

Zasady rozgrywek Mistrzostw Polski w rajdach ENDURO w 2011 r.

1. Tytuły mistrzowskie

przyznawane będą:

- W konkurencjach indywidualnych z podziałem na klasy wg pojemności i rodzaju silnika oraz wieku zawodników
- W konkurencji generalnej, w której biorą udział zawodnicy bez podziału na klasy, startujący na jednakowych, najtrudniejszych warunkach dotyczących czasu jazdy i ilości okrążeń
- W konkurencjach klubowej i zespołów sponsorskich.

2. Podział na konkurencje:

Junior 50:

Motocykle o pojemności silnika do 50 ccm. Startować mogą zawodnicy, którzy ukończyli 13 lat a do końca 2011 r. nie skończą 19 lat, posiadający certyfikat i licencję A.

Junior

Motocykle o dowolnej pojemności i rodzaju silnika. Startować mogą zawodnicy, którzy do końca 2011 r nie skończą 24 lat, posiadający certyfikat i licencję A .

Zwycięzca konkurencji junior w latach poprzednich nie może więcej startować w tej konkurencji.

E 1

motocykle: dwusuwowe o pojemności silnika do 125 ccm i czterosuwowe o pojemności silnika do 250 ccm. Startować mogą zawodnicy posiadający certyfikat i licencję A .

E 2/3

motocykle: dwusuwowe o pojemności silnika powyżej 125 ccm do 500 ccm i czterosuwowe o pojemności silnika powyżej 250 ccm do 650 ccm. Startować mogą zawodnicy posiadający certyfikat i licencję A.

Weteran

Motocykle o dowolnej pojemności i rodzaju silnika. Startować mogą zawodnicy, którzy ukończyli lub kończą w 2011 r 40 lat, posiadający certyfikat i licencję A .

ATV2K

Pojazdy czterokołowe z napędem na jedną oś, o pojemności silnika do 750 ccm. Startować mogą zawodnicy posiadający certyfikat i licencję A .

ATV4K

Pojazdy czterokołowe z napędem na dwie osie, o pojemności silnika do 1000 ccm. Startować mogą zawodnicy posiadający certyfikat i licencję A .

Klubowa

Rozgrywana pomiędzy Klubami. W konkurencji tej klasyfikowani są tylko zawodnicy z konkurencji indywidualnych, motocyklowych, będący członkami klubów.

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.

Uwaga: Warunkiem przeprowadzenia klasyfikacji indywidualnej, jest wystartowanie w pierwszej rundzie, w każdej konkurencji z wyjątkiem Junior 50, co najmniej 6 zawodników. W przypadku mniejszej ilości zawodników konkurencje będą łączone wg następującego schematu:

- zawodnicy Junior będą klasyfikowani w konkurencjach E1 lub E2/3 odpowiednio do pojemności silnika
- zawodnicy E1 będą klasyfikowani łącznie z E2/3
- zawodnicy E2/3 będą klasyfikowani łącznie z E1
- zawodnicy Weteran będą klasyfikowani w konkurencjach E1 lub E2/3 odpowiednio do pojemności silnika
- zawodnicy ATV2K i ATV4K będą klasyfikowani w Pucharze Polski, w odpowiadających konkurencjach

W przypadku wystartowania w pierwszej rundzie co najmniej 6 zawodników, a w którejś z dalszych poniżej 6, dana konkurencja będzie w takiej rundzie połączona z inną wg powyższego schematu, w celu przyznania nagród, a punkty będą przyznawane w konkurencjach przed połączeniem. W jednej dwudniowej imprezie, w obu dniach obowiązuje ten sam podział na konkurencje (taki jak pierwszego dnia danej imprezy).

3. Klasyfikacja

- w konkurencjach indywidualnych:

o wyniku końcowym decyduje suma punktów uzyskanych za zajęte miejsca w 8 najlepszych rundach wśród wszystkich rozegranych, zaliczanych do klasyfikacji MP enduro. Punkty będą przyznawane wg następującego schematu:

I- 25 pkt	VI- 15 pkt	XI- 10 pkt	XVI- 5 pkt
II- 22 pkt	VII- 14 pkt	XII- 9 pkt	XVII- 4 pkt
III- 20 pkt	VIII- 13 pkt	XIII- 8 pkt	XVIII- 3 pkt
IV- 18 pkt	IX- 12 pkt	XIV- 7 pkt	XIX- 2 pkt
V- 16 pkt	X- 11 pkt	XV- 6 pkt	XX- 1 pkt

Jeśli w zawodach dwudniowych, po drugim dniu zawodów zawodnicy mają jednakową sumę punktów za zajęte miejsca, to o kolejności (do nagród za zawody) decyduje suma czasów z obu dni.

Warunkiem przyznania tytułów indywidualnych jest spełnienie wymogów RSM art. 3.10.1. W zależności od ilości sklasyfikowanych zawodników w klasyfikacji każdej z konkurencji indywidualnych przyznawane będą tytuły:

min. 6 zawodników - Mistrz Polski (dla konkurencji Junior 50 nie ma wymogu min. 6 zawodników)

min. 9 zawodników - I Vicemistrz Polski

min 12 zawodników - II Vicemistrz Polski

- klasyfikacja generalna

Klasyfikowani będą zawodnicy z konkurencji indywidualnych rozgrywanych na tych samych warunkach w poszczególnych rundach, na podstawie sumy punktów karnych. W poszczególnych rundach zawodnicy otrzymują punkty za zajęte miejsca (25,22,20 itd.) Klasyfikacja całoroczna na podstawie sumy punktów za zajęte miejsca we wszystkich rozegranych rundach.

- klasyfikacja klubowa

o wyniku decyduje suma punktów zdobytych przez wszystkich członków klubu za zajęte miejsca w konkurencjach indywidualnych, motocyklowych we wszystkich rundach Mistrzostw Polski, wg schematu stosowanego w klasyfikacji indywidualnej, z tym, że punkty zdobyte przez zawodników startujących w konkurencji Junior 50 mnoży się przez współczynnik 1,5. Zwycięża klub z większą ilością punktów. Warunkiem przyznania tytułu Mistrza Polski jest sklasyfikowanie minimum 6 klubów, I Vice Mistrza Polski minimum 9 klubów, a II Vice Mistrza Polski – 12 klubów.

- klasyfikacja zespołów sponsorskich

Prowadzona będzie we wszystkich rundach Mistrzostw Polski. O wyniku decyduje suma punktów zdobytych przez członków zespołu za zajęte miejsca w konkurencjach indywidualnych. Punkty przyznaje się wg następującego schematu: I miejsce -1 pkt, II miejsce – 2 pkt, III miejsce – 3 pkt, itd. W przypadku nieukończenia zawodów zawodnik otrzymuje 50 pkt plus punkty przyznane ostatniemu sklasyfikowanemu zawodnikowi w swojej konkurencji. Zwycięża zespół z mniejszą ilością punktów. Aby zespół był sklasyfikowany muszą wystartować wszyscy członkowie zespołu, a zawody musi ukończyć przynajmniej jeden zawodnik, w danym dniu. Za zajęte miejsca w poszczególnych rundach zespoły otrzymują punkty wg schematu : I-25, II-22, III-20, itd., jak w konkurencjach indywidualnych. W końcowej klasyfikacji zwycięża zespół z największą ilością punktów za zajęte miejsca we wszystkich rundach. W przypadku równej ilości punktów zwycięża zespół, który ma większą ilość lepszych miejsc. Warunkiem przyznania tytułu MP jest sklasyfikowanie min. 6-ciu zespołów, I Vice Mistrz – 9 zespołów, II Vice Mistrz – 12 zespołów.

4. W rozgrywkach MP Enduro w 2011 r odbędzie się 5 imprez dwudniowych (10 rund). Miejsce i daty imprez są opublikowane w kalendarzu centralnym. Wszystkie imprezy mają charakter otwarty dla zawodników zagranicznych przy zachowaniu zasad określonych odrębnym komunikatem.
5. Tablice z numerami startowymi dla każdej konkurencji są następujące:
Junior 50 – tło białe, cyfry czerwone
Junior – tło czarne , cyfry białe
E1 – tło zielone , cyfry białe
E2/3 – tło żółte, cyfry czarne
Weteran – tło białe, cyfry czarne
ATV2K,4K - tło żółte, cyfry czarne

Pierwszych dwudziestu zawodników w klasyfikacji generalnej 2010 roku otrzyma numery startowe zgodne z zajęтым miejscem w tej klasyfikacji. Pozostali zawodnicy mogą wybrać wolne numery wpisując się na interaktywną listę znajdującą się na stronie internetowej numery.motoreults.pl

8. Najważniejsze zasady rozgrywania imprez:
Każdego dnia zawodów odbędą się co najmniej następujące testy specjalne:
a –rozruchu
b - szybkości terenowej o charakterze motocrossu (cross test) o długości 3 do 7 km z pomiarem czasu w każdym okrążeniu

c - szybkości terenowej w trasie (enduro test) o długości 3 do 7 km z pomiarem czasu w pierwszym dniu zawodów w drugim i następnym okrążeniu, lub we wszystkich okrążeniach (zależnie od decyzji sędziego) a w drugim dniu zawodów w każdym okrążeniu, jeżeli test ten jest taki sam jak w pierwszym dniu zawodów .

Każdego dnia zawodów powinny być rozegrane minimum 4 testy (b+c). Łączna długość testów w obu dniach musi wynosić minimum 30 km. Najkrótszy czas przejazdu na każdym teście nie może być niższy niż 216 sekund.

Organizator musi przygotować trasę w taki sposób , aby prędkość zawodnika była wyraźnie zmniejszona przy mecie testu.

Organizator może także zorganizować test ekstremalny. Trasa takiego testu powinna być prowadzona przez przeszkody techniczne, dostatecznie szerokie, tak by można było unikać zatorów, o mieć długość maksimum 1 km a czas przejazdu do 3 min. Trudne przeszkody terenowe powinny mieć możliwość objazdu, ale czas jazdy objazdem powinien być dłuższy niż przez przeszkodę. Średnia prędkość jazdy na teście nie powinna przekraczać 25 km/godz. Na trasie testu zabroniona jest obca pomoc z wyjątkiem udzielanej przez funkcjonariuszy organizatora odpowiednio oznakowanych. Zawodnicy nie przestrzegający tego przepisu otrzymają najgorszy czas przejazdu zawodnika jadącego prawidłowo w danej konkurencji + 5 min.

Łączna długość trasy obu dni rajdu nie powinna być krótsza niż 300 km. Trasa dla konkurencji Junior 50, ATV2K i ATV4K może być skrócona, a czas przejazdu wydłużony.

9. Odbiór techniczny motocykli i quadów odbędzie się w dniu poprzedzającym zawody w godzinach podanych w regulaminach uzupełniających /początek nie później niż o godz. 18, koniec nie wcześniej niż o godz. 22. Zawodnik, który spóźni się do odbioru technicznego w przeddzień rajdu, może dokonać odbioru w dniu rajdu, najpóźniej na dwie godziny przed startem, za dodatkową opłatą 100 zł. W czasie odbioru technicznego muszą być przedstawione:

- dowód rejestracyjny motocykla z ważnym badaniem technicznym (nie dotyczy zawodów rozgrywanych poza drogami publicznymi) i motocykl
- dowód ubezpieczenia komunikacyjnego OC (nie dotyczy zawodów j.w.)
- prawo jazdy lub karta motorowerowa ważna dla danego typu pojazdu (nie dotyczy zawodów j.w.)
- kask ochronny z homologacją do sportu ważną na dany rok.

Pojazd musi spełniać wymogi Kodeksu Drogowego i RSM /nie dotyczy zawodów rozgrywanych poza drogami publicznymi/.

W czasie odbioru technicznego sprawdzana będzie głośność motocykla, która nie powinna przekraczać 96 decybeli.

Zawodnik musi mieć zamontowany na motocyklu lub quadzie uchwyt do transpondera.

10. Największe dopuszczalne spóźnienie na PKC wynosi 30 min

11. Zawodnik bezpośrednio po ukończeniu pierwszego dnia zawodów musi wstawić motocykl do parku zamkniętego. Zawodnik, który nie ukończył I dnia zawodów, może startować w drugim dniu pod warunkiem przedstawienia motocykla do kontroli technicznej, w czasie najpóźniej do 60' po teoretycznym czasie przyjazdu na metę pierwszego dnia. Motocykl musi posiadać oznakowanie ramy zrobione w czasie odbioru technicznego przed pierwszym dniem.

12. Przed ostatnią strefą PKC w ostatnim okrążeniu I dnia zawodów, Organizator zobowiązany jest ustawić dodatkowy PKC zlokalizowany bezpośrednio przed strefą końcowego PKC, który powinien być oznaczony białą flagą z czarnym krzyżem ustawioną w odległości 70 m od stolika oraz żółtą flagą jak w innych PKC. Czas przejazdu pomiędzy tym punktem, a końcowym PKC wynosi 15 minut dla wszystkich podanych przez organizatora czasów (A B C). Na tym PKC nie dozwolona jest obecność serwisu.
13. Obowiązuje używanie „mat ekologicznych” w czasie tankowania i wszystkich prac przy motocyklu w strefie PKC. Minimalny rozmiar maty musi być większy od rozmiarów prostokąta opisanego na rzucie pionowym motocykla. Mata musi posiadać nieprzemakalny spód i wierzch z wsiąkliwego materiału. Kara za brak maty wynosi 300 złotych i jest płatna dla Organizatora.
14. Zawodnicy startujący w konkurencji quadów mają prawo wjechać i wyjechać do/z parku zamkniętego przy zapalonym silniku, a zatem konsekwentnie nie dotyczą ich przepisy RSM mówiące o:
- Zakazie uruchamiania silnika przed sygnałem startu.
 - Teście rozruchu (zawodnik nie wykonuje testu rozruchu – może przyjechać na start z zapalonym silnikiem)
 - Nakazie zgaszenia silnika po PKC-meta.
- Dla konkurencji quadów za obcą pomoc uważa się jedynie użycie innego pojazdu do przemieszczenia czterokołowca uczestniczącego w zawodach.
15. Przypomina się o obowiązujących odstępstwach od RSM (wydanie 2005 r), t.j.
- dozwolony jest start na oponach enduro i motocross
 - brak Parku Roboczego
 - wejście do Parku Zamkniętego 5 min przed startem
 - dopuszczalne spóźnienie na start do 15 min.
 - przedstawienie motocykla do Komisji Technicznej w razie restartu do 60 minut po teoretycznym przyjeździe na metę
 - dozwolona jest wymiana części oznakowanych w razie powtórnego startu w drugim dniu, z wyjątkiem ramy
 - dozwolona jest obca pomoc przy pracy przy motocyklu, ale tylko w strefie pomiędzy białą i żółtą flagą na PKC, na których dozwolony jest serwis. PKC na których serwis jest niedozwolony (ostatni przed PKC końcowym i ewentualnie inne wyznaczone przez organizatora) muszą być oznakowane białymi flagami z czarnym krzyżem. Oponę może wymieniać tylko zawodnik i tylko na ostatnim PKC przed metą, pierwszego dnia zawodów. Dozwolona jest pomoc przy zdjęciu i założeniu koła w czasie wymiany opony.
 - Zawodnik może otrzymać narzędzia i części tylko w strefie pomiędzy białą i żółtą flagą na PKC z serwisem. Poza tymi strefami zawodnik może naprawiać motocykl tylko narzędziami i częściami wiezionymi ze sobą i bez obcej pomocy.
 - Łańcuch może być smarowany tylko tam gdzie dozwolone jest tankowanie

STANDARZY OBOWIĄZUJĄCE PRZY ORGANIZACJI MISTRZOSTW POLSKI ENDURO (rajdy klasyczne)

1. **PADDOCK ZAWODNIKÓW** – musi mieć dostateczne wymiary by pomieścić wszystkie samochody uczestników, w tym także samochody ciężarowe. Grunt powinien być utwardzony pozwalający na jazdę samochodami we wszystkich warunkach atmosferycznych. Organizacja miejsc parkowania musi zapewnić, racjonalne umieszczanie pojazdów, tak by zawsze była możliwość przejazdu dla pojazdów opuszczających paddock.
Obowiązkowe jest udostępnienie dostatecznej ilości sanitariatów a także możliwości umycia się. Organizator powinien przewidzieć także miejsce dla stoisk handlowych.
2. **STREFA TRENINGOWA** – w pobliżu powinno znajdować się miejsce do testowania motocykli. Trasa ta powinna być odgradzona i widocznie oznakowana, a ruch na niej tak zorganizowany by uniknąć niebezpieczeństwa kolizji. Dojazd do strefy treningowej z paddocku powinien być oznakowany.
3. **TESTY SPECJALNE** – wszystkie testy specjalne muszą być wytyczone i oznakowane na co najmniej 24 godziny przed czasem ich rozgrywania. W tym samym czasie musi być oznakowany dojazd dla samochodów z paddocku do startu testów. Jakikolwiek zmiany testów po tym terminie są dopuszczalne jedynie ze względów bezpieczeństwa i tylko na polecenie Sędziego Zawodów. **Trasa testów nie powinna posiadać śladów trenowania. W przypadku nie dotrzymania tego warunku, sędzia może zarządzić zmianę jej w całości lub we fragmentach. Zmiana taka musi nastąpić najpóźniej do godz, 17 w piątek**
Przejazd każdego zawodnika przez test w czasie zawodów musi być zarejestrowany w protokole, nawet jeśli podczas przejazdu nie jest prowadzony pomiar czasu.
4. **PUNKTY KONTROLI CZASU (PKC)** – co najmniej na 24 godziny przed rozpoczęciem zawodów musi być oznakowany dojazd dla samochodów do wszystkich PKC.
5. **LISTY STAROWE, KLASYFIKACJE** – wszystkie listy zawodników, listy startowe, składy zespołów, i klasyfikacje muszą zawierać oprócz imienia i nazwiska zawodnika także jego numer startowy i przynależność klubową. W przypadku gdy zawodnik nie jest członkiem żadnego klubu należy podać „niezrzeszony”.
6. **KOLEJNOŚĆ STARTU** poszczególnych konkurencji: junior, E1, E2, E3, Weteran Junior 50, quady. Pomiędzy poszczególnymi konkurencjami przerwa minimum 2 minuty. W pierwszej imprezie kolejność startu zawodników w każdej konkurencji będzie losowana. W następnych rundach według narastającej klasyfikacji z poprzednich rund.
7. **Zaleca się wszystkim organizatorom rajdów klasycznych aby w ramach możliwości, wytyczać trasy poza drogami publicznymi, tak by umożliwić starty w imprezie na motocyklach nie rejestrowanych, także motocrossowych.**