był w strefie oczekiwania, kiedy pozostali zawodnicy odjadą. Pod nadzorem osoby funkcyjnej zawodnik może dołączyć do wyścigu.** Za nieprzestrzeganie tej zasady zawodnik może być ukarany do wykluczenia z wyścigu włącznie.

Jeżeli zawodnik lub zawodnicy podczas startu uderzyli w maszynę startową, przed kolejnym startem należy przeprowadzić test maszyny startowej.

| | |
|-----------------------------------|--|
| 20minut do startu | Wjazd do strefy oczekiwania zostaje otwarty. Zawodnicy mogą przygotować swoje miejsca przed maszyną startową. |
| 10minut do startu | Wjazd do strefy oczekiwania zostaje zamknięty. Motocykle wszystkich zakwalifikowanych zawodników i rezerwowych muszą znajdować się w strefie oczekiwania. W przypadku braku zawodników rezerwowych, motocykle spóźnionych zawodników będą wpuszczone do obszaru oczekiwania, a zawodnicy zostaną dopuszczeni do startu i jako ostatni wyjadą na linię startu. Motocykle zawodników niedopuszczonych do wyścigu muszą opuścić strefę oczekiwania. Po zamknięciu bramy wjazdowej do strefy oczekiwania, otwierana jest bramka do wyjazdu na tor, na okrążenie zapoznawcze. Zawodnicy mogą wyjechać na okrążenie zapoznawcze. |
| 4 minuty do startu | Wjazd z okrążenia zapoznawczego do strefy oczekiwania zostaje zamknięty. W przypadku braku zawodników rezerwowych, zawodnik spóźniony ma prawo startu i jako ostatni wjedzie na maszynę startową, a za spóźnienie zawodnik otrzyma karę przesunięcia o 5 miejsc niżej w klasyfikacji w stosunku do pozycji na mecie |
| 3minuty 30sekund do startu | Na gwizdek, wszyscy z wyjątkiem zawodników i jednego mechanika każdego zawodnika oraz osoba z parasolem nad zawodnikiem, ekipy telewizyjnej i niezbędnych osób urzędowych muszą opuścić strefę oczekiwania. Za nie przestrzeganie zapisu obowiązuje kara do wykluczenia zawodnika z wyścigu łącznie. Maszyna startowa jest pusta. Wjazd na maszynę startową pozostaje zamknięty |
| 3minuty do startu | Otwierany jest wjazd na maszynę startową i zawodnicy udają się na maszynę startową. Wszyscy mechanicy i osoby trzymające parasole muszą pozostać w strefie oczekiwania do końca startu. Za nie przestrzeganie zapisu obowiązuje kara do wykluczenia zawodnika z wyścigu łącznie. Tylko zawodnicy, ekipa telewizyjna i niezbędne osoby urzędowe mogą przebywać w strefie startu (przed i przy maszynie startowej). Zawodnicy przygotowują się do startu. |
| Tablica 15sekund | Pozostało 15 sekund, aż procedura startowa wejdzie w ostatnią fazę. |
| Tablica 5sekund | Maszyna startowa spadnie w ciągu następnych 5-10 sekund. |

34. PRZERWANIE WYŚCIGU

34.1. Dyrektor Zawodów jest upoważniony do przerywania każdej sesji treningowej, wyścigu kwalifikacyjnego i wyścigów w poszczególnych klasach z przyczyn nie cierpiących zwłoki (np. niebezpieczeństwa) lub innych sił wyższych. W takiej sytuacji zawodnikom pokazuje się na linii mety czerwoną flagę.

Jeżeli wyścig zostanie przerwany przed upływem połowy czasu przewidzianego regulaminem nastąpi powtórzenie, a ponowny start będzie jak najszybciej jest to możliwe. W tym momencie dozwolona jest zmiana motocykla przez zawodnika. Jeżeli zatrzymanie wyścigu nastąpi po upływie połowy czasu regulaminowego, kolejność na mecie będzie ustalona wg kolejności na linii mety z okrążenia poprzedniego.

Sędzia Główny Zawodów może zalecić wykluczenie jednego lub więcej zawodników, odpowiedzialnych za zatrzymanie wyścigu z udziału w ponownym starcie.

W ponownym starcie wyścigu uczestniczyć mogą zawodnicy, którzy w momencie przerywania wyścigu znajdowali się na torze i aktywnie brali udział w rywalizacji.

34.2. W przypadku falstartu zawodnicy wracają do strefy oczekiwania, a ponowny start ma miejsce jak tylko 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.

35. CISZA NOCNA W PARKU MASZYN

Cisza nocna w parku maszyn obowiązuje od godziny 23.00 do godziny 06.00 dnia następnego. Nie przestrzeganie ciszy nocnej traktowane jest jako niesportowe zachowanie, za które zawodnik może zostać ukarany.

36. SESJA AUTOGRAFOWA

Zawodnicy mogą być poproszeni o udział w sesji podpisywania autografów zorganizowanej przez organizatora zawodów. Wyboru zawodników dokonuje GKSM, rezerwując jedno miejsce dla zawodnika wytypowanego przez organizatora.

37. ZACHOWANIE ZAWODNIKA I POMOC PODCZAS TRENINGU I WYŚCIGU

37.1. 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.

37.2. Zawodnicy ponoszą odpowiedzialność za działania członków ich drużyn.

Zaleca się brak tolerancji dla zachowań niesportowych członków drużyn zawodnika.

37.3. Oficjalni członkowie zespołów, drużyn mogą zgłaszać swoje spostrzeżenia i uwagi do kierownictwa zawodów. Zawodnicy muszą zachowywać się w sposób odpowiedzialny, który nie stanowi niebezpieczeństwa dla innych zawodników i uczestników zawodów.

37.4. Zawodnik dublowany – wyprzedzany, któremu pokazano flagę koloru niebieskiego, nie powinien zmieniać toru jazdy do momentu zakończenia manewru wyprzedzania przez dublującego. Za utrudnianie manewru wyprzedzania po przez zajeżdżanie drogi lub blokowanie może skutkować ukaraniem przez Sędziego Głównego Zawodów do wykluczenia z wyścigu włącznie.

37.5. Jeżeli nie jest to nieuniknione, **zabrania się zatrzymywania na torze podczas treningów i wyścigów.** Jedynym dozwolonym miejscem zatrzymywania się na torze jest strefa napraw i sygnalizacji oraz linia zmiany gogli. Za każde nie przestrzeganie tego zakazu zawodnik może być ukarany utratą najszybszego okrążenia, a najwyższą karą może być wykluczenie z wyścigu.

37.6. W przypadku problemów sprzętowych zawodnik powinien zjechać do strefy napraw i sygnalizacji podczas najbliższego przejazdu przy strefie.

W przypadku defektu skutkującego brakiem możliwości kontynuowania dalszej jazdy zawodnik ma obowiązek opuścić tor wraz z motocyklem w miejscu jakim jest strefa bezpieczeństwa wyznaczona po obu stronach toru, tak by nie blokować przejazdu innym zawodnikom.

37.7. Korzystanie na torze z obcej pomocy zewnętrznej w czasie trwania treningu kwalifikacyjnego, wyścigów kwalifikacyjnych i wyścigów głównych – wyłączając osoby wyznaczone przez organizatora pełniące swoje obowiązki w interesie bezpieczeństwa - jest zabronione, a zawodnik który z takiej pomocy świadomie skorzystał może być ukarany. Zawodnikowi można pomóc podnieść motocykl, jednak uruchomienie silnika, wszelkie naprawy, czy regulacje zawodnik musi wykonać samodzielnie.

37.8. Zawodnik jest zobowiązany stosować się w trakcie wyścigów i treningów do poleceń organizatora, osób funkcyjnych, a w szczególności reagować na sygnały pokazywane przy pomocy flag określonych w regulaminie. **Zaleca się brak tolerancji**

dla niedostosowanie się do sygnałów marshalli oraz komunikatów kierownictw zawodów.

37.9. Podczas treningów i wyścigów konsultacje między członkami drużyny i zawodnikami są ograniczone tylko do wyznaczonej strefy napraw i sygnalizacji. Korzystanie z łączności radiowej jest zabronione.

37.10. Osoby wyznaczone przez organizatora pełniące swoje obowiązki na torze mogą pomóc zawodnikowi podnoszącemu motocykl, przenosząc ich w bezpieczne miejsce. Naprawy i regulacje w strefie bezpieczeństwa muszą być wykonane przez zawodnika bez żadnej pomocy zewnętrznej.

37.11. Zawodnicy powinni korzystać tylko z toru. Jeżeli przypadkowo w niezamierzony sposób opuszczą tor podczas treningów lub wyścigów mogą kontynuować dalszą jazdę, bezpiecznie wjeżdżając ponownie na tor, w miejscu najbliższym w którym opuścili tor, bez czerpania korzyści. Skracanie trasy jest zabronione.

37.12. Tankowanie paliwa jest dozwolone w strefie napraw i sygnalizacji, ale musi odbywać się przy zgaszonym silniku, tylko na macie ekologicznej.

37.13. Zawodnikom, którzy wyłączą silnik w strefie napraw i sygnalizacji, może być udzielona pomoc w ponownym ich uruchomieniu.

37.14. Zawodnicy, którzy zjadą do parku maszyn podczas treningu kwalifikacyjnego, **okrażenia zapoznawczego** lub wyścigu nie mają prawa powrotu na tor i kontynuowania jazdy.

Zawodnicy wracający do strefy napraw i sygnalizacji lub do parku maszyn powinni zachować ostrożność.

37.15. Zaleca się by w celu przypomnienia zasad obowiązujących w regulaminie – Sędzia Główny Zawodów wraz z Dyrektorem Zawodów i Asystentem Sędziego Głównego ds. Marshalli zorganizowali spotkanie z zawodnikami klasy MX65 i ich opiekunami. Sędzia Główny Zawodów może wyrazić zgodę na udzielanie pomocy zawodnikom klasy MX65 przy zajmowaniu miejsca na polu startowym i na torze. Zasady udzielania pomocy muszą być przedstawione zainteresowanym.

38. SYGNAŁY OFICJALNE

38.1. Oficjalne sygnały mogą być podawane na białych tablicach o wymiarach 750mm długości i 650mm szerokości z czarnymi dużymi znakami „5”, „15” „T”, „1”, „2”. Znaki powinny mieć 500mm wysokości.

Znaki „1” oraz „2” mogą być wyświetlane w wersji elektronicznej na zegarze zlokalizowanym za linią pomiaru czasu.

| | |
|--|---|
| Tablica 15 sekund (15'') – na startcie | Pozostało 15 sekund, aż procedura startowa wejdzie w ostatnią fazę. |
| Tablica 5 sekund (5'') – na startcie | Maszyna startowa spadnie w ciągu następnych 5-10 sekund. |

| | |
|--|---|
| Tablica z literą „T” – na linii mety (może być zastąpiona zieloną flagą) | Sygnalizuje zmianę treningu dowolnego w trening kwalifikacyjny. |
| Tablica z cyfrą 2 – na linii mety (może być zastąpiona elektronicznym wyświetlaczem) | Wskazuje, że do zakończenia wyścigu pozostały 2 okrążenia lidera wyścigu. |
| Tablica z cyfrą 1 – na linii mety (może być zastąpiona elektronicznym wyświetlaczem) | Wskazuje, że do zakończenia wyścigu pozostało 1 okrążenie lidera wyścigu. |

38.2. Oficjalne sygnały flagowe nadawane są flagą.

| Sygnal | Znaczenie |
|--|--|
| Flaga czerwona wymachiwana (wszystkie falstarty muszą być sygnalizowane czerwoną poruszaną flagą) | Używana tylko na linii mety, oznacza natychmiastowe przerwanie rywalizacji w wyścigu. Zawodnicy powinni zjechać w miejsce wskazane przez Dyrektora Zawodów. |
| Flaga czarna wystawiona wraz z tablicą z numerem zawodnika | Używana tylko na linii mety, Zawodnik musi opuścić tor. |
| Flaga żółta schowana, swobodna pozycja marshalla | Tor bezpieczny |
| Flaga żółta wystawiona i trzymana oburącz (jedną ręką za drążek, a drugą od dołu za część materiałową). | Zagrożenie – zdarzenie w bezpośrednim otoczeniu toru, przejazd może być utrudniony. Zawodnik ma obowiązek zachować szczególną ostrożność. (obowiązuje także w trakcie pierwszych minut treningu dowolnego oraz rundy zapoznawczej!) |
| Flaga żółta wymachiwana | Niebezpieczeństwo - poważne zdarzenie nastąpiło przed zawodnikiem, przejazd utrudniony, zawodnik ma obowiązek znacząco zwolnić i bezpiecznie przejechać kołami przez przeszkodę. Skoki i wyprzedzanie zabronione! |
| Flaga medyczna wymachiwana (biała z diagonalnym czerwonym krzyżem) | Niebezpieczeństwo – przejazd znacząco utrudniony, na torze znajduje się więcej osób, na torze udzielana jest pomoc medyczna, przejazd utrudniony, zawodnik ma obowiązek znacząco zwolnić i bezpiecznie przejechać wszystkimi kołami przez przeszkodę. Skoki i wyprzedzanie zabronione! |
| Flaga niebieska | Ostrzeżenie dla znacznie wolniejszego |

| | |
|--|---|
| wymachiwana, mogą jej używać tylko dodatkowe osoby, specjalnie do tego wyznaczone | lub dublowanego zawodnika, że będzie wyprzedzany, powinien zachować swój tor ruchu. |
| Flaga zielona może być używana podczas procedury startu lub podczas treningów | Trasa wolna do rozpoczęcia wyścigu. Sygnalizuje zmianę treningu dowolnego w trening kwalifikacyjny. |
| Czarno biała szachownica wymachiwana | Koniec treningu/wyścigu. |

38.3. Minimalny wiek marshalli - ukończone 16 lat. Są oni wyznaczeni przez organizatora i muszą uczestniczyć w odprawie z Dyrektorem Zawodów przed rozpoczęciem treningów.

38.4. Dla każdego stanowiska marshalla, organizator musi utworzyć listę nazwisk zajmujących dane stanowisko. Ta lista musi być dostarczona Sędziemu Głównemu Zawodów przed rozpoczęciem treningów.

38.5. Marshalle muszą nosić koszule, uniformy w neutralnym kolorze w żadnym wypadku w żółtym lub czerwonym ponieważ mogą być myleni z flagami.

Rekomenduje się by marshalle byli wyposażeni w gwizdki, by dodatkowo zwracać na siebie uwagę.

Po zakończeniu zawodów marshalle muszą pozostać do czasu rozpatrzenia protestów.

39. PROTESTY

39.1. Każdy protest musi być zgłoszony na piśmie i poparty obowiązującą kaucją zwrotną w przypadku uznania protestu. **Zalecane użycie Formularza protestu opracowanego przez GKSM.**

Wszelka komunikacja między zawodnikiem, a kierownictwem zawodów powinna odbywać się na piśmie.

39.2. Protesty nie mogą być zgłaszane później niż:

- a) **do 30 min** po zakończeniu wyścigu – w sprawach motocykli, paliwa, zachowania się zawodników na torze itp.
- b) **do 30 min** po ogłoszeniu prowizorycznych wyników (opublikowaniu **na tablicy informacyjnej**), jeżeli protest dotyczy tych wyników.

39.3. Protesty powinny być składane i opłacane w Biurze Zawodów. Kierownik Biura Zawodów ma obowiązek niezwłocznie poinformować o złożonym proteście Dyrektora Zawodów. Na proteście musi znaleźć się godzina złożenia z podpisami składającego i przyjmującego protest. Protest może zgłosić wyłącznie kierownik ekipy lub zawodnik. Protest może być złożony tylko przez osoby bezpośrednio zaangażowane. Protest złożony przez inne osoby nie będzie rozpatrywany. W przypadku zawodnika niepełnoletniego przy składaniu protestu może uczestniczyć jego opiekun.

39.4. Każdy protest musi być poparty kwotą w wysokości 200 PLN. W razie uznania protestu wpłacona kwota musi być zwrócona wpłacającemu. W przypadku nie uznania protestu

wpłacona zostaje u organizatora. Jeżeli protest dotyczy demontażu motocykla musi być uzupełniony kwotą 500 PLN.- silnik dwusuwowy, 1000 PLN – silniki czterosuwowe. Kwota ta jest należna zawodnikowi demontującemu motocykl w przypadku nie uznania protestu. W innych przypadkach nie uznania protestu wpłacona kwota zostaje u organizatora.

39.5. Jury/Sędzia zawodów ma obowiązek rozpatrzyć złożony protest i odpowiedzieć na niego na piśmie. Od decyzji sędziego przysługuje prawo odwołania do GKSM po zakończeniu zawodów.

40. WERYFIKACJA I KONTROLA PO WYŚCIGU

40.1. Kontrola głośności po wyścigu

Natychmiast po zakończeniu wyścigu 3 motocykle wylosowane przed startem wyścigu mogą zostać sprawdzone przez Komisję Techniczną pod względem wymaganego poziomu głośności. Skontrolowane będą również motocykle zawodników, którzy nie byli wylosowani, ale skala dźwięku podczas wyścigu wzbudziła podejrzenia osób funkcyjnych, co do zachowania wymaganego poziomu głośności. Każdy zawodnik, którego motocykl lub quad przekroczy granicę 115 + 2 dB (A) zostanie ukarany przesunięciem **o 5 miejsc w dół w klasyfikacji w stosunku do miejsca zajętego na linii mety w danym wyścigu.**

Komisja Techniczna musi funkcjonować (ze sprzętem) przez całe zawody do ogłoszenia oficjalnych wyników.

40.2. Paliwa

Każdy zawodnik zobowiązany jest do używania benzyny bezołowiowej ogólnie dostępnej.

40.3. Testy antydopingowe i na obecność alkoholu we krwi

Testy antydopingowe i na obecność alkoholu oraz środków zakazanych we krwi mogą być przeprowadzone zgodnie z Regulaminem Medycznym PZM.

Zawodnicy, których testy wypadną z wynikiem pozytywnym będą wykluczeni z całych zawodów. Mogą być nakładane dodatkowe kary.

Zawodnik który został wytypowany do kontroli nie stawił się w wyznaczonym czasie i miejscu zostanie wykluczony z zawodów.

Test na zawartość alkoholu może przeprowadzić przedstawiciel organizatora zawodów.

41. RUNDA HONOROWA

Organizator Mistrzostw lub Pucharu może poprosić 3 pierwszych zawodników każdego wyścigu o wykonanie rundy honorowej, o ile istnieją odpowiednie warunki pogodowe.

42. KONFERENCJA PRASOWA

Zwycięzca każdego wyścigu i inni zawodnicy zaproszeni wg uznania organizatora Mistrzostw lub Pucharu muszą uczestniczyć w konferencji prasowej. Każde naruszenie tej zasady będzie karane przez Sędziego Głównego Zawodów.

43. KARY

43.1. Za nie stosowanie się do regulaminu **proponowane są poniższe** kary. Każdorazowo Dyrektor Zawodów może zaproponować Sędziemu Głównemu zawodów inną karę.

a) za każde niedozwolone zatrzymanie się na torze podczas treningu dowolnego lub kwalifikacyjnego, utrata najszybszego okrążenia

b) za spóźnienie zawodnika do strefy oczekiwania

-w przypadku braku zawodników rezerwowych, zawodnik spóźniony ma prawo startu w wyścigu, wjedzie na maszynę startową jako ostatni oraz zostanie przesunięty o 5 miejsc niżej w klasyfikacji w stosunku do pozycji na mecie

- jeżeli są zawodnicy rezerwowi, zawodnik zostanie wykluczony z wyścigu, zawodnicy rezerwowi w liczbie równej ilości wolnych miejsc na maszynie startowej, stają się pełnoprawnymi uczestnikami wyścigu. Pozostali zawodnicy rezerwowi opuszczają strefę oczekiwania.
- c) za spóźnienie zawodnika do strefy oczekiwań z rundy zapoznawczej – zawodnik wjedzie na maszynę startową jako ostatni
- d) za skracanie toru w treningu/treningu kwalifikacyjnym i uzyskanie z tego korzyści – utrata najszybszego okrążenia
- e) za skracanie toru w wyścigu i uzyskanie z tego korzyści – utrata zyskanych pozycji plus jedna dodatkowa pozycja w dół końcowej klasyfikacji w wyścigu
- f) za zjechanie do parku maszyn podczas treningu/wyścigu kwalifikacyjnego i powrót na tor – przesunięcie na koniec klasyfikacji treningu/wyścigu kwalifikacyjnego
- g) za zjechanie do parku maszyn podczas **rundy zapoznawczej** lub wyścigu głównego i powrót na tor – wykluczenie z wyścigu
- h) za pomoc zewnętrzną dla zawodnika podczas treningu/wyścigu kwalifikacyjnego poza miejscem do tego przeznaczonym - wyłączając pomoc udzielaną przez osoby wskazane przez organizatora, pełniące swoje obowiązki w interesie bezpieczeństwa – przesunięcie na koniec klasyfikacji treningu/wyścigu kwalifikacyjnego
- i) za jakąkolwiek pomoc zewnętrzną dla zawodników podczas głównych wyścigów zawodów poza miejscem do tego przeznaczonym - wyłączając pomoc udzielaną przez osoby wskazane przez organizatora, pełniące swoje obowiązki w interesie bezpieczeństwa – wykluczenie z wyścigu
- j) za niestosowanie się do przekazywanych sygnałów za pomocą regulaminowych flag podczas treningów dowolnych – przesunięcie **o 5miejsc niżej** w klasyfikacji w stosunku do pozycji na koniec treningu dowolnego
- k) za niestosowanie się do przekazywanych sygnałów za pomocą regulaminowych flag podczas treningów kwalifikacyjnych - przesunięcie **o 5miejsc niżej** w klasyfikacji w stosunku do pozycji na koniec treningu kwalifikacyjnego
- l) za niestosowanie się do przekazywanych sygnałów za pomocą regulaminowych flag podczas wyścigów głównych:
 - w przypadku pierwszego przewinienia w ciągu dnia, **przesunięcie o 2miejsca niżej w klasyfikacji, w stosunku do pozycji na mecie,**
 - w przypadku drugiego przewinienia w ciągu dnia, przesunięcie o 10miejsc niżej w klasyfikacji, w stosunku do pozycji na mecie**
 - kolejne przewinienie w ciągu dnia – wykluczenie z wyścigu**
- m) za przekroczenie regulaminowej głośności tłumika po wyścigu – przesunięcie o 5miejsc niżej w klasyfikacji w stosunku do pozycji na mecie
- n) w przypadku dwóch przewinień, za które karą jest przesunięcie niżej w klasyfikacji, kary łączy się
- o) w przypadku więcej niż dwóch przewinień, za które karą jest przesunięcie niżej w klasyfikacji Sędzia Główny podejmuje decyzję o wymiarze kary, do wykluczenia z rywalizacji włącznie,
- p) za nie stosowanie maty środowiskowej – 300.00.PLN, mata musi zostać natychmiast uzupełniona, w innym przypadku zawodnik zostanie wykluczony z rywalizacji
- q) za jazdę na motocyklu przeznaczonym do startu w zawodach w miejscach przeznaczonych dla publiczności i drogach komunikacyjnych poza parkiem maszyn – kara pieniężna 500,00 PLN
- r) za korzystanie z pitbike/elektrycznej hulajnogi, itp. w strefie przeznaczonej dla kibiców, kara pieniężna 300,00 PLN
- s) brak opłacenia nałożonej kary finansowej – wykluczenie z zawodów

- t) za niesportowe zachowanie się podczas zawodów zawodnika i osób, za które odpowiedzialny jest zawodnik – wykluczenie z jednego lub więcej wyścigów, wykluczenie może być poprzedzone ostrzeżeniem ustnym lub pisemnym;
za niesportowe zachowanie uznaje się również:
- nieuzasadnione wchodzenie na tor w czasie treningów i wyścigów powodujące zagrożenie bezpieczeństwa dla zawodniczek i zawodników
 - udzielanie nieuprawnionej pomocy dla zawodniczki lub zawodnika
 - **agresywne, lekkomyślne zachowanie w stosunku do innych zawodników, członków zespołów, osób funkcyjnych i innych osób**

43.2. Informacja o każdej karze nałożonej podczas zawodów, musi zostać opublikowana z podaniem klasy, numeru startowego zawodnika, rodzaju kary i przewinienia.

43.3. Informacje o karach odnotowanych, Sędzia Główny Zawodów jest zobowiązany przesłać drogą elektroniczną do GKSM natychmiast po zakończeniu zawodów (w sprawozdaniu z zawodów).

B. REGULAMIN SZCZEGÓŁOWY MIĘDZYNARODOWYCH INDYWIDUALNYCH MISTRZOSTW POLSKI W MOTOCROSSIE

01. ZASADY OGÓLNE

01.1. W ramach Międzynarodowych Indywidualnych Mistrzostw Polski będą rozgrywane:

- a) Międzynarodowe Indywidualne Mistrzostwa Polski Kobiet w klasie MxKobiet
- b) Międzynarodowe Indywidualne Mistrzostwa Polski Juniorów w klasach Mx65, Mx85, Mx125, MxQuadJunior
- c) Międzynarodowe Indywidualne Mistrzostwa Polski w klasach Mx2, **Mx2Junior**, MxOpen, MxMasters, MxMasters50+, MxQuadMasters

01.2. Dla klasy **Mx2Junior** nie będzie rozgrywanych oddzielnych wyścigów. Na bazie wyników wyścigów klasy Mx2 generowana będzie oddzielna klasyfikacja dla klasy **Mx2Junior**, wedle której będą naliczane punkty za faktycznie zajęte miejsce w klasie **Mx2Junior**. Klasyfikacja w klasie **Mx2Junior** będzie prowadzona przez cały sezon, **z wręczeniem nagród w każdej rundzie.** W klasie **Mx2Junior** zostaną przyznane tytuły na koniec sezonu. Zawodnicy zgłaszający się do startu w klasie **Mx2Junior** automatycznie są zgłaszani do startu w klasie **Mx2**.

01.3. Dla klasy **MxMasters50+** nie będzie rozgrywanych oddzielnych wyścigów. Na bazie wyników klasy **MxMasters** generowana będzie oddzielna klasyfikacja dla klasy **MxMasters50+**, wedle której będą naliczane punkty za faktycznie zajęte miejsce w klasie **MxMasters50+**. Klasyfikacja w klasie **MxMasters50+** będzie prowadzona przez cały sezon, **z wręczeniem nagród w każdej rundzie.** Zawodnicy zgłaszający się do startu w klasie **MxMASTERS50+** automatycznie są zgłaszani do startu w klasie **MxMasters**.

~~**01.4.** Warunkiem przyznania tytułów mistrzowskich jest uzyskanie punktów w końcowej klasyfikacji przez co najmniej 12 zawodników w klasie.~~

01.4. Dla klasy **MxQuadJunior** nie będzie rozgrywanych oddzielnych wyścigów. Na bazie wyników wyścigów klasy **MxQuadOpen** generowana będzie oddzielna klasyfikacja dla klasy **MxQuadJunior**, wedle której będą naliczane punkty za faktycznie zajęte miejsce w klasie **MxQuadJunior**. Klasyfikacja w klasie **MxQuadJunior** będzie prowadzona przez cały sezon, **bez wręczenia nagród w każdej rundzie.** W klasie **MxQuadJunior** zostaną przyznane tytuły na koniec sezonu. Zawodnicy zgłaszający się do startu w klasie **MxQuadJunior** automatycznie są zgłaszani do startu w klasie **MxQuadOpen**.

01.5. Dla klasy **MxQuadMasters** nie będzie rozgrywanych oddzielnych wyścigów. Na bazie wyników wyścigów klasy **MxQuadOpen** generowana będzie oddzielna klasyfikacja dla klasy **MxQuadMasters**, wedle której będą naliczane punkty za faktycznie zajęte miejsce w klasie **MxQuadMasters**. Klasyfikacja w klasie **MxQuadMasters** będzie prowadzona przez cały sezon, **bez wręczenia nagród w każdej rundzie.** Zawodnicy zgłaszający się do startu w klasie **MxQuadMasters** automatycznie są zgłaszani do startu w klasie **MxQuadOpen**.

~~01.6. Jeżeli w klasie MX QUAD – OPEN po wszystkich odbytych rundach będzie sklasyfikowanych 20 zawodników, a w tej liczbie będzie 6 zawodników w wieku juniora to zostaną przyznane tytuły dla juniorów. Jeżeli te warunki nie zostaną spełnione to tytuły będą tylko w klasie MX QUAD – OPEN.~~

01.6. W przypadku, gdy przy Mistrzostwach Polski MX QUAD będą rozgrywane Mistrzostwa Strefy, Sędzia Główny wraz z Dyrektorem Zawodów mogą podjąć decyzję o dopuszczeniu do startu w klasie MX QUAD OPEN większej ilości zawodników niż 30. Liczba ta nie może być jednak większa niż 36. W takiej sytuacji ilość zawodników w poszczególnych rzędach na starcie musi być równa lub różnić się maksymalnie o 1.

01.7. W przypadku, gdy przy Mistrzostwach Polski MX QUAD będą rozgrywane Mistrzostwa Strefy razem w klasie MX QUAD OPEN mogą wystartować zawodnicy z licencjami A, B i C. Ustalanie wyników i punktacji Mistrzostw Polski odbędzie się zgodnie z miejscami zajętymi w wyścigu, po usunięciu zawodników zgłoszonych wyłącznie do Mistrzostw Strefy. Miejsca przyznawane będą następować kolejno po sobie, bez brania pod uwagę zawodników zgłoszonych wyłącznie do Mistrzostw Strefy.

02. PODZIAŁ NA KLASY I WYMAGANIA LICENCYJNE

Wiek minimalny zawodnika, dopuszczający do udziału w danej klasie, zaczyna się w dniu urodzin zawodnika, który musi przypadać przynajmniej na dzień zawodów (rozpoczęcia pierwszych treningów).

Dla klasy MXMasters, MXMasters50+, MXQuadMasters granica dla wieku minimalnego rozpoczyna się z początkiem roku urodzenia zawodnika.

Wiek maksymalny dla klasy zawodnik osiąga z końcem roku w którym przekracza wiek określony regulaminem.

Dla dziewcząt/kobiet, jeżeli startują w innych klasach niż MX KOBIEC, górna granica wieku jest podwyższona o jeden rok.

MX65

Motocykle: o pojemności do 65cc 2T (koła maksymalnie 12 – 14 cali).

Wiek: **od 8 lat do 12 lat** Licencja: A

MX85

Motocykle o pojemności do 85cc 2T (koła min. 14-17 cali maks. 16-19 cali).

Wiek: **od 11 lat do 14 lat** Licencja: A

MX125

Motocykle o pojemności od 100 do 125cc 2T

Wiek: **od 13 lat do 17 lat** Licencja: A

MX2JUNIOR (klasa może zostać zlikwidowana po zakończeniu sezonu 2022)

Motocykle o pojemności od 100 do 250cc 2T i od 175 do 250cc 4T

Wiek: **od 14lat do 23 lat** Licencja: A

(Klasa będzie rozgrywana w ramach wyścigów klasy MX2 - bez oddzielnych wyścigów)

MX2

Motocykle o pojemności od 100 do 250cc 2T i od 175 do 250cc 4T

Wiek: **od 14lat** Licencja: A

(może zostać wprowadzony górny limit wieku do 23lat w sezonie 2023)

MXOPEN

Motocykle o pojemności od 100 do 250 cc 2T i od 175-250cc 4T

Wiek: od **14lat** Licencja: A

Motocykle o pojemności pow. 250cc do 500cc 2T i od 290 do 450cc 4T

Wiek: od **16 lat** Licencja: A

MXMASTERS

Motocykle o pojemności od 100 do 500cc 2T i od 175 do 450cc 4T

Wiek: od **40lat** Licencja: A

MX MASTERS 50+

Motocykle o pojemności od 100 do 500cc 2T i od 175 do 450cc 4T

Wiek: od **50lat** Licencja: A

(Klasa będzie rozgrywana w ramach wyścigów klasy MxMASTERS - bez oddzielnych wyścigów)

MX KOBIEC

Motocykle o pojemności do 85cc 2T (koła min. 14-17 cali maks. 16-19 cali).

Wiek: od 11 lat Licencja: A

Motocykle o pojemności od 100 do 125cc 2T

Wiek: od **13lat** Licencja: A

Motocykle o pojemności od 175 do 250cc 2T 4T

Wiek: od **14lat** Licencja: A

MXQUAD OPEN

Quady o pojemności do 450cc 2T lub 4T z napędem na tylną oś.

Wiek: od **14lat** Licencja A

Quady o pojemności do 550cc 2T lub 4T z napędem na tylną oś.

Wiek: od **16 lat** Licencja A

MXQUAD JUNIOR

Quady 2T lub 4T o pojemności do 450 cc z napędem na tylną oś.

Wiek: od **14 lat do 19 lat** Licencja A

(Klasa będzie rozgrywana w ramach wyścigów klasy MXQUADOPEN - bez oddzielnych wyścigów)

MXQUAD MASTERS

Quady 2T lub 4T o pojemności do 550 cc z napędem na tylną oś.

Wiek: od 40 lat Licencja A

(Klasa będzie rozgrywana w ramach wyścigów klasy MXQUADOPEN - bez oddzielnych wyścigów)

W kolejnych sezonach wiek będzie aktualizowany do zapisów regulaminowych FIM-EUROPE.

03. CZAS TRWANIA WYŚCIGU W POSZCZEGÓLNYCH KLASACH

- MX65 12 min. + 2 okrążenia
- MX85 20 min. + 2 okrążenia
- MX125 20 min. + 2 okrążenia

- MX2 /MX2JUNIOR 25 min. + 2 okrążenia
- MX OPEN 25 min. + 2 okrążenia
- MX MASTERS 15 min. + 2 okrążenia
- MX KOBIET 15 min. + 2 okrążenia
- MX QUAD OPEN /JUNIOR/MASTERS **20 min** + 2 okrążenia*

*w przypadku, kiedy zawody klasy MXQUAD odbywają się przy jednodniowych zawodach strefowych, czas wyścigu może ulec skróceniu

04. LICZBA RUND

4.1. Ilość rund w Międzynarodowych Indywidualnych Mistrzostwach Polski - zgodnie z kalendarzem zatwierdzonym przez Zarząd Główny PZM.

04.2. Międzynarodowe Indywidualne Mistrzostwa Polski w Motocrossie są zawodami otwartymi dla zawodników zagranicznych.

05. ZGŁOSZENIE DO ZAWODÓW

Zgłoszenie do Rundy Mistrzostw Polski można dokonać tylko online poprzez stronę internetową, w terminie do poniedziałku poprzedzającego weekend zawodów według opublikowanego kalendarza zawodów. Zgłoszenie do zawodów po tym terminie, do środy poprzedzającej weekend zawodów możliwe tylko online za dodatkową opłatą 50zł. Zgłoszenie jest możliwe również w biurze zawodów przed rozpoczęciem zawodów za dodatkową opłatą 100zł – zawodnik zobligowany będzie do wypełnienia formularza online.

06. TRENINGI

06.1. W Mistrzostwach Polski odbywają się dwa treningi: trening dowolny i trening kwalifikacyjny.

06.2. W treningu dowolnym nie obowiązuje ograniczenie do 40 zawodników na trasie.

06.3. Czas i kolejność treningów dla danych klas wedle harmonogramu zatwierdzonego przez GKSM.

06.4. Jeżeli czas najlepszego okrążenia zawodnika znacząco odbiega od czasu najszybszego okrążenia innych uczestników danej klasy, Jury ma prawo zabronić startu takiemu zawodnikowi w wyścigach dla zapewnienia bezpieczeństwa jemu oraz innym zawodnikom.

06.5. Gdy Mistrzostwa Polski MXQUAD rozgrywane są razem z Mistrzostwami Strefy, forma treningu i jego czas dla klasy MXQUAD, według harmonogramu Mistrzostw Strefy.

07. KOLEJNOŚĆ WJAZDU NA START

07.1. Dozwolone jest używanie wyłącznie motocykli odebranych przez Komisję Techniczną. Zawodnicy mają możliwość zmiany motocykla między wyścigami. Ostateczny wybór musi być dokonany przed wprowadzeniem motocykla do strefy oczekiwania.

07.2. Zawodnik, którego motocykl lub motocykle zostały dopuszczone do zawodów po kontroli technicznej, może użyczyć jeden z nich drugiemu zawodnikowi, którego motocykl uległ awarii. Zawodnik w wypożyczonym motocyklu musi zmienić numer startowy i używać transponder który otrzymał w Biurze Zawodów. Fakt ten musi zgłosić i złożyć na piśmie zainteresowany zawodnik lub kierownik ekipy **do Biura Zawodów, nie później jak 15min przed planowanym startem, przed wprowadzeniem motocykla do strefy oczekiwania.**

07.3. Kolejność wjazdu na maszynę startową zawodników wg uzyskanych czasów podczas treningu kwalifikacyjnego w dniu zawodów z zastrzeżeniem **art. 07.4.**

07.4. W szczególnym przypadku, braku pomiaru czasu podczas treningu w pierwszej rundzie o kolejności wjazdu na maszynę startową decyduje klasyfikacja sezonu za rok poprzedni. Pozostali zawodnicy wg losowania.

Jeżeli sytuacja braku pomiaru czasu podczas treningu powstanie w innej niż pierwsza rundzie o kolejności wjazdu na maszynę startową decyduje klasyfikacja sezonu na podstawie dotychczas rozegranych rund. Zawodnicy bez zdobytych punktów wg losowania.

08. KLASYFIKACJA

08.1. Zawodnicy startujący na motocyklach we wszystkich klasach Mistrzostw Polski za sklasyfikowanie w wyścigach otrzymują punkty według tabeli.

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| 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 |
| Miejsce | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | 32 | 33 | 34 | 35 | 36 | 37 | 38 | 39 | 40 |
| Punkty | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

08.2. Zawodnicy startujący na quadach we wszystkich klasach Mistrzostw Polski za sklasyfikowanie w wyścigach otrzymują punkty według tabeli.

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| Miejsce | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 |
| Punkty | 25 | 22 | 20 | 18 | 16 | 15 | 14 | 13 | 12 | 11 | 10 | 9 | 8 | 7 | 6 |
| Miejsce | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 |
| Punkty | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

08.3. Na końcowy wynik o Indywidualne Mistrzostwo Polski w klasach: MX65, MX85, MX125, MXKobiet, MX2, MX2JUNIOR, MXOPEN, MXMASTERS, MXMASTERS50+ MXQUADOPEN, MXQUADJUNIOR, MXQuadMasters **składa się suma punktów zdobytych podczas wszystkich rund z pominięciem dwóch najgorszych wyścigów.**

08.4. Przy równej ilości punktów w klasyfikacji końcowej sezonu decyduje większa liczba lepszych miejsc. W przypadku dalszego remisu decydująca wyniki ostatniej rundy.

08.5. Przy równej ilości punktów w klasyfikacji rundy decyduje lepsze miejsce w drugim wyścigu.

09. HARMONOGRAM CZASOWY MIĘDZYNARODOWYCH INDYWIDUALNYCH MISTRZOSTW POLSKI W MOTOCROSSIE

Harmonogram czasowy jest opracowany i dostępny do pobrania ze strony internetowej PZM wraz z opublikowaniem Regulaminu Uzupełniającego danej rundy.

10. NAGRODY

10.1. Organizator jest zobowiązany ufundować puchary dla trzech pierwszych zawodników sklasyfikowanych w rundzie Mistrzostw Polski, w każdej klasie (**MX65, MX85, MX125, MX2, MX2JUNIOR, MXOPEN, MXKOBIEI, MXMASTERS, MXMASTERS50+, MXQUAD, MXQUADJUNIOR**) po dwóch wyścigach.

10.2. Za wynik osiągnięty w wyścigu zawodów rangi Mistrzostw Polski zawodnikowi klasy MX125, MX2, MXOPEN, MXMASTERS, MXKOBIEI, MXQUADOPEN przysługuje **minimalna** nagroda finansowa według tabeli.

| Miejsce | MX125 | MXKOBIEI | MX2 | MXOPEN | MXMASTERS | MXQUAD OPEN |
|---|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|---------------------|
| I | 300,00 zł | 260,00 zł | 500,00 zł | 550,00 zł | 300,00 zł | 300,00 zł |
| II | 280,00 zł | 240,00 zł | 460,00 zł | 500,00 zł | 280,00 zł | 280,00 zł |
| III | 250,00 zł | 210,00 zł | 400,00 zł | 450,00 zł | 250,00 zł | 250,00 zł |
| IV | 150,00 zł | 150,00 zł | 250,00 zł | 250,00 zł | 150,00 zł | 150,00 zł |
| V | 140,00 zł | 140,00 zł | 230,00 zł | 230,00 zł | 140,00 zł | 140,00 zł |
| VI | 130,00 zł | 130,00 zł | 220,00 zł | 220,00 zł | 130,00 zł | 130,00 zł |
| VII | 120,00 zł | --- | 210,00 zł | 210,00 zł | 120,00 zł | --- |
| VIII | 110,00 zł | --- | 200,00 zł | 200,00 zł | --- | --- |
| IX | --- | --- | 190,00 zł | 190,00 zł | --- | --- |
| X | --- | --- | 180,00 zł | 180,00 zł | --- | --- |
| SUMA | 1 480,00 zł | 1 130,00 zł | 2 840,00 zł | 2 980,00 zł | 1 370,00 zł | 1 250,00 zł |
| Łączna wartość nagród finansowych: | | | | | | 22 100,00 zł |

Nagrody finansowe są wypłacane zawodnikowi w biurze zawodów po zakończeniu ceremonii wręczenia nagród danej klasy.

10.3. Jeżeli w treningu kwalifikacyjnym zostanie sklasyfikowanych mniej niż 20 zawodników to nagrody są wypłacane do 5 miejsca włącznie za każdy wyścig.

10.4. Za wynik osiągnięty w wyścigu zawodów rangi Mistrzostw Polski zawodnikowi klasy MX65 i MX85 za miejsca od 1 do 6 w klasyfikacji po dwóch wyścigach organizator ufunduje nagrody rzeczowe na łączną kwotę minimum **1200zł.**

C. REGULAMIN SZCZEGÓŁOWY KLUBOWYCH MISTRZOSTW POLSKI

01. Klubowe Mistrzostwa Polski będą rozgrywane w kategoriach:

- **Motocykle Junior**
- **Motocykle Senior**
- **Quady.**

01.1. Do Klasyfikacji Klubowej Motocykle-Junior będą zaliczane wyniki zawodników klas: MX65, MX85 i MX125.

01.2. Do Klasyfikacji Klubowej Motocykle-Senior zalicza się wyniki zawodników klas: MXKobiet, MX2, MX OPEN, MX MASTERS.

01.3. Do Klasyfikacji Klubowej Quad, będą zaliczane wyniki zawodników klasy: MX QUAD OPEN.

01.4. Zaliczanie startu zawodników zagranicznych do klasyfikacji Klubowej reguluje pkt A.07.RSM Zasady Rozgrywek Motocross.

02. O kolejności klubów decyduje większa liczba zdobytych punktów przez zawodników danego klubu. Przy równej ilości punktów, decyduje większa ilość lepszych miejsc zdobytych przez zawodników danego klubu. Jeżeli dalej jest remis decydują wyniki ostatniej rundy.

03. Trzy pierwsze kluby otrzymają tytuły mistrzowskie (mistrz, wice mistrz, II wice mistrz) po zakończeniu sezonu w klasyfikacjach:

- Motocykle Junior
- Motocykle Senior
- Quady.

04. W sprawach nie objętych zasadami rozgrywania Klubowych Mistrzostw Polski obowiązują pozostałe przepisy Zasad Rozgrywek i ewentualnie wydane komunikaty GKSM.

D. REGULAMIN SZCZEGÓŁOWY ZESPOŁÓW SPONSORSKICH

01. Zespół Sponsorski składa się maksymalnie z **trzech zawodników**, zgłoszonych **przynajmniej w dwóch klasach**.

02. Zawodnicy mogą być zgłaszani w klasach: MX65, MX85, MX125, MXKobiet, MX2, MXOPEN, MX MASTERS.

03. Zawodnicy mogą być z różnych klubów.

04. Zawodnik może być członkiem tylko jednego zespołu sponsorskiego.

05. Zawodnika zgłoszonego do zespołu nie można zmienić na innego zawodnika w ciągu sezonu.

06. Zgłoszenie należy przekazać w formie elektronicznej do GKSM najpóźniej na jeden dzień przed pierwszymi zawodami cyklu Międzynarodowych Indywidualnych Mistrzostw Polski, przedkładając skan (oryginały należy przesłać do Biura Turystyki i Sportu ZG PZM):

a) uzupełnione i podpisane Zgłoszenie do klasyfikacji Zespołów Sponsorskich - Sport Motocyklowy, które jest dostępne na stronie internetowej PZM

b) skan licencji sponsorskiej ważnej na dany sezon

c) zgodę Klubu na udział zawodnika w zespole sponsorskim

07. Zespół może zgłosić producent, importer, dealer motocykli, klub, inna firma lub osoby prywatne pod warunkiem, że przed przystąpieniem do rywalizacji mają wykupioną na dany sezon licencję sponsorską (pełną informację udziela Biuro Turystyki i Sportu ZG PZM).

08. Do klasyfikacji w poszczególnych rundach zaliczane będą punkty zdobyte maksymalnie przez dwóch najlepszych zawodników każdego zespołu w danych zawodach. Dwa najlepsze wyniki w pierwszej serii wyścigów i dwa najlepsze wyniki w drugiej serii wyścigów danych zawodów.

09. Suma punktów zespołu ze wszystkich rozegranych rund decyduje o kolejności miejsc w danym roku.

10. Przy równej ilości punktów lepsze miejsce zdobywa zespół, który zdobędzie większą ilość lepszych miejsc. Jeżeli dalej jest remis decydują wyniki ostatniej rundy.

11. Po zakończeniu sezonu zwycięskie zespoły otrzymają puchary (pierwsze, drugie i trzecie miejsce).

E. REGULAMIN SZCZEGÓŁOWY PUCHARU POLSKI W MOTOCROSSIE

01. PUCHAR POLSKI

01.1. Puchar Polski składa się z czterech (4) rund - po jednej w każdej strefie, zgodnie z Kalendarzem Rozgrywek Zatwierdzonym przez ZG PZM. W każdej klasie odbędzie się osiem (8) wyścigów.

01.2 W Pucharze Polski biorą udział zawodnicy w następujących klasach: MX65, MX85, MXJUNIOR, MXOPEN, MX MASTERS, MX MASTERS 50+, MX KOBIEC, **MX1BiC, MX2BiC, MXB, MXC.**

W sezonie 2022 w motocrossie następuje unifikacja licencji MXB oraz MXC. Zawodnicy posiadający licencję B oraz licencję C będą rywalizować wspólnie w ramach wspólnych wyścigów. Prowadzone będą dwie klasyfikacje: MX1BiC oraz MX2BiC.

02. ZAWODNICY NIE POSIADAJĄCY LICENCJI PZM

02.1. Klasyfikacja zawodów Pucharu Polski przeznaczona jest dla zawodników z obywatelstwem Polskim, posiadających licencję wydaną przez PZM.

02.2. Dopuszcza się w zawodach Pucharu Polski udział zawodników, którzy posiadają licencję inną niż PZM. Zawodnicy nie posiadający licencji PZM będą mogli wystartować poza konkurencją i nie będą brani pod uwagę przy wręczaniu nagród i tytułów. Pierwszeństwo startu w wyścigach będzie dla zawodników posiadających licencję PZM. W przypadku, gdy organizator będzie chciał uhonorować zawodników nie posiadających licencji PZM, powinien ująć w Regulaminie Uzupełniającym dodatkową klasyfikację, która będzie odrębna od Pucharu Polski i wspomnianych zawodników weźmie pod uwagę. Niezależnie od dodatkowej klasyfikacji, w wyścigach w ramach Pucharu Polski, pierwszeństwo startu przysługuje zawodnikom z licencją PZM.

03. PODZIAŁ NA KLASY I WYMAGANIA LICENCYJNE

Wiek minimalny zawodnika, dopuszczający do udziału w danej klasie, zaczyna się w dniu urodzin zawodnika, który musi przypadać przynajmniej na dzień zawodów (rozpoczęcia pierwszych treningów).

Dla klasy MXMasters i MXMasters50+ granica dla wieku minimalnego rozpoczyna się z początkiem roku urodzenia zawodnika.

Wiek maksymalny dla klasy zawodnik osiąga z końcem roku w którym przekracza wiek określony regulaminem.

Dla dziewcząt/kobiet, jeżeli startują w innych klasach niż MX KOBIEC, górna granica wieku jest podwyższona o jeden rok.

MX 65

Motocykle: o pojemności do 65cc 2T (koła maksymalnie 12-14 cali)

Wiek: od 8 lat do 12 lat Licencja: A lub B

MX 85

Motocykle: o pojemności do 85cc (koła minimalne 14-17 cali, maksymalne 16-19 cali)
Wiek: od 11 lat do 14 lat Licencja: A lub B

MX JUNIOR

Motocykle: o pojemności od 100cc do 250cc 2T
 o pojemności od 175cc do 250cc 4T
Wiek: od 13 lat do 18 lat Licencja: A lub B

MX OPEN

Motocykle 2T o pojemności od 100 do 250cc i 4T od 175-250cc
Wiek od 14 lat Licencja A lub B
Motocykle 2T o pojemności od 175 do 500cc i 4T od 290-450cc
Wiek od 16 lat Licencja A lub B

MX MASTERS

Motocykle 2T o pojemności pow.100 do 500cc i 4T od 175 do 450cc.
Wiek: od 40 lat Licencja A, B

MX MASTERS 50+

Motocykle o pojemności od 100 do 500cc-2T i od 175 do 450cc 4T
Wiek: od 50 lat Licencja A, B
(Klasa będzie rozgrywana w ramach wyścigów klasy MxMASTERS - bez oddzielnych wyścigów)

~~Warunkiem przyznania tytułów w Pucharze Polski w klasie MX MASTERS 50+ jest sklasyfikowanie w klasie minimum 6 zawodników w wymienionym wyżej przedziale wiekowym~~

~~Dla klasy MxMasters50+ nie będzie rozgrywanych oddzielnych wyścigów. Na bazie wyników klasy MxMasters generowana będzie oddzielna klasyfikacja dla klasy MxMasters50+, wedle której będą naliczane punkty za faktycznie zajęte miejsca w klasie MxMasters50+. Klasyfikacja w klasie MxMasters50+ będzie prowadzona przez cały sezon, z wręczaniem nagród w każdej rundzie. Zawodnicy zgłaszający się do startu w klasie MxMASTERS50+ automatycznie są zgłaszani do startu w klasie MxMasters.~~

MX KOBIET

Motocykle: o pojemności do 85cc (koła minimalne 14-17 cali, maksymalne 16-19 cali)
Wiek: od 11 lat Licencja: A, B, C
Motocykle o pojemności od 100cc 2T (rozmiar kół minimum 16-19) do 125cc 2T
Wiek: od 13lat Licencja: A, B, C
Motocykle o pojemności od 175 do 250cc 2T 4T
Wiek: od 14lat Licencja: A, B, C

MX2BiC

Motocykle 2T o pojemności od 100cc do 250cc i 4T od175cc do 250cc
Wiek: od 14 lat Licencja: B
Wiek od 18 lat Licencja: C

MX1BiC

Motocykle 2T o pojemności od 250cc do 500cc i 4T od 290cc do 450cc
Wiek: od 14 lat Licencja: B
Wiek od 18 lat Licencja: C

04. CZAS TRWANIA WYŚCIGÓW

Czas trwania wyścigów dla poszczególnych klas:

- MX 65 12 min + 2 okrążenia
- MX 85 15 min + 2 okrążenia
- MX JUNIOR 20 min + 2 okrążenia
- MX OPEN 20 min + 2 okrążenia
- **MX1BiC 15 min + 2 okrążenia**
- **MX2BiC 15 min + 2 okrążenia**
- MX MASTERS 15 min + 2 okrążenia
- MX KOBIET 15 min + 2 okrążenia.

05. ZGŁOSZENIE DO ZAWODÓW

Zgłoszenie do Rundy Pucharu Polski można dokonać tylko online poprzez stronę internetową, w terminie do poniedziałku poprzedzającego weekend zawodów według opublikowanego kalendarza zawodów.

Zgłoszenie do zawodów po tym terminie, do środy poprzedzającej weekend zawodów możliwe tylko online za dodatkową opłatą 50zł.

Zgłoszenie jest możliwe również w biurze zawodów przed rozpoczęciem zawodów za dodatkową opłatą 100zł – zawodnik zobligowany będzie do wypełnienia formularza online.

06. HARMONOGRAM CZASOWY

Harmonogram czasowy jest opracowany i dostępny do pobrania ze strony internetowej PZM w terminie opublikowania Regulaminu Uzupełniającego, we właściwych wersjach dla każdej rundy.

07. TRENINGI

7.1. W Pucharze Polski odbywają się dwa treningi: trening dowolny i trening kwalifikacyjny. Dla danej klasy następują one natychmiast jeden po drugim. Zmiana treningu dowolnego w trening kwalifikacyjny sygnalizowana jest tablicą T na linii mety.

7.2. W treningu **dowolnym** nie obowiązuje ograniczenie do 40 zawodników na trasie.

7.3. Czas i kolejność treningów dla danych klas wg harmonogramu zatwierdzonego przez GKSM.

08. START

Procedura startowa jak w Międzynarodowych Indywidualnych Mistrzostwach Polski w Motocrossie.

09. KOLEJNOŚĆ WJAZDU NA MASZYNĘ STARTOWĄ

09.1 Według uzyskanych czasów podczas treningu kwalifikacyjnego.

09.2. W szczególnym przypadku, braku pomiaru czasu podczas treningu w pierwszej rundzie o kolejności wjazdu na maszynę startową decyduje klasyfikacja sezonu za rok poprzedni. Pozostali zawodnicy wg losowania.

Jeżeli sytuacja braku pomiaru czasu podczas treningu powstanie w innej niż pierwsza rundzie o kolejności wjazdu na maszynę startową decyduje klasyfikacja sezonu na podstawie dotychczas rozegranych rund. Zawodnicy bez zdobytych punktów wg losowania.

10. WYNIKI – KLASYFIKACJA KOŃCOWA

10.1. W danej klasie wygra ten zawodnik, który zdobędzie największą ilość punktów w ~~siedmiu~~ **wyścigach. Sumowana jest liczba najkorzystniejszych dla zawodnika rezultatów.** Przy równej ilości punktów decyduje liczba lepszych miejsc. Jeżeli dalej jest remis decydują wyniki ostatniej rundy.

10.2. Zawodnicy we wszystkich klasach Pucharu Polski za sklasyfikowanie w wyścigach otrzymują punkty według tabeli.

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Miejsce | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 |
| Punkty | 50 | 44 | 40 | 38 | 36 | 35 | 34 | 33 | 32 | 31 | 30 | 29 | 28 | 27 | 26 | 25 | 24 | 23 | 22 | 21 |
| Miejsce | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | 32 | 33 | 34 | 35 | 36 | 37 | 38 | 39 | 40 |
| Punkty | 20 | 19 | 18 | 17 | 16 | 15 | 14 | 13 | 12 | 11 | 10 | 9 | 8 | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 |

10.3. Puchar Polski w klasyfikacji klubowej zdobywa klub, który zdobędzie najwięcej punktów. Do klasyfikacji klubowej zaliczanych jest **8 najlepszych wyników danego Klubu w każdej rundzie.** Sumuje się wyniki spośród klas: MX65, Mx85, MXJUNIOR, MxOPEN, MxMASTERS, **MX1BiC, MX2BiC,** MXKobiet. W przypadku równej ilości punktów decyduje większa ilość lepszych miejsc zdobytych przez zawodników danego klubu.

10.4. ~~Puchar Polski klasyfikacji klubowej jest przechodni. Puchar przechodzi na własność, gdy ten sam klub zdobędzie go trzy razy pod rząd lub pięć razy w różnych latach.~~

11. NAGRODY

11.1. Organizator jest zobowiązany ufundować puchary dla trzech pierwszych zawodników sklasyfikowanych w rundzie Pucharu Polski, w każdej klasie (MX65, MX85, MXJUNIOR, MXOPEN, MXKobiet, MXMASTERS, MXMASTERS50+, MX1BiC, MX2BiC) po dwóch wyścigach.

11.2. Zawodnikom klasy MXJUNIOR, MXOPEN, MXMASTERS, MXKobiet, MX1BiC, MX2BiC startującym w Pucharze Polski przysługują nagrody finansowe na podstawie klasyfikacji po dwóch wyścigach zgodnie z tabelą.

| Miejsce | MX JUNIOR | MX OPEN | MX MASTERS | MX KOBIET | MX1BiC | MX2BiC |
|---|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|--------------------|
| I | 300,00 zł | 350,00 zł | 300,00 zł | 250,00 zł | 250,00 zł | 250,00 zł |
| II | 250,00 zł | 300,00 zł | 250,00 zł | 200,00 zł | 200,00 zł | 200,00 zł |
| III | 200,00 zł | 250,00 zł | 200,00 zł | 150,00 zł | 150,00 zł | 150,00 zł |
| SUMA | 750,00 zł | 900,00 zł | 750,00 zł | 600,00 zł | 600,00 zł | 600,00 zł |
| Łączna wartość nagród finansowych: | | | | | | 4 200,00 zł |

Nagrody finansowe są wypłacane zawodnikowi w biurze zawodów po zakończeniu ceremonii wręczenia nagród danej klasy.

11.3. Zawodnikom startującym w Pucharze Polski w klasach MX65 i MX85 za miejsca od 1 do 6 w klasyfikacji po dwóch wyścigach organizator ufunduje nagrody rzeczowe na łączną kwotę minimum **1200zł**.

D. REGULAMIN TECHNICZNY MOTOCROSS

I - MOTOCYKLE

1. WPROWADZENIE

Nazwa motocykl obejmuje wszystkie pojazdy, które mają dwa, trzy, a w przypadku quadów cztery koła, napędzane są silnikiem i przeznaczone są do przewożenia jednej osoby, a przypadku pojazdów z wózkiem bocznym dwie osoby z których jedna jest kierowcą pojazdu.

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.

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 trój-śladowe w kierunku jazdy do przodu, integralnie połączone z wózkiem bocznym.

W przypadku pojazdu trój-śladowego 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, dragstery
 Grupa G- motocykle czterokołowe
 Grupa H - ...
 Grupa I - ...

Kategoria III

Grupa J – pojazdy elektryczne w Regulaminie Technicznym Wyścigów Szosowych

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) |
|-----------------------|---------------------|----------------|
| MX 50 | - | 50 2T |
| MX 65 | 50 | 65 2T |
| MX 85 | 60 | 85 2T |
| MX 125 | 100 | 125 2T |
| MX JUNIOR | 100 | 250 2T |
| | 175 | 250 4T |
| MX 2 (MX 2 JUNIOR) | 100 | 250 2T |
| | 175 | 250 4T |
| MX Open | 100 | 500 2T |
| | 175 | 450 4T |
| MX Masters | 100 | 500 2T |
| | 175 | 450 4T |
| MX Kobiet | 85 | 250 2T |
| | 150 | 250 4T |
| MX Quad | 250 2T/ 4T | 550 2T/ 4T |

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.

5. POMIAR POJEMNOŚCI SILNIKA

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.

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

Gdzie: d – średnica

c – odległość skokowa

Jeśli przekrój cylindra nie jest kołisty, 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.

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 czterosuwowe.

5.3. System Wankla.

Dla silników Wankla z tłokiem trójkątnym pojemność podaje wzór:

$$\text{Pojemność} = 2VD$$

Gdzie V – pojemność jednej komory a D – liczba wirników

Silniki te klasyfikuje się jako czterosuwowe.

6. DOŁADOWANIE

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

Silnik, zarówno dwu- jak i czterosuwowy, 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.

7. TELEMETRIA

7.1. Informacja w żaden sposób nie może być przekazywana do lub z jadącego motocykla.

7.2. Automatyczne urządzenia mierzące czas okrążeń nie są uważane za telemetrię.

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

8. MASY

8.1. Ciężar motocykli bez paliwa.

Minimalny ciężar motocykli danej pojemności wynosi:

- a) 65cc 2T minimum 53 kg
- b) 85cc 2T minimum 65 kg
- c) 125cc 2T minimum 88 kg
- d) 250cc 2T minimum 98 kg
- e) 500cc 2T minimum 102 kg
- f) 250cc 4T minimum 95 kg
- g) 450cc 4T minimum 99 kg

Dopuszcza się tolerancję w granicach 1% masy motocykla po zakończeniu wyścigu.
Więcej danych Regulamin Techniczny FIM pkt 01.19.01.

8.2. Plomby należy założyć na część przednią ramy głównej.

9. OZNAKOWANIE PRODUCENTA

Gdy w konstrukcji motocykla uczestniczą dwaj producenci, nazwy obu należy umieścić na motocyklu w następującym porządku: nazwa, nazwa producenta silnika
Zasada obowiązuje, gdy w grę nie wchodzi interesy handlowe.

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.

11. WYMOGI OGÓLNE

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

11.2. 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.

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

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

11.5. 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.).

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

11.7. Stopy aluminium mogą być oceniane wzrokowo.

11.8. W klasie 125cc dopuszcza się silniki tylko z jednym cylindrem.

11.9. Ilość cylindrów w silniku odpowiada ilości komór spalania.

11.10. 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.

12. DEFINICJA RAMY MOTOCYKLA SOLO

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

13. URZĄDZENIA ROZRUCHOWE

Są obowiązkowe.

14. OSŁONY OTWARTEGO PRZENIESIENIA NAPĘDU

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.

14.2. Ochrona powinna sięgać do koła zębatego napędu łańcucha.

15. UKŁADY WYDECHOWE

15.1 Układy wydechowe i tłumiki powinny spełniać wszelkie wymogi dotyczące hałasu.

15.2. 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.

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

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

16. KIEROWNICA

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

16.2. Kierownica musi być wyposażona w nakładkę ochronną na poprzeczce wzmacniającej kierownicę. Kierownice bez poprzeczki wzmacniającej muszą być wyposażone w nakładkę ochronną umieszczoną pośrodku kierownicy, osłaniającą szeroko zaciski mocujące kierownicę.

16.3. Końce wolne rączek kierownicy winny być zaślepienie twardym materiałem lub pokryte gumą.

16.4. Masywny regulator (inny 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.

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

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

16.7. Zabrania się spawania kierownicy wykonanej ze stopów lekkich.

17. DŹWIGNIE STEROWANIA

17.1. Wszystkie dźwignie przy kierownicy (sprzęgła, hamulców, itp.) winny być zakończone kulką o średnicy co najmniej 16 mm. Kulka może być spłaszczona, lecz nie może posiadać krawędzi (minimalna grubość części spłaszczonej winna wynosić 14 mm). Kulka powinna stanowić integralną część dźwigni. Mogą być stosowane osłony rąk wykonane z tworzywa sztucznego (elastycznego) tylko takie, które są przymocowane do kierownicy w jednym punkcie.

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

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

18. POKRĘTŁO PRZEPUSTNICY

18.1. Pokrętło przepustnicy winna samoczynnie zamykać przepustnicę po zlurowaniu naciągu.

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.

19. PODNÓŻKI

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 .

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

20. HAMULCE

Wszystkie motocykle winny posiadać co najmniej dwa sprawne hamulce (jeden przy każdym kole), działające niezależnie.

21. BŁOTNIKI I OSŁONY KÓŁ

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

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.

21.3. Błotnik tylny winien przekraczać ku tyłowi linię przechodzącą przez środek koła i tworzącą ku tyłowi z linią pionową przechodzącą przez środek koła.

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

22. OSŁONY OPŁYWOWE

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

23. KOŁA, OBREŃCZE I OPONY

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

23.2. 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.

23.3. Opony - Na powierzchni opony nie wolno umieszczać żadnych elementów, jak kolce przeciwpoślizgowe, łańcuchy, itp.

23.4.

W motocyklach klasy MX 65 cc obowiązują koła szprychowe o maksym. rozmiarach 12–14cali. W motocyklach klasy MX85 obowiązują koła szprychowe o maks. Rozmiarach 16–19cali i min. 14-17cali.

24. OZNAKOWANIE NUMEREM STARTOWYM

Numer startowy powinien spełniać następujące wymogi.

24.1. Kształt prostokątny, tarcza wykonana ze sztywnego i twardego materiału, o minimalnych rozmiarach 285 na 235 mm.

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

24.3. Numer startowy przedni.

Jedna tarcza winna znajdować się z przodu, odchylona ku tyłowi o nie więcej niż 30 od płaszczyzny pionowej.

24.4. 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 podparcia 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 oznaczone na motocyklu pod warunkiem, że pole powierzchni na której są oznaczone odpowiada polu normalnej tablicy i jest w matowym kolorze.

24.5. Numery winny być dobrze czytelne i powinny mieć barwę matową, aby uniknąć odbicia światła słonecznego. Minimalne rozmiary dla cyfr numeru startowego przedniego wynoszą:

- a) wysokość - 140 mm
- b) szerokość - 70 mm
- c) grubość linii - 25 mm
- d) odstęp między cyframi - 15 mm

24.6. Numery winny być dobrze czytelne i powinny mieć barwę matową, kontrastową do tła, aby uniknąć odbicia światła słonecznego.

Minimalne rozmiary dla cyfr numeru startowego bocznego wynoszą:

- a) wysokość - 100 mm
- b) szerokość - 70 mm
- c) grubość linii - 25 mm
- d) odstęp między cyframi - 15 mm

Jeżeli konstrukcja numerów bocznych uniemożliwia zachowania w/w wymiarów cyfr, należy je dostosować optymalnie do rozmiaru tablic.

24.7. Na przedniej tablicy startowej musi znajdować się logo PZM o powierzchni około 12cm². Wszelkie inne numery lub oznakowania na motocyklu, mogące utrudniać rozpoznanie numeru startowego muszą być usunięte.

Zawodnicy mogą umieścić reklamę na przednim numerze startowym. Reklama może być umieszczona w granicach powierzchni 50 mm od górnej części numeru startowego.

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

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

24.9. Barwy **przedniej** 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.:

| | |
|-----------|------|
| Biały | 9010 |
| Czarny | 9005 |
| Czerwony | 3020 |
| Niebieski | 5005 |
| Zielony | 6002 |
| Żółty | 1003 |

| Klasa | Tło tablicy | Kolor cyfr |
|----------------------------|--------------------------|---------------------------|
| MXKobiet | Niebieskie | Białe |
| MX65 | Niebieskie | Białe |
| MX85 | Białe | Czarne |
| MX125, MXJ(PP) | Czarne | Białe |
| MX2, MX2J, MX2BiC, MXJ(PP) | Czarne | Białe |
| MX1, MXOPEN, MX1BiC | Białe | Czarne |
| MXMASTERS | Żółte Białe Czarne | Czarne Czarne Białe |
| MXQUAD | Żółte | Czarne |

Aktualny lider klasyfikacji generalnej w klasie: MxKobiet, Mx65, Mx85, Mx125, Mx2, MxOpen, MxMasters, MxQuadOpen, ma prawo startować w rundzie z czerwonym tłem i białym numerem startowym na przedniej tablicy.

24.10. Zawodnicy z klasy MX125 nie muszą zmieniać tła tablic i koloru cyfr jeżeli zgłoszą się do klasy MXOPEN lub MX2.

Zawodniczki klasy MXKobiet nie muszą zmieniać tła tablic i koloru cyfr jeżeli zgłoszą się do innej klasy.

Zawodnicy klasy MXMASTERS nie muszą zmieniać tła tablic i koloru cyfr jeżeli zgłoszą się do innej klasy.

25. PALIWO, OLEJ I PŁYNY DO CHŁODNIC

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

25.2. Właściwości fizyczne paliwa bezołowiowego - patrz Regulamin Techniczny FIM

26. POWIETRZE

26.1. Patrz Regulamin Techniczny FIM

27. TESTY PODSTAWOWE

27.1. Patrz Regulamin Techniczny FIM.

28. PROCEDURA BADANIA PALIWA

28.1. Patrz Regulamin Techniczny FIM.

29. WYPOSAŻENIE I UBRANIE OCHRONNE

29.1. Podczas jazdy po torze zawodnicy zobowiązani są zakładać kask, gogle, spodnie, bluzy z długim rękawem, rękawice z odpornego materiału, buty sportowe, pas nerkowy, buzer,

ochraniacz na barki/łokcie/kolana (klasa Mx65, Mx85, Mx125). Dozwolone jest użycie dopasowanego ochraniacza na szyję

29.2. Celem uniknięcia otarć podczas wypadku kończyny górne kierowcy winny być całkowicie osłonięte ubraniem ochronnym z odpowiedniego materiału.

30. UŻYWANIE KASKU.

30.1. Wszyscy zawodnicy uczestniczący w treningach i wyścigach muszą zakładać kaski ochronne.

30.2. Kask winien być dobrze zamocowany, odpowiednich rozmiarów i w dobrym stanie.

30.3. Kask musi posiadać system zaczepu o brodę.

Wszystkie kaski winny być oznaczone jednym z oficjalnych, międzynarodowych znaków standardowych.

31. INSTRUKCJA OPERACYJNA KASKU

31.1. Kontrolerzy techniczni mogą sprawdzić, czy kask w którym zawodnik przystępuje do treningu lub wyścigu posiada oznakowanie, które jest potwierdzeniem, że był przedstawiony komisji technicznej. Stwierdzenie braku oznakowania spowoduje nie dopuszczenie do udziału w treningu lub wyścigu.

31.2. Jeżeli kask nie spełnia wymagań technicznych i okazał się wadliwym, Kontroler Techniczny musi usunąć znaki akceptacji i zatrzymać kask do końca zawodów. Zawodnik musi przedstawić inny kask do akceptacji Kontrolera Technicznego. Po wypadku, kiedy zachodzi podejrzenie że kask mógł ulec uszkodzeniu taki kask musi być przedstawiony Kontrolerowi Technicznemu do ponownego sprawdzenia.

31.3. Wszystkie kaski muszą być nieuszkodzone i bez żadnych zmian w ich konstrukcji.

32. UZNANE MIĘDZYNARODOWE ZNAKI (ATEST)

32.1. Hełmy muszą być zgodne z jednym z uznanych międzynarodowych standardów (zgodnie z wymogami technicznymi FIM).




EUROPE ECE 22-05 or **ECE 22-06** (only "P" type)

JAPAN JIS T 8133:2015 (only "Type 2 Full face")

USA SNELL M 2015 or **SNELL M 2020D** or **SNELL M 2020R**

32.2. MIĘDZYNARODOWE STANDARDY KASKÓW

Przykłady etykiet

| | | |
|--------|---|---|
| EUROPE |  <p>a = 8 mm min.</p> <p>051406/P-1952</p> |  <p>a = 8 mm min.</p> <p>061406/P-1952</p> |
| JAPAN |  <p>Protective helmet for motor vehicle users T8133:2015 Class 2 Certification No. XX0000000 Label serial No. 000000000 XXX Manufacturer's name <small>(Trade mark of certification body)</small></p> | |

| | | |
|-----|---|--|
| USA |  | |
|-----|---|--|

32.3. Więcej szczegółów – patrz Przepisy Techniczne FIM.



DZIESIĘĆ SPOSOBÓW 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

33. 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).

34. NUMER STARTOWY ZAWODNIKA

34.1. Numery startowe umieszczone na plecach winny spełniać następujące warunki:

- kolor numeru musi mieć silny kontrast z kolorem tła.
- odległość pomiędzy numerami: 1,5 cm
- wysokość cyfr: minimum 20 cm
- szerokość cyfr:
 - minimum 10 cm dla numeru jednocyfrowego
 - minimum 20 cm dla numeru dwucyfrowego
 - minimum 25 cm dla numeru trzycyfrowego.

34.2. Grubość linii: 3 cm

34.3. Minimalna wolna przestrzeń wokół numeru bez reklam: 5 cm.

34.4. Numery startowe zawodników plecowe wykonane z materiału/plastiku lub na koszulkach muszą być zgodne z numerami startowymi umieszczonymi na motocyklu. Muszą być noszone podczas treningów jak i wyścigów.

35. KONTROLA TECHNICZNA

35.1. Kierownik Komisji Technicznej winien stawić się na stanowisku przed rozpoczęciem weryfikacji technicznej.

35.2. Kierownik Komisji Technicznej winien dopilnować poprawnego wykonywania obowiązków przez wyznaczonych kontrolerów technicznych.

35.3. Kierownik Komisji Technicznej wyznacza kontrolerów technicznych na stanowiska podczas wyścigów, treningów i kontroli końcowej.

35.4. Zawodnik lub jego mechanik winien być obecny przy pojeździe podczas kontroli technicznej na okres czasu podany w Regulaminie Uzupełniającym.

35.5. Kierownik Komisji Technicznej musi powiadomić Dyrektora Zawodów/Sędziego Głównego Zawodów o wynikach przeprowadzonej kontroli technicznej. Następnie sporządza listę dopuszczonych pojazdów i przedkłada ją Dyrektorowi Zawodów.

35.6. Kierownik Komisji Technicznej ma prawo do inspekcji każdej części motocykla w każdym momencie zawodów.

35.7. Dyrektor Zawodów może wykluczyć z udziału w treningach lub wyścigach każdą osobę łamiącą przepisy lub każdego kierowcę, który mógłby stanowić zagrożenie dla uczestników bądź widzów.

35.8. Kontrola techniczna winna być przeprowadzona w zgodności z procedurą i terminami wymienionymi w Regulaminie Technicznym Motocrossu i Regulaminie Uzupełniającym zawodów. Dopuszcza się obecność podczas Kontroli technicznej tylko kierowcy i dwóch członków jego zespołu posiadających odpowiednie przepustki.

W przypadku zawodów zespołowych obecny może być też kierownik zespołu.

35.9. 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.

35.10. Zawodnik musi okazać swoje wyposażenie. Kask po sprawdzeniu i dopuszczeniu do korzystania podczas treningów i wyścigów może być przez komisję oznakowany.

35.11. Pomiar głośności przed zawodami będzie wykonany tylko na prośbę zawodnika, który nie ma pewności, że jego motocykl spełnia normy hałasu ustalone na dany rok. Pomiar hałasu będzie przeprowadzony po każdym wyścigu dla minimum 3 motocykli biorących udział w danym wyścigu, wylosowanych przez osoby do tego uprawnione. Kontroli poziomu hałasu po każdym wyścigu będą podlegać również te motocykle, które w ocenie Dyrektora Zawodów, Sędziego Głównego Zawodów lub Kierownika Kontroli Technicznej mogą nie spełniać obowiązujących norm hałasu.

35.12. Ogólną kontrolę należy przeprowadzić zgodnie z Regulaminem Technicznym Motocrossu, po czym można założyć na motocykl trwale oznaczenia. (na ramie motocykla i tłumiku/tłumikach).

35.13. Każdy zawodnik – w każdej klasie, w której startuje - ma prawo przedstawić do kontroli technicznej maksymalnie dwa motocykle pod swoim nazwiskiem i numerem.

35.14. Zawodnik może zmieniać motocykl między wyścigami, ale tylko na taki, który wcześniej został odebrany przez komisję na jego nazwisko. Decyzję o zmianie winien podjąć przed wprowadzeniem motocykla do strefy oczekiwania.

35.15. Do czasu zamknięcia strefy oczekiwania przed każdym startem kontroler techniczny przeprowadzi kontrolę stanu plomb i znaków na motocyklu i wyposażeniu zawodnika.

36. NIEBEZPIECZNE POJAZDY

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

37. KONTROLA GŁOŚNOŚCI MOTOCYKLI.

37.1. Tłumiki można zamienić między wyścigami lub podczas wyścigu w strefie napraw.

37.2. Kontrola głośności po wyścigu zgodnie z RSM Zasady Rozgrywek Motocross.

37.3. Mikrofon umieszcza się w odległości 200 cm od osi tylnego koła pod kątem 45° do linii biegnącej przez środek zakończenia rury wydechowej na wysokości 135 cm.

37.4. Kierowca powinien przedstawić motocykl do kontroli z rozgrzanym silnikiem. Pomiaru dokonuje się przy maksymalnych obrotach przez okres 1 – 2 sek.

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

37.6. Aparatura do pomiaru 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.

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

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

37.9. Temperatura otoczenia:

- a) poniżej 10 C: odjąć 1 dB/A
- b) poniżej 0 C: odjąć 2 dB/A

38. POMIAR CZASU

Za sprawy związane z pomiarem czasu odpowiada zespół chronometrażu pod przewodnictwem Kierownika Chronometrażu.

39. DOPUSZCZALNE 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

II - QUADY

1. DEFINICJA

1.1. Kategoria II – specjalne pojazdy napędzane przez więcej niż jedno koło stykające się z podłożem i nie wymienione w kategorii I

1.2. Grupa G – QUADY – pojazd posiadający cztery balonowe koła z bieżnikiem terenowym rozmieszczone po przekątnych i umożliwiające kierującemu zajęcie miejsca okrakiem centralnie.

1.3. Kierowanie przednimi kołami odbywa się kierownicą motocyklową.

2. RODZAJE POJAZDÓW

2.1. Nie nakłada się ograniczeń co do producenta, konstrukcji lub typu pojazdu innych niż podano poniżej. Silniki jedno lub dwu – cylindrowe, dwu o czterosuwowe. Silnik nie może być umieszczony za plecami kierowcy.

2.2. Napęd musi być przenoszony na tylne koła poprzez sztywną oś (bez mechanizmu różnicowego pomiędzy tylnymi kołami).

3. PODZIAŁ NA KLASY

Mistrzostwa Polski:

OPEN:

Quady o pojemności do 450cc 2T lub 4 T

Wiek zawodnika od 14 lat

Quady o pojemności do 550cc 2T lub 4T

Wiek zawodnika od 16 lat

JUNIOR

Quady 2T lub 4T o pojemności do 450 cc z napędem na tylną oś.

Wiek zawodników od 14 do 19 roku życia

MASTERS

Quady o pojemności do 550cc 2T lub 4T

Wiek zawodnika od 40 lat

4. KOŁA

4.1. Średnica felgi nie może przekroczyć 12". Nie nakłada się ograniczeń średnicy przedniego koła. Zabronione jest stosowanie drucianych szprych w felgach.

4.2. Błotniki i osłony kół - koła muszą być otoczone błotnikami wykonanymi z miękkiego i syntetycznego materiału.

5. HAMULCE

5.1. Pojazdy muszą być wyposażone w dwa sprawne układy hamulcowe działające przynajmniej na dwa koła i funkcjonujące niezależnie.

5.2. Każde koło winno posiadać hamulec. Hamulec kół przednich winien być uruchamiany dźwignią na kierownicy, a hamulec kół tylnych dźwignią nogą. Jeżeli z tyłu jest oś sztywna wystarczy jeden hamulec tylny.

6. OPONY

Nie dopuszcza się umieszczania w oponach innych elementów jak gumowe. Zabronione jest stosowanie łańcuchów. Opony z protektorem do jazdy po gruncie naturalnym.

7. PODNÓŻKI

7.1. Podnóżki mogą być składane pod warunkiem zamontowania urządzenia powodującego ich powracanie do położenia otwartego. Jeżeli podnóżki nie są składane lub pokryte gumą to ich końce muszą być zaokrąglone promieniem co najmniej 8 mm.

7.2. Lewy i prawy podnóżek musi być zabezpieczony w ten sposób że w razie przesunięcia nogi po za podnóżek, noga nie może dotykać ziemi.

8. MAKSYMALNA SZEROKOŚĆ

Maksymalna szerokość quada nie może przekroczyć 1300 mm.

9. OCHRONA

9.1. Tylna zębatka łańcucha musi posiadać element ochronny. Może to być pałak na wysokości średnicy poziomej zębatki tylnej lub obejmą opasającą zębatkę w zakresie 90 od średnicy poziomej w górę.

9.2. Po obu stronach pojazdu na wysokości kół należy zamontować pręt oporowy (z profilu o średnicy minimum 25 mm) zapobiegający zakleszczeniu pojazdów. Przestrzeń utworzona wewnątrz ochrony powinna być wypełniona tworzywem lub metalowymi prętami dla zabezpieczenia nóg kierowcy przed dostaniem pod koła.

9.3. Pałak ochronny należy umieścić z przodu pojazdu na wysokości kół przednich.

9.4. Zębatka napędowa przednia musi posiadać osłonę zabezpieczającą.

10. KIEROWNICE

10.1. Kierownica musi być wyposażona w osłonę poprzeczki. Kierownica nie posiadająca poprzeczki musi posiadać osłonę części centralnej zasłaniającej uchwyty (obejmy) mocujące kierownice. Szerokość kierownicy: nie mniej niż 600 mm i nie więcej niż 850 mm.

10.2. Końce kierownicy muszą być zakorkowane lub osłonięte gumowymi rączkami.

10.3. Obowiązuje zainstalowanie zderzaka zapewniającego odstęp co najmniej 30 mm między kierownicą z dźwigniami, a zbiornikiem paliwa przy maksymalnym skręcie w każdą stronę.

10.4. Uchwyty mocujące kierownicę muszą być tak wykonane i mieć taki promień by nie powodowały odkształcenia rury kierownicy.

10.5. Jeżeli na kierownicy są zamontowane osłony dłoni, muszą być wykonane z materiału odpornego na uderzenia.

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

11. DŹWIGNIE KONTROLNE

11.1. Wszystkie dźwignie na kierownicy muszą być zakończone kulkami o średnicy min.16mm. Kulki te mogą być spłaszczone, lecz wszystkie ich strony muszą zaokrąglone, a grubość spłaszczonej kulki nie może być mniejsza niż 14mm. Takie zakończenia muszą być przytwierdzone na stałe do dźwigni.

11.2. Spłaszczone dźwignie są dopuszczone do używania tylko w przypadku stosowania mocnych osłon rąk.

11.3. Każda dźwignia hamulcowa (ręczna i nożna) musi być zamontowana na oddzielnej osi obrotu.

11.4. Jeśli dźwignia hamulca jest zamocowana na osi podnóżka, musi pracować nawet, gdy podnóżek jest urwany lub zdeformowany.

12. POKRĘTŁO PRZEPUSTNICY

12.1. Pokrętło przepustnicy musi się zamykać samoczynnie nie trzymane ręką.

12.2. W quadach startujących w zawodach odłącznik zapłonu musi zadziałać, gdy kierowca rozłączy się z pojazdem. Odłącznik zapłonu musi przerywać układ pierwotny i umożliwiać załączenie po powrocie zawodnika na pojazd. Odłącznik musi być umieszczony w centralnej części kierownicy i sterowany przez nieelastyczny kabel o stosownej długości. Spiralny kabel podobny do telefonicznego może mieć długość maksymalnie 1 metra.

13. NUMERY STARTOWE

13.1. Pojazdy powinien być wyposażony w dwa numery startowe – przedni i tylni zgodnie z poniższymi punktami:

13.2. Numer startowy przedni powinien być zamocowany na wysokości powyżej przedniego zderzaka i poniżej kierownicy.

13.3. Numer startowy tylny powinien być zamocowany do tylnego zderzaka umocowanego na wysokości siedzenia kierowcy. Umocowanie tablicy z numerem w poprzek osi podłużnej pojazdu.