

Wyciąg z Regulaminu Sportu Motorowego (RSM)

ROZDZIAŁ 4 - REGULAMIN TECHNICZNY - ENDURO

4.1. Definicja motocykla

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

4.5. Kategorie i grupy motocykli

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

4.7. Podział na klasy (wg FIM)

Klasa	ponad (cm ³)	do (cm ³)
50		50
80	50	85
100	85	100
125	100	125
175	125	175
250	175	250
450	250	450

500	450	500
750	500	750
1000	750	1000
1300	1000	1300

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

4.11. Pomiar pojemności skokowej (silnika tłokowy-obieg „Otto”)

Pojemność skokową silnika oblicza się wg wzoru:

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

gdzie V = pojemność skokowa silnika

D = średnica cylindra

C = skok tłoka

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

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

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

4.17. Udział w zawodach motocykli z silnikiem z doładowaniem jest zabroniony.

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

4.18. Telemetria.

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

4.25. Przepisy ogólne

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

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

4.25.1.1. Test magnetyczny (tytan nie jest magnetyczny)

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

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

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

4.25.2. Stopy aluminium są rozpoznawalne wizualnie.

4.26. Definicja ramy motocykla solo

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

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

4.27. Urządzenia rozruchowe

Motocykle muszą być wyposażone w urządzenia rozruchowe.

4.29. Osłona układu napędowego

4.29.1. Osłona musi być przymocowana do wałka koła zębatego.

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

4.31. Układ wydechowy

Układy wydechowe muszą całkowicie odpowiadać wymaganiom przepisów o kontroli głośności.

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

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

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

4.33. Kierownica

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

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

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

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

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

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

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

4.35. Dźwignie sterujące

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

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

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

4.37. Sterowanie przepustnicy

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

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

4.39. Podnóżki

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

4.41. Hamulce

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

4.43. Błotniki

Błotniki muszą być szersze od opon.

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

4.43.2. Przedni błotnik musi osłaniać co najmniej 100° obwodu koła. Kąt utworzony przez dwie linie, jedną poprowadzoną od przedniego brzegu błotnika do

środką przedniego koła i drugą poprowadzoną poziomo przez środek koła. Wzdłuż motocykla, musi zawierać się między 45° a 60° .

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

4.47. Koła, obręcze, opony

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

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

4.5.1. Opony enduro

4.51.1. Wymiary przednich opon są dowolne.

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

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

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

4.55. Numery startowe

W rajdach enduro obowiązują numery startowe

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Kolory muszą być matowe i zgodne z katalogiem RAL:

Czarny 9005

Żółty 1003

Czerwony 3020

Zielony 6002

Biały 9010

Ogólne zasady są następujące:

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

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

4.55.13. Każdy zawodnik, który wycofuje się z zawodów musi natychmiast zdjąć lub zasłonić numery startowe.

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

4.56. Oświetlenie, wyposażenie sygnalizacyjne i szybkościomierze

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

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

4.63. Paliwa i oleje

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

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

4.65. Wyposażenie i ubrania ochronne

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

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

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

4.65.7. Materiały zastępujące skórę

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

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

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

4.67. Kaski

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

4.70. Znaki zatwierdzające

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

Kask powinien być szczelnie dopasowany do głowy zawodnika.

W czasie jazdy zawodnik musi mieć kask dokładnie zapięty.

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

4.71. Okulary i szyby ochronne

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

4.73. Barwy narodowe kasków

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

Lista barw kasków dla innych państw - patrz regulamin techniczny FIM.

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

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

4.75. Godło FIM

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

4.76. Plastry

Numery startowe muszą odpowiadać następującym warunkom:

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

4.76.7. Plastry plastikowe nie są dozwolone

4.77. Kontrola

4.77.1. Przepisy ogólne

Zawodnik przez cały czas jest odpowiedzialny za swój motocykl.

Kierownik komisji technicznej musi być obecny na miejscu zawodów na 1 godzinę przed rozpoczęciem odbioru technicznego. Musi on poinformować kierownika zawodów o swoim przybyciu.

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

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

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

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

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

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

4.77.2. Przepisy szczegółowe

4.77.2.1. Odbiór techniczny

1. Odbiór techniczny musi odbywać się w następujących terminach: Sześciodniówka (ISDE) - dwa dni przed startem pierwszego dnia. Mistrzostwa Świata i pozostałe zawody dwudniowe enduro - w dniu poprzedzającym start.
2. Odbiór techniczny musi być przeprowadzony w czasie podanym w regulaminie uzupełniającym zawodów.

3. Zawodnik musi osobiście przedstawić czysty motocykl, kask i mieć wypełnioną kartę odbioru technicznego.
4. Zawodnik może przedstawić do odbioru tylko jeden motocykl.
5. Na początku odbioru musi być przeprowadzony pomiar głośności. Poziom głośności musi być odnotowany w karcie odbioru technicznego a tłumik oznakowany farbą.
6. W czasie odbioru musi być skontrolowana zgodność motocykli z przepisami FIM. Przyjęte motocykle muszą być oznakowane zgodnie z przepisami art. 12.5.3. Regulaminu Enduro.
7. Zawodnicy muszą potwierdzić swym podpisem prawidłowość oznakowania. Następnie motocykle przeprowadza się do parku zamkniętego.
8. Natychmiast po zakończeniu odbioru kierownik komisji technicznej musi przedstawić kierownikowi zawodów listę przyjętych motocykli wraz z poziomem głośności.
9. Podczas zawodów, w strefach startu i mety członkowie komisji technicznej muszą kontrolować przebieg wymiany części w motocyklach. Muszą zwracać uwagę na stan motocykli i pilnować, by nie udzielano niedozwolonej pomocy.
10. Na poszczególnych PKC członkowie komisji technicznej muszą mieć nadzór nad przebiegiem napraw i udzielaną pomocą techniczną. muszą także kontrolować oznakowanie motocykli, dla upewnienia się, że na trasie nie dokonano niedozwolonych zmian w motocyklu.
11. Na mecie każdego dnia zawodów członkowie komisji technicznej muszą skontrolować wszystkie oznakowane części motocykla i jego stan. Zawodnik ma prawo w ciągu 30 minut nareperować lub wymienić tłumik zgodnie z art. 12.6.5. regulaminu enduro.
12. Po kontroli motocykla na mecie zawodów musi on być przeprowadzony do parku zamkniętego i pozostawać tam w ciągu 30 minut od przyjazdu ostatniego zawodnika. Motocykl musi być poddany kontroli w przypadku protestu lub na życzenie kierownictwa zawodów.
13. Jeśli motocykl lub jego część musi zostać kompletnie rozebrany w celu weryfikacji, to musi być on odpowiednio zabezpieczony i przetransportowany do miejsca gdzie są odpowiednie warunki do rozbiórki. Rozbiórka może być tylko zarządzana przez Jury lub Sędziego Zawodów i musi być przeprowadzona pod kontrolą Komisji Technicznej. Jeśli rozbiórka jest wynikiem złożonego protestu, to strona przegrywająca ponosi wszelkie koszty z nią związane.

4.77.3. Motocykle niebezpieczne

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

4.79. Kontrola głośności

Poziom głośności powinien być mierzony w następujący sposób:

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

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

Tabela głośności

Skok tłoka w mm	Obroty wału w obr./min.	Skok tłoka w mm	Obroty wału w obr./min.
30	11.000	66	5.000
31	10.645	67	4.925
32	10.313	68	4.853
33	10.000	69	4.783
34	9.706	70	4.714
35	9.429	71	4.648
36	9.167	72	4.583

37	8.919	73	4.521
38	8.684	74	4.459
39	8.462	75	4.400
40	8.250	76	4.342
41	8.049	77	4.286
42	7.857	78	4.231
43	7.674	79	4.177
44	7.500	80	4.125
45	7.333	81	4,074
46	7.174	82	4.024
47	7.021	83	3.976
48	6.875	84	3.929
49	6.735	85	3.882
50	6.600	86	3.837
51	6.471	87	3.793
52	6.346	88	3.750
53	6.226	89	3.708
54	6.111	90	3.667
55	6.000	91	3.626
56	5.893	92	3.587
57	5.789	93	3.548
58	5.690	94	3.510
59	5.593	95	3.474
60	5.500	96	3.438
61	5.410	97	3.402
62	5.323	98	3.367
63	5.238	99	3.333
64	5.156	100	3.300
65	5.077		

Maksymalny poziom głośności: 96 dB/A/.

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

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

4.79.1. Kontrola głośności w czasie zawodów

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

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

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

Wyniki pomiaru zawsze zaokrągla się w dół, np. 96,9 dB/A/ = 96 dB/A/.

Dla poszczególnych klas przyrządów pomiarowych stosuje się tolerancję odczytu:

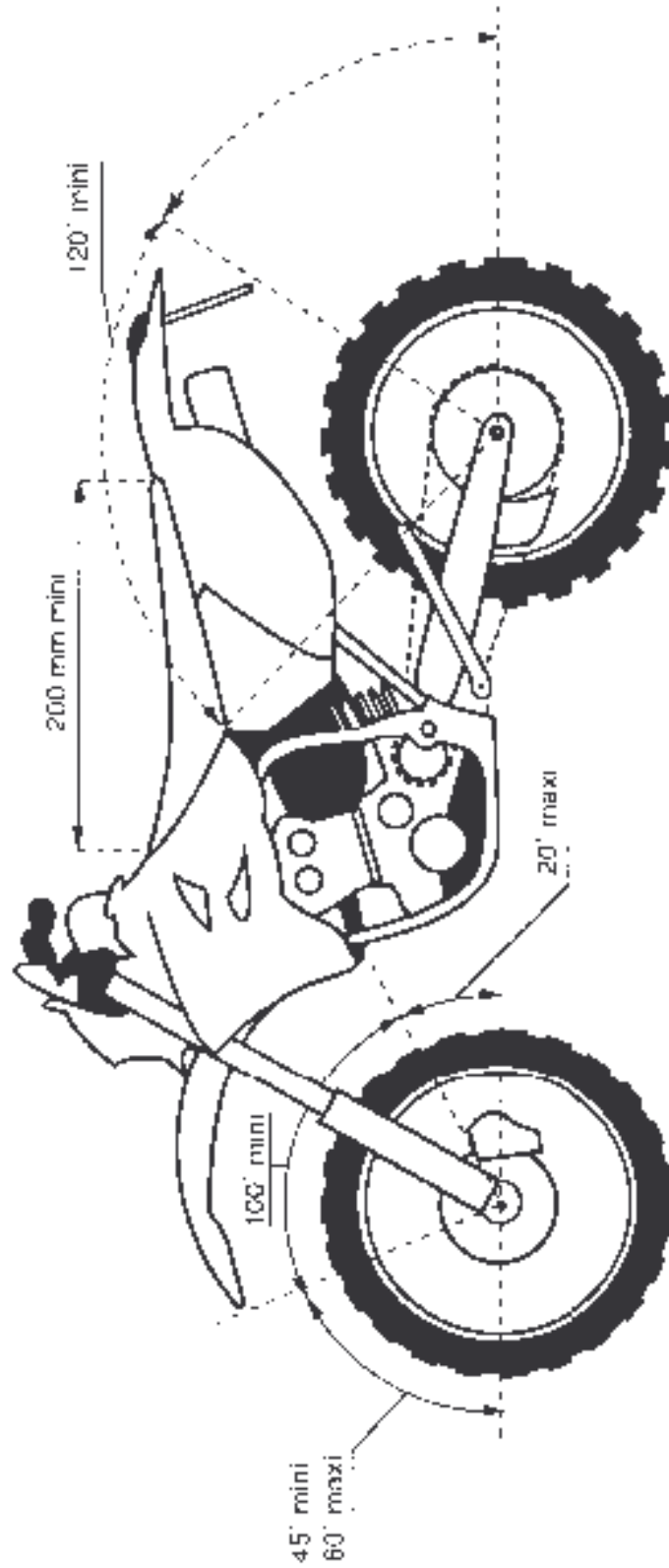
Miernik typu 1: minus 1 dB/A/

Miernik typu 2: minus 2 dB/A/.

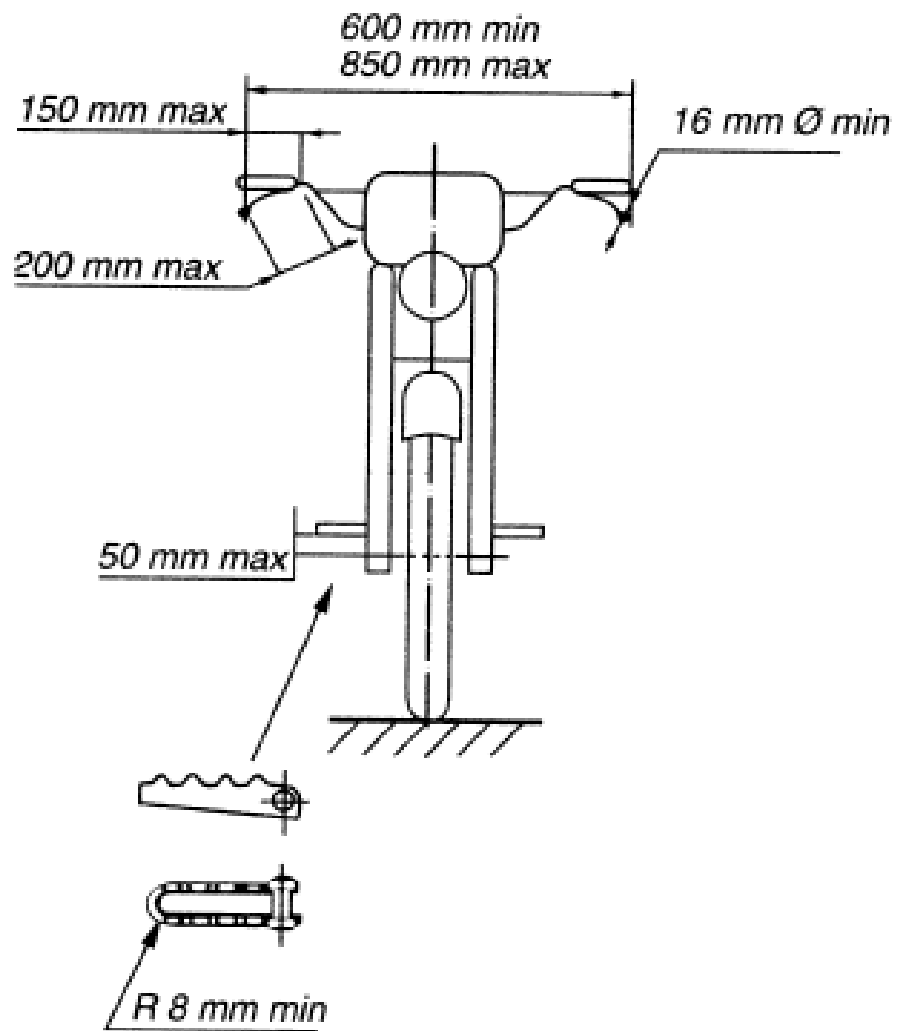
Powyższe tolerancje można kumulować z tolerancjami wym. w p. 4.79.

MOTOCYKL ENDURO

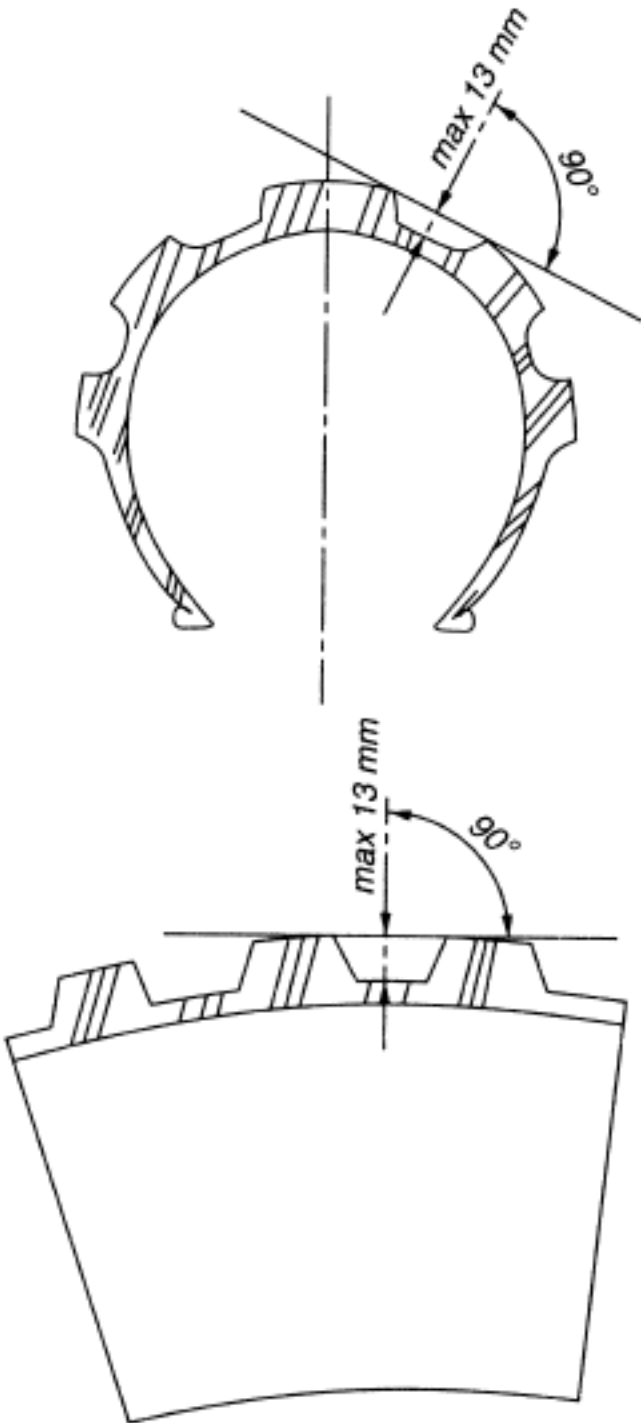
Widok z boku



Widok z przodu



Opona enduro



ZNAKI HOMOLOGACYJNE KASKÓW

ECE 22 - 05 "P" (EUROPE)

The ECE mark consists of a circle surrounding the letter E followed by the distinguishing number of the country which has granted approval.



E1 for Germany, **E2** for France, **E3** for Italy, **E4** for Netherlands, **E5** for Sweden, **E6** for Belgium, **E7** for Hungary, **E8** for Czech Republic, **E9** for Spain, **E10** for Yugoslavia, **E11** for UK, **E12** for Austria, **E13** for Luxembourg, **E14** for Switzerland, **E15** (- vacant), **E16** for Norway, **E17** for Finland, **E18** for Denmark, **E19** for Roumania, **E20** for Poland, **E21** for Portugal, **E22** for the Russian Federation, **E23** for Greece, **E24** for Ireland, **E25** for Croatia, **E26** for Slovenia, **E27** for Slovakia, **E28** for Bielo Russia, **E29** for Estonia, **E30** (- vacant), **E31** for Bosnia and Herzegovina, **E32** for Letonie, **E34** for Bulgaria, **E37** for Turkey, **E40** for Macedonia, **E43** for Japan, **E44** (- vacant), **E45** for Australia, **E46** for Ukraine, **E47** for South Africa, **E48** New Zealand.

Below the letter **E**, the **approval** number should always begin with 04 (for ECE 22-04) or 05 (for ECE 22-05). Below the approval number is the serial production number. (Label on retention system or comfort interior).



(GREAT - BRITAIN)

BS. 6658 TYPE. A.
(OFF - ROAD) TYPE. B.
(Label on the outside affixed).



(JAPAN) JIS T 8133 : 2000

(Label affixed inside the helmet).



(USA) SNELL M2000

(Label affixed inside the helmet).

DZIESIĘĆ TESTÓW DOPASOWUJĄCYCH KASK

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



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

ROZDZIAŁ 6

6. LICENCJE SPORTOWE /CERTYFIKATY

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

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

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

- teoretycznego,
- praktycznego w jednej z n/w konkurencji
 - Motocross, country-cross
 - Enduro, Trial
 - Wyścigi , supermoto

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

6.4. Egzamin teoretyczny będzie przeprowadzony w formie ustnej ze znajomości Regulaminu Sportu Motocyklowego PZM oraz zasad rozgrywek na dany rok. zatwierdzonych przez GKSM.

Godziny przeprowadzenia egzaminów teoretycznych podane będą w regulaminach szczegółowych zawodów.

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

Warunkiem sklasyfikowania jest:

- Motocross i country-cross - ukończenie jednego biegu,
- Enduro - ukończenie jednego dnia zawodów,
- Trial - ukończenie jednego dnia zawodów,
- Wyścigi i supermoto - ukończenie jednego wyścigu,

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

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

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

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

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

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

6.10 Osoba przystępująca do egzaminu praktycznego zobowiązana jest do:

- posiadania w dniu egzaminu sprawnego pojazdu zgodnie z regulaminem technicznym RSM,
- posiadania obowiązkowego ubioru sportowego,
- posiadania ubezpieczenia od NNW na czas trwania egzaminu praktycznego,
- posiadania stosownych uprawnień zgodnie z Rozp.Rady Ministrów z dnia 26 września 2000r (Dz.U.nr.83 poz.940), z późn. zm. ogłoszonymi w Dz.U.nr 191/2004 poz.1961.

- opłacenia kosztów egzaminu teoretycznego ustalonego na dany rok przez GKSM
- posiadania wniosku na certyfikat z ważnym badaniem lekarskim lub książeczką zdrowia sportowca.

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

- motocross
- enduro
- trial
- wyścigi

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

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

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

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

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

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

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

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

ROZDZIAŁ 12

12. RAJDY ENDURO

12.1. Charakter rajdu

12.1.1. Rajd ma na celu sprawdzenie niezawodności motocykli i umiejętności zawodników i jest rozgrywany na motocyklach kategorii I grupy A1 oraz na quadach kategorii II, grupy G w konkurencjach :

- indywidualnej
- klubowej
- zespołów zgłoszonych.

12.1.2. Rajd składa się z szeregu testów, jak:

- rozruch
- jazda okrężna
- testy specjalne, których ilość i rodzaje określa regulamin uzupełniający zawodów.

12.1.3. Testy rozruchu i specjalne przeprowadza się na trasach zamkniętych dla ruchu drogowego.

12.1.4. Trasa jazdy okrężnej prowadzona jest po bezdrożach i drogach publicznych otwartych dla ruchu drogowego. Musi być przejezdna w każdych warunkach pogodowych dla każdego motocykla. Zawodników obowiązują przepisy Kodeksu Drogowego. Każdy zawodnik przekraczający przepisy ruchu może być po sprawdzeniu tego faktu ukarany.

12.2. Warunki udziału

W zawodach mogą brać udział zawodnicy zrzeszeni w PZM przez swoje kluby, bądź też nie zrzeszeni, spełniający warunki RSM, oraz zawodnicy zagraniczni jeśli regulamin zawodów na to zezwala.

12.3. Sprzęt

12.3.1 Motocykle muszą być wyposażone zgodnie z RSM i przepisami Prawa o Ruchu Drogowym.

12.3.2. Wyposażenie zawodnika musi być zgodne z RSM 04. Enduro.

12.4. Klasyfikacja

12.4.1. Klasyfikacja indywidualna odbywa się w klasach na podstawie punktów karnych uzyskanych przez zawodników. Mniejsza suma punktu daje lepszy wynik. Jeżeli do startu w którejkolwiek z klas zgłosi się mniej niż 3 zawodników, zawodnicy tej klasy nie otrzymają punktów do rozgrywek.

Organizator rajdu po zamknięciu listy zgłoszeń musi powiadomić zainteresowanych zgłoszonych zawodników z niekompletnych klas.

12.4.2. Klasyfikacja medalowa może być przeprowadzona wg zasad:

- medal złoty przyznany będzie każdemu zawodnikowi, którego wynik mieści się w 110% wyniku najlepszego w klasie,
- medal srebrny przyznany będzie każdemu zawodnikowi, którego wynik mieści się w 140% wyniku najlepszego w klasie,
- medal brązowy przyznany będzie każdemu zawodnikowi, który ukończy zawody i zostanie sklasyfikowany.

W zawodach wielodniowych medale przyznaje się za łączny wynik ze wszystkich dni zawodów.

12.4.3. Klasyfikacja klubowa

- Warunkiem zaliczenia wyników rundy do mistrzostw jest sklasyfikowanie co najmniej jednego zawodnika klubu w tej rundzie
- Miejsca klubów w klasyfikacji poszczególnych rund mistrzostw ustala się na podstawie sumy punktów do mistrzostw w konkurencji indywidualnej, uzyskanych przez wszystkich zawodników klubu, startujących na motocyklach.
- O zdobyciu tytułu klubowego mistrza lub vicemistrza decyduje suma wszystkich punktów ze wszystkich rund.

- W przypadku równej liczby punktów o lepszym miejscu decyduje większa liczba lepszych miejsc zawodników klubu we wszystkich rundach.

12.4.4. Klasyfikacja zespołowa

Zespół tworzy trzech zawodników zgłoszonych w co najmniej dwóch różnych konkurencjach indywidualnych motocykli, reprezentujących barwy jednego lub różnych klubów. Członkami zespołów mogą być też zawodnicy nie stowarzyszeni. Nazwa zespołu może, lecz nie musi zawierać nazwę klubu (klubów). Skład zespołu zgłaszany jest na cały sezon. W przypadku zmiany składu zespołu w trakcie sezonu, musi on zmienić nazwę i traktowany jest jako nowy zespół.

12.4.5 Klasyfikacja zespołów sponsorskich

Zespół tworzy trzech zawodników sponsorowanych przez zgłaszającego, zgłoszonych w dowolnych konkurencjach indywidualnych. Nazwa zespołu musi być niezmienna w czasie całego sezonu, lecz skład uczestników może się zmieniać w poszczególnych zawodach i musi być zgłaszany przed każdymi zawodami. Członkowie zespołu muszą mieć wykupione licencje sponsorskie.

12.5. Odbiór techniczny motocykli

12.5.1. Odbiór techniczny odbywa się w dniach i godzinach określonych w regulaminie uzupełniającym zawodów.

12.5.2. Nie zgłoszenie się w terminie do odbioru technicznego jest równoznaczne z niestawieniem się do zawodów. Zezwolenie na odbiór techniczny poza terminem podanym w Regulaminie może wydać tylko kierownik rajdu za dodatkową opłatą, której wysokość określa komunikat GKSM.

12.5.3. Zadania Komisji Technicznej:

- sprawdzenie, czy zawodnik posiada pozwolenie na prowadzenie motocykla,
- sprawdzenie, czy motocykl jest zarejestrowany i dopuszczony do ruchu drogowego,

- sprawdzenie, czy motocykl jest zgodny z wypełnionym i podpisanym przez zawodnika zgłoszeniem,
- sprawdzenie, czy zawodnik posiada wyposażenie zgodne z RSM rozdz. 04.,
- oznakowanie tajną farbą lub specjalną naklejką, ulegającą zniszczeniu przy odrywaniu: piasty koła przedniego, piasty koła tylnego, ramy w okolicach główki z prawej strony, skrzyni korbowej z prawej strony, tłumika(ów), (znakowanie nie dotyczy quadów)
- przeprowadzenie badania głośności motocykli zgodnie z rozdziałem 04 RSM (jeżeli przewiduje to regulamin uzupełniający zawodów),
- pozostałe czynności przewidziane w rozdz. 04.

12.5.4. Części zastrzeżone motocykla.

12.5.4.1. Części oznakowane, z wyjątkiem tłumika, muszą być używane podczas całych zawodów i muszą znajdować się na ich właściwym miejscu podczas końcowego odbioru technicznego, nawet gdy nie są niezbędne do ruchu motocykla. Nieprzestrzeganie tego przepisu jest karane wykluczeniem.

12.5.4.2. Zawodnik ma prawo wymienić każdą nie oznakowaną część motocykla wszędzie na trasie z wyjątkiem parku zamkniętego, strefy pomiędzy żółtą flagą a stolikiem PKC i strefy pomiędzy końcowym PKC dnia a parkiem zamkniętym. Zawodnik może otrzymać części, narzędzia oraz obcą pomoc przy pracy, tylko w strefie pomiędzy białą i żółtą flagą na PKC, z wyjątkiem PKC bez serwisu, oznakowanych białą flagą z ukośnym czarnym krzyżem. Opony mogą być wymieniane tylko na końcowym PKC dnia, między białą i żółtą flagą. Oponę musi wymieniać zawodnik sam, dozwolona jest natomiast pomoc przy zdjęciu i założeniu koła. Zabronione jest używanie narzędzi elektrycznych i pneumatycznych zasilanych z zewnętrznego źródła.

12.5.5. Za stan techniczny motocykla i jego zgodność z wymogami Prawa o Ruchu Drogowym odpowiada zawodnik co stwierdza podpisem na protokóle Komisji Technicznej. Tym samym podpisem potwierdza prawidłowość oznakowania części wymienionych w art. 12.5.3

12.5.6. Podstawiony do odbioru motocykl musi być czysty i przygotowany do oznakowania wyżej wymienionych części.

12.5.7. W przypadku niespełnienia któregokolwiek z wyżej wymienionych w 12.5.2. do 12.5.6. warunków, Komisja Techniczna nie powinna dopuścić motocykla do zawodów.

12.5.8. Komisja Techniczna ma prawo w czasie zawodów, na każdym punkcie kontroli czasu poddać każdy motocykl przeglądowi i zażądać usunięcia stwierdzonych niesprawności. Jeżeli zawodnik nie usunie wskazanych niesprawności, może być niedopuszczony do dalszej jazdy. Usuwanie niesprawności, odbywa się w czasie przeznaczonym na jazdę. Komisja Techniczna ma prawo poddać każdy motocykl przeglądowi w parku roboczym w czasie przeznaczonym na pracę, oraz po zakończeniu jazdy okrężnej, sprawdzając zgodność z wymogami niniejszego regulaminu, danymi zawartymi w zgłoszeniu zawodnika oraz zgodność z Prawem o Ruchu Drogowym.

12.5.9. Za usiłowanie wprowadzenia w błąd kierownictwa rajdu, Komisja Techniczna ma prawo wnioskować do Komisji Sędziowskiej o wykluczenie zawodnika z zawodów.

12.5.10. Kontrola końcowa

Po zakończeniu zawodów Komisja Techniczna może zmierzyć w wybranych motocyklach pojemność skokową silników. Jeśli zostanie stwierdzone w jakimkolwiek silniku przekroczenie maksymalnej dla danej klasy pojemności, zawodnik, którego to dotyczy zostanie wykluczony.

12.6. Park zamknięty

12.6.1. W zawodach obowiązuje zasada parku zamkniętego, co oznacza, że z wyjątkiem czasu spędzonego na trasie i czasu przeznaczonego na pracę przed startem przewidzianą w art. 12.7.2., motocykle są pod opieką organizatora i przebywają w wyznaczonym miejscu zwanym parkiem zamkniętym.

12.6.2. Park zamknięty powinien być odpowiednio ogrodzony i chroniony przed wejściem doń nie uprawnionych osób. Jeśli nie jest to możliwe, jego granice powinny być

wyraźnie oznakowane i patrolowane przez odpowiednią ilość funkcjonariuszy, tak by możliwość wejścia i dostępu do motocykli miały tylko osoby uprawnione. Do parku zamkniętego może być tylko jedno wejście i jedno wyjście prowadzące do parku roboczego. Wejście i wyjście z parku musi być wyraźnie oznakowane. Funkcjonariusze parku muszą nosić wyróżniające ich emblematy, tak by mogli być rozpoznani przez wszystkich, a przez zawodników w szczególności.

12.6.3. Wejście do parku zamkniętego dozwolone jest tylko członkom Komisji Sędziowskiej, obsłudze parku, kierownikowi rajdu oraz zawodnikom wyłącznie w celu wprowadzenia lub wyprowadzenia własnego motocykla.

12.6.4. Natychmiast po odbiorze technicznym motocykl musi być odprowadzony do parku zamkniętego.

12.6.5. Po podstemplowaniu karty drogowej na PKC - meta zawodnik musi natychmiast unieruchomić silnik (nie dotyczy quadów) i odprowadzić motocykl do parku zamkniętego. Podczas przejścia z PKC do parku zamkniętego zabronione jest pod karą wykluczenia tankowanie i wykonywanie jakichkolwiek prac przy motocyklu, z wyjątkiem prac przewidzianych w punkcie 12.6.6.

12.6.6. Zawodnik, który chce wymienić lub zreperować tłumik może to uczynić pierwszego dnia zawodów po PKC - meta, a przed wejściem do parku zamkniętego. Praca musi być przeprowadzona pod nadzorem funkcjonariusza Komisji Technicznej i zakończona w ciągu 30 min. W tym czasie zawodnik może poddawać motocykl kontroli głośności dowolną ilość razy. Jeśli po upływie 30 min. poziom głośności będzie przekraczał dozwoloną wartość, to zawodnik nie może być dopuszczony do jazdy następnego dnia. To samo dotyczy zawodników, których kierownik zawodów wezwał do poddania ich motocykli kontroli głośności, a także zawodników, którzy wymienili tłumiki na trasie.

12.6.7. W parku zamkniętym zabronione jest, pod karą wykluczenia:

- dotykane motocykla innego zawodnika,
- dotykane własnego motocykla z wyjątkiem momentu wprowadzenia i wyprowadzenia go z parku,
- uruchamianie silnika, (nie dotyczy quadów)

- palenie tytoniu.

12.6.8. W parku zamkniętym motocykl nie może być w żaden sposób przykryty.

12.6.9. Po rajdzie, motocykl może być wydany z parku nie wcześniej niż pół godziny po przyjeździe ostatniego zawodnika z klasy na metę.

12.7. Pole startowe

12.7.1. 5 minut przed jego wyznaczonym czasem startu, zawodnik ma prawo wejść do parku zamkniętego, pobrać motocykl i przeprowadzić go na pole startowe.

12.7.2. Na obszarze pola startowego zabrania się wykonywania jakichkolwiek prac przy motocyklu pod karą wykluczenia. Karą za uruchomienie silnika przed sygnałem startu jest 60 pkt (nie dotyczy quadów).

12.7.3. Na pole startowe mają wstęp tylko zawodnicy i obsługa startu.

12.8. Start

12.8.1. Liczbę zawodników startujących w jednym czasie ustala regulamin uzupełniający zawodów. Sygnał startu jest podawany o dokładnym czasie przewidzianym dla danego zawodnika /grupy zawodników/. Po sygnale startu zawodnik stojący na linii startu powinien uruchomić silnik przy pomocy rozrusznika i w czasie jednej minuty od sygnału startu przejechać za drugą linię odległą o 20 m używając mocy silnika. W przypadku zgaśnięcia silnika przed drugą linią, zawodnik aby nie zostać ukaranym musi zatrzymać motocykl, ponownie uruchomić silnik i przejechać za tę linię. Zawodnik, który nie wykona tego testu będzie ukarany 10 pkt., nie może zawrócić do strefy startu, lecz ma obowiązek przepchać motocykl za drugą linię, aby nie utrudniać startu innym zawodnikom. (powyższy test nie jest wykonywany przez quady)

12.8.2. Zawodnik, który w chwili sygnału startu nie znajduje się na linii startu, nie będzie ukarany jeśli w czasie jednej minuty od tego sygnału doprowadzi motocykl na linię

startu, uruchomi silnik i przejedzie za drugą linię. Zawodnik, który spóźni się na start więcej niż jedną minutę, będzie ukarany 60 pkt. za każdą pełną minutę spóźnienia. Na wykonanie testu rozruchu ma czas do zakończenia minuty, w której startuje.

Na starcie nie ma zastosowania tolerancja. Zawodnicy spóźniający się na start ponad 15 min. będą wykluczeni i nie dopuszczeni do startu.

12.9. Jazda okrężna

12.9.1. Długość trasy musi być podana w regulaminie uzupełniającym. Trasa musi być opisana w karcie etapowej i oznakowana zgodnie z RSM pkt 12.9.18. Spóźnienie, opuszczenie punktu kontroli czasu, punktu kontroli przejazdu lub testu specjalnego nie może być usprawiedliwione błędzeniem.

12.9.2. Za przebycie trasy uważa się jazdę po drodze, ścieżce, szlaku lub bezdrożu oznakowanym przez organizatora, oraz przejazd przez wszystkie punkty kontroli i inne oficjalne punkty trasy w takiej kolejności, w jakiej podane są one na kartach etapowych. Zawodnik, który opuścił trasę, musi na nią powrócić w miejscu jej opuszczenia. Niedotrzymanie tego warunku, opuszczenie lub zmiana kolejności przejazdu któregośkolwiek oficjalnego punktu trasy może spowodować wykluczenie z zawodów.

12.9.3. Jazda po uprawach rolnych i leśnych jest zabroniona i karana wykluczeniem z zawodów. Zawodnik nie podporządkowujący się powyższemu przepisowi ponosi też wszelkie skutki prawne i finansowe.

12.9.4. Zabroniona jest jazda trasą w odwrotnym kierunku do wyznaczonego. Niedotrzymanie tego przepisu powoduje wykluczenie z zawodów.

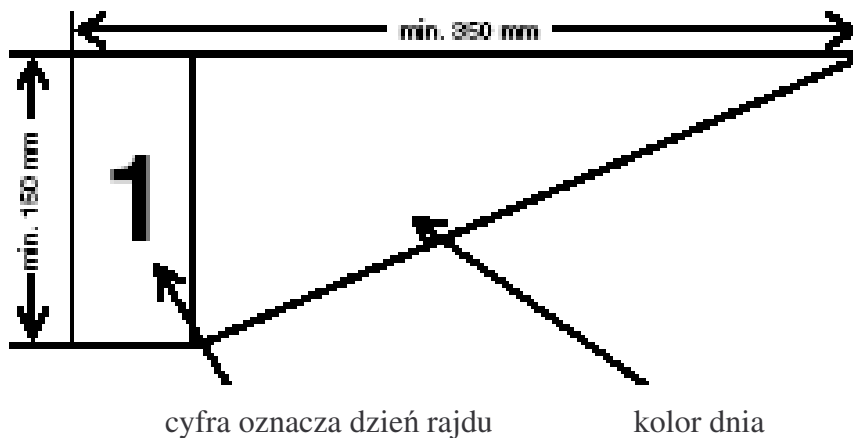
12.9.5. Tam, gdzie zawodnik ma jechać ściśle określonym przejazdem, organizator ma obowiązek oznakować trasę bardzo precyzyjnie (taśmowanie itp.). Jeżeli trasa jest oznakowana znakami po obu stronach, zawodnik jest obowiązany jechać pomiędzy tymi znakami.

12.9.6. Wzory znaków użytych do oznakowania trasy muszą być wywieszane na polu startowym.

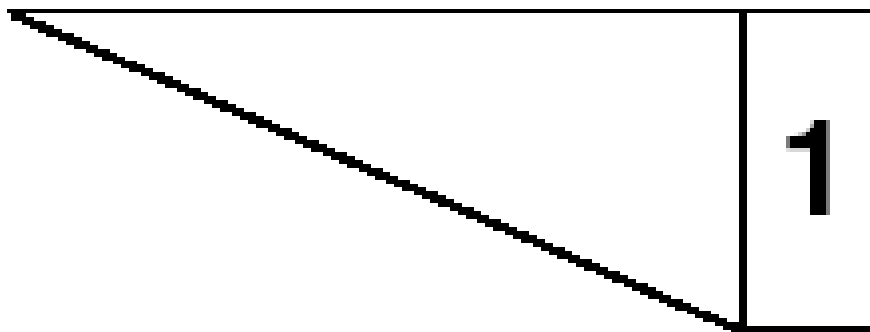
12.9.7. Jeśli w trakcie zawodów, kierownik rajdu stwierdzi, że odcinek trasy stał się nieprzejezdny, lub nie może być pokonany bez obcej pomocy, może za zgodą sędziego zawodów wyłączyć z rajdu cały nieprzejezdny odcinek (od PKC do PKC) i zgodnie z tym odpowiednio skorygować punktację.

12.9.8. Wzory znaków do znakowania tras (rysunki):

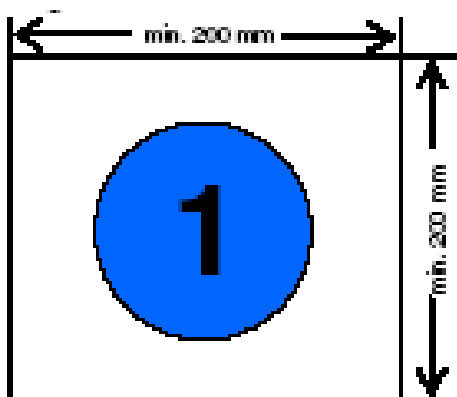
Skręt w prawo



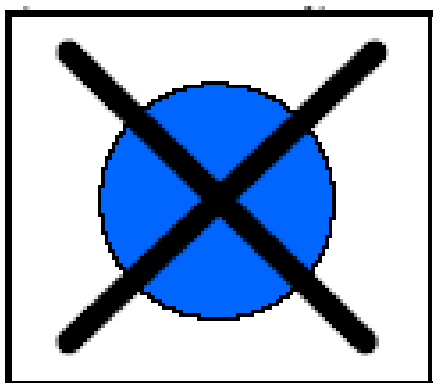
Skręt w lewo (objaśnienia jw.)



Potwierdzenie kierunku jazdy (objaśnienia j.w.)



Zły kierunek jazdy (objaśnienia j.w.)



12.10. Kontrola czasu

12.10.1. Trasa rajdu podzielona jest na poszczególne odcinki punktami kontroli czasu (PKC). Każdy odcinek ma wyznaczony czas przejazdu. Organizator powinien przewidzieć co najmniej dwa warianty czasów dla różnych warunków atmosferycznych.

W przypadku zaistnienia siły wyższej (np. nagłe pogorszenie pogody) kierownik zawodów może tuż przed startem do zawodów lub przed każdym okrążeniem, zmienić planowany czas jazdy na jeden z planowanych dłuższych.

Odległości pomiędzy PKC muszą być podane w karcie etapowej. Zaleca się by zawierały się pomiędzy 5 km i 35 km. Wymagana średnia prędkość pomiędzy poszczególnymi punktami kontroli czasu nie może przekraczać 50 km/h.

12.10.2. Punkty kontroli czasu są oznakowane białą i żółtą flagą umieszczonymi odpowiednio 200 m. i 20 m. przed stolikiem sędziowskim. Flagi muszą być tak umieszczone, by były wyraźnie widoczne dla zawodników.

12.10.3. Przy żółtej flagie umieszczonej 20 m. przed stolikiem sędziowskim musi być ustawiony zegar zsynchronizowany z zegarem pomiaru czasu PKC. Gdy zawodnik wraz z motocyklem przekroczy żółtą flagę musi natychmiast podać kartę drogową przy stoliku sędziowskim. Zawodnikowi nie wolno zatrzymywać się pomiędzy żółtą flagą a stolikiem sędziowskim.

Karą za zatrzymanie się jest 60 punktów niezależnie od kary za ewentualne spóźnienie lub wcześniejszy przyjazd. Za czas przyjazdu na PKC uważa się czas przekroczenia linii wyznaczonej przez żółte flagi. Zawodnik może bez ukarania przyjechać wcześniej na końcowy PKC przed wejściem do parku zamkniętego.

Organizator jest zobowiązany do prowadzenia listy kontrolnej na każdym PKC w porządku chronologicznym.

Dostęp do strefy między żółtą flagą a linią znajdującą się 2 metry za stolikiem sędziowskim jest ograniczony i strefa ta pod względem dostępu osób jest uważana za park zamknięty.

12.10.4. Za każdą minutę wcześniejszego lub późniejszego wjazdu na PKC zawodnik otrzyma 60 pkt. W zawodach określonych komunikatem GKSM może być zastosowana tolerancja czasowa wjazdu na PKC. Czas zarejestrowany na karcie drogowej jest czasem startu do następnego odcinka trasy.

12.10.5. Zawodnik, który przybył na PKC więcej niż 60 min. po swej wyznaczonej godzinie startu plus czas przeznaczony na jazdę pomiędzy dotychczasowymi PKC jest automatycznie wykluczony. Ilość minut może być zmieniana i będzie określona w Zasadach Rozgrywek na dany rok.

12.11. Karty drogowe i karty kontroli przejazdu

12.11.1. Przed startem do zawodów zawodnik musi otrzymać kartę drogową i ewentualnie kartę kontroli przejazdu. Jeżeli organizator nie przewidział kart kontroli

przejazdu, obecność zawodnika na punktach kontroli przejazdu poświadcza się na karcie drogowej.

Zawodnicy są odpowiedzialni za podstemplowanie swoich kart na wszystkich punktach kontroli czasu i przejazdu.

12.11.2. Na karcie drogowej musi być wskazany obowiązujący czas przejazdu każdego odcinka.

12.11.3. Zawodnik, który nie da swojej karty do podstemplowania na punkcie kontroli czasu lub też zamierza oszukać organizatora przez zmianę lub zacieranie jakiegokolwiek wpisu do karty, lub też użyje rozmyślnie karty innego zawodnika, zostanie wykluczony.

12.11.4. Zawodnik, który przypadkowo zgubił kartę drogową i /lub kartę kontroli przejazdu musi otrzymać inną od funkcjonariusza następnego PKC lub PKP.

Ta nowa karta musi być poświadczona na tym i wszystkich następnych punktach kontrolnych.

12.11.5. Zawodnik, który ominie PKC lub PKP będzie wykluczony.

12.12. Punkty kontroli przejazdu (PKP)

12.12.1. Na trasie może być usytuowana dowolna ilość punktów kontroli przejazdu, które mogą, lecz nie muszą być oznaczone w karcie etapowej. Na PKP zawodnik musi przedstawić swoją kartę celem oznakowania. Zawodnik, który się nie zatrzymał i nie będzie miał oznakowanej karty na PKP, oraz jego przejazd nie został zarejestrowany w liście kontrolnej, będzie wykluczony.

12.12.2. PKP muszą być oznakowane na trasie niebieskimi flagami usytuowanymi po obu stronach drogi 200 m. przed punktem.

12.12.3. Organizator jest zobowiązany do prowadzenia listy kontrolnej na każdym oficjalnym PKP wg kolejności przejeżdżających zawodników.

12.13. Neutralizacja czasu.

12.13.1. Jeśli zawodnik może udowodnić kierownikowi zawodów i sędziemu, że jego spóźnienie zostało spowodowane nadzwyczajnymi okolicznościami od niego niezależnymi jak np. udzielanie pierwszej pomocy w przypadku poważnego wypadku, może być mu przyznana neutralizacja czasu, co oznacza anulowanie spóźnienia na odcinku, na którym zdarzenie miało miejsce, w wymiarze według oceny sędziego.

Nie może być uznane za nadzwyczajną okoliczność rzekome zatarasowanie trasy przez innego zawodnika.

12.14. Testy specjalne

Rodzaj i ilość testów specjalnych musi być podana w regulaminie uzupełniającym zawodów. Położenie i długość testów musi być ogłoszona 24 godziny przed ich rozgrywaniem. Trening na trasach testów jest zabroniony i karany wykluczeniem. Mogą być przeprowadzone następujące testy.

12.4.1. Test na trasie terenowej zamkniętej (start i meta w bliskiej odległości) specjalnie przygotowanej do tego celu, całkowicie ograniczonej taśmami w różnych kolorach, po lewej stronie taśma jaśniejsza. Długość testu 3-7 km. Trasa nie może być za trudna i niebezpieczna i musi być tak wytyczona, by średnia prędkość nie przekraczała 50 km/h. Start z linii z uruchomionym silnikiem, motocykl zatrzymany. Zawodnicy startują pojedynczo na znak podany przez wyznaczoną osobę z tym, że na trasie testu może znajdować się dowolna ilość zawodników. Zawodnik musi przejechać linię mety bez zatrzymywania się i kontynuować jazdę oznakowaną trasą. Zawodnik ma prawo po mecie testu upewnić się, czy jego numer startowy został prawidłowo odczytany, lecz nie może przez to blokować przejazdu następnym zawodnikom. Pomiar czasu z dokładnością do 1/100 sek. przy czym 1/100 sek. = 1/100 pkt. Start do testu nie może znajdować się dalej niż 1 km za PKC.

12.14.2. Testy szybkościowe terenowe, których trasa może być otaśmowana tylko w niezbędnych miejscach a meta nie musi być usytuowana w pobliżu startu, lecz w takim przypadku musi mieć połączenia radiowe ze startem.

Trasa o długości 3-7 km nie może być niebezpieczna i tak musi być dobrana by średnia prędkość nie przekroczyła 50 km/godz. Sposób zachowania zawodników i pomiar czasu jak w

pkcie 12.14.1. Pomiar czasu może być przeprowadzony w pierwszym okrążeniu i musi być przeprowadzany w następnych.

12.14.3. Zawodnik, który nieumyślnie opuścił trasę testu i nie wrócił na nią w miejscu jej opuszczenia, może być ukarany do 5 minut (wg oceny sędziego) dodanymi do osiągniętego przez niego czasu. Zawodnik, który umyślnie skróci trasę testu zostanie wykluczony.

12.14.4. Oznakowanie testów wg pkt. 12.14.1. i 12.14.2. Początek - dwie żółte tablice lub flagi o wymiarach 50 x 50 cm; koniec - dwie czerwone tablice lub flagi o wym. 50 x 50 cm.

12.14.5. Wszystkie testy z wyjątkiem tekstu wg pkt. 12.14.2. muszą zaczynać się w odległości nie większej niż 1 km za PKC.

12.15. Tankowanie

12.15.1. Tankowanie paliwa przeprowadza się w czasie przeznaczonym na jazdę

12.15.2. Tankowanie dozwolone jest:

- na każdym PKC gdzie dozwolony jest serwis, w strefie między białą a żółtą flagą, jeżeli nie jest to zabronione przez organizatora.

12.15.3 Odległość pomiędzy dozwolonymi miejscami tankowania, nie może być większa niż 50 km.

12.15.4. Karą za tankowanie poza wyznaczonymi strefami jest wykluczenie.

12.15.5. Paliwo może być przewożone tylko w zbiorniku motocykla. Karą za złamanie tego przepisu jest wykluczenie.

12.15.6. W czasie tankowania silnik motocykla musi być unieruchomiony. Karą za niezatrzymanie silnika jest wykluczenie.

12.15.7. Podczas całych zawodów zabronione jest pod karą wykluczenia umieszczanie motocykla lub jakiegokolwiek jego oznakowanej części w zamkniętym pomieszczeniu (namiot, samochód itp.) bez względu na powód.

Wyjątek stanowią sytuacje zarządzane przez organizatora.

12.15.8. We wszystkich miejscach, gdzie dozwolone jest tankowanie, zabronione jest spawanie pod karą wykluczenia.

12.15.9. Wszędzie tam gdzie organizator zezwala na serwisowanie motocykli, obowiązkowe jest używanie mat ochronnych o wymiarach nie mniejszych niż prostokąt opisany na rzucie pionowym motocykla. Za nieprzestrzeganie tego przepisu zawodnik może być ukarany karą finansową, której wysokość określi komunikat GKSM.

12.16. Niedozwolony napęd

Podczas zawodów motocykl może poruszać się wyłącznie siłą silnika, siłą mięśni zawodnika lub siłą naturalną. Nieprzestrzeganie tego przepisu będzie karane wykluczeniem.

12.17. Obca pomoc

Pojęcie „obca pomoc” oznacza każdą czynność powodującą kontakt z motocyklem jakiegokolwiek osoby poza kierowcą motocykla lub osobą oficjalną w czasie pełnienia funkcji. Każda obca pomoc jest zabroniona i karana wykluczeniem z wyjątkiem następujących przypadków:

12.17.1. Obca pomoc udzielana na PKC gdzie dozwolony jest serwis, w strefie pomiędzy białą i żółtą flagą. Zawodnik może w tych strefach otrzymać także części zamienne i narzędzia. Opony może wymieniać tylko zawodnik, i tylko na ostatnim PKC dnia. Dozwolona jest pomoc przy zdjęciu i założeniu koła. Smarowanie łańcucha dozwolone jest tylko tam gdzie tankowanie.

12.17.2. Dozwolone jest czyszczenie numerów startowych i naklejek sponsorskich umieszczonych na plastikowych częściach motocykla, wszędzie na trasie

- 12.17.3. Motocykle mogą być czyszczone na wszystkich PKC gdzie dozwolony jest serwis przy użyciu dowolnego sprzętu z wyjątkiem aparatów ciśnieniowych.
- 12.17.4. Zabronione jest pod karą wykluczenia, używanie narzędzi elektrycznych, z wyjątkiem bateryjnych.
- 12.17.5.. Dla quadów za obcą pomoc uważa się jedynie użycie innego pojazdu do przemieszczania quada uczestniczącego w zawodach.

12.18. Niedozwolone kontakty

Zabrania się towarzyszenia zawodnikowi w czasie jazdy gdziekolwiek na trasie pod karą wykluczenia zawodnika. Zawodnik nie może otrzymywać ani przekazywać żadnych komunikatów przez radio.

12.19. Wycofanie

Zawodnik, który wycofał się z zawodów musi zasłonić lub zdjąć numery startowe i nie ma prawa poruszać się po trasie w towarzystwie lub w pobliżu innych zawodników.

Nieprzestrzeganie tego przepisu może spowodować zawieszenie wycofanego zawodnika i wykluczenie zawodnika, któremu towarzyszył.

12.20. Lista kar

12.20.1. Punkty

- (12.7.3.) Uruchomienie silnika w strefie startu przed sygnałem startu – 60 pkt (nie dotyczy quadów)
- (12.8.1.) Niewykonanie w wyznaczonym czasie testu rozruchu – 10 pkt (nie dotyczy quadów)
- (12.8.2.) Za każdą minutę spóźnienia na linię startu – 60 pkt
- (12.10.3.) Zatrzymanie się pomiędzy żółtą flagą a stolikiem sędziowskim na punkcie kontroli czasu – 60 pkt
- (12.10.4.) Za każdą minutę wcześniejszego wjazdu lub spóźnienia na PKC ponad ew.tolerancję – 60 pkt
- (12.14.1., 12.14.2) Za każdą 1/100 sek. jazdy na trasie testu - 1/100 pkt

- (12.14.3.) nieumyślne wyjechanie z trasy testu i nie powrót na trasę w tym samym miejscu – do 300 pkt

12.20.2. Wykluczenie

- (12.1.4.) Nieprzestrzeganie przepisów ruchu
- (12.5.4.1.) Brak oficjalnego oznakowania na oznakowanej części motocykla
- (12.5.7.) Przekroczenie maksymalnej dozwolonej głośności (pierwsze przekroczenie 60 pkt, następne – wykluczenie)
- (12.5.10.) Inna pojemność silnika niż w zgłoszeniu
- (12.6.5.) Wjazd do parku zamkniętego z uruchomionym silnikiem.(nie dotyczy quadów)
- Tankowanie lub przeprowadzanie napraw w czasie przejścia z PKC meta do parku zamkniętego.
- (12.6.7.) Wykroczenia w parku zamkniętym:
 - wykonywanie prac przy motocyklu
 - tankowanie
 - dotykanie motocykla innego zawodnika
 - uruchomienie silnika (nie dotyczy quadów)
 - palenie tytoniu
- (12.7.3.) Praca przy motocyklu w strefie startowej przed otrzymaniem sygnału startu.
- (12.8.2.) Spóźnienie na start ponad 15 min.
- (12.9.2.) Jazda poza wyznaczoną trasą
- (12.9.3.) Jazda po uprawach leśnych i rolnych
- (12.9.4.) Jazda w kierunku przeciwnym do wyznaczonego
- (12.10.5.) Spóźnienie na PKC przekraczające wyznaczony limit, po czasie startu plus czas przeznaczony na jazdę pomiędzy dotychczasowymi punktami kontroli czasu
- (12.11.3.) Zmiana zapisu w karcie drogowej lub rozmyślne użycie karty innego zawodnika
- (12.11.5.) Opuszczenie PKC lub PKP
- (12.14.) Trening na trasach testów specjalnych
- (12.15.5.) Tankowanie paliwa poza wyznaczonymi strefami

- (12.15.6.) Przewożenie paliwa poza zbiornikiem paliwa w motocyklu
- (12.15.7.) Tankowanie paliwa przy uruchomionym silniku
- (12.15.9.) Spawanie w strefach tankowania
- (12.16.) Użycie niedozwolonego napędu
- (12.17.) Przyjęcie obcej pomocy poza dozwoloną
- (12.18.) Niedozwolony kontakt z osobą towarzyszącą
- (12.19.) Towarzyszenie przez wycofanego zawodnika
- (12.6.5.) Za nie oddanie motocykla do parku zamkniętego po PKC - meta.
- Użycie paliwa niezgodnego z wymogami regulaminu technicznego.
- (12.14.3.) Umyślne opuszczenie lub skrócenie trasy testu.

12.21. Prośby o wyjaśnienia

Każda prośba o wyjaśnienia dotycząca wyników musi być skierowana na piśmie do kierownika zawodów lub jego przedstawiciela w czasie przewidzianym w art. 12.22.1. i 12.22.2.

12.22. Protesty

Wszystkie protesty muszą być składane na piśmie na ręce kierownika zawodów z dołączoną opłatą, której wysokość jest określana corocznie komunikatami GKSM. Protest nie może być złożony później niż:

12.22.1. 30 min. po przybyciu do parku zamkniętego ostatniego zawodnika z danej konkurencji, gdy protest dotyczy zawodnika lub motocykla.

12.22.2. 30 min. od czasu ogłoszenia wyników prowizorycznych, jeżeli protest dotyczy wyników.

12.22.3. W ciągu godziny od otrzymania pisemnej odpowiedzi kierownika zawodów na prośbę o wyjaśnienie złożoną zgodnie z art. 12.21.

12.22.4. Nie mogą być składane protesty przeciwko decyzji sędziego zawodów lub Jury lecz może być złożone odwołanie do władz PZM.

12.22.5. W przypadku nie uznania protestu wymagającego rozbiórki motocykla lub quada, wniesiona opłata zostaje przekazana właścicielowi rozbieranego pojazdu. W przypadku nie uznania pozostałych protestów wniesiona opłata zostaje przekazana przez organizatora do PZM, a w przypadku uznania protestu zostaje zwrócona protestującemu zawodnikowi.

12.23. Wyniki i nagrody

12.23.1. Kompletne wyniki powinny być ogłoszone każdego dnia zawodów tak szybko jak to jest tylko możliwe. Wyniki oficjalne ostatniego dnia zawodów mogą być ogłoszone nie wcześniej niż pół godziny po ogłoszeniu wyników prowizorycznych.

12.23.2. Wykaz nagród musi być podany do wiadomości przed startem.

12.24. Postanowienia ogólne

12.24.1. Zawodnik podpisujący zgłoszenie zobowiązuje się stosować do Regulaminu Sportu Motocyklowego PZM (RSM) i Regulaminu uzupełniającego zawodów, jak również do zarządzeń kierownictwa rajdu.

12.24.2. Organizator ubezpiecza motocykle zawodników znajdujące się w parku zamkniętym od ognia i kradzieży.

12.24.3. Organizator nie przyjmuje na siebie odpowiedzialności za ewentualne szkody i straty powstałe w stosunku do zawodników i ich mienia, jak również za szkody i straty spowodowane przez zawodnika w stosunku do osób trzecich i ich mienia.

12.24.4. Organizator może przeprowadzić częściowe zmiany w podanej trasie lub odwołać zawody. O dokonanych zmianach trasy zawodnicy muszą być powiadomieni najpóźniej przy odbiorze technicznym.

12.24.5. W razie odwołania zawodów wszelkie dokonane wpłaty będą zwrócone.