



POLSKI ZWIĄZEK MOTOROWY

Regulamin Sportu Motocyklowego

**Zasady Rozgrywek
MINI Motocykle PIT BIKE**

2018

Spis treści:

Wykaz ważniejszych oznaczeń i skrótów	4
1. Zasady Rozgrywek	5
1.1. Przepisy ogólne	5
1.2. Rozgrywanie zawodów	5
1.3. Regulamin uzupełniający zawodów	6
1.4. Organizator	6
1.5. Osoby funkcyjne	6
1.6. Ubezpieczenie zawodów	7
1.7. Certyfikat i licencje	7
1.8. Badania lekarskie	8
1.9. Kontrola antydopingowa i antyalkoholowa	9
1.10. Klasy, wiek zawodników i pojemności motocykli	9
1.11. Dystanse wyścigów	10
1.12. Sygnalizacja na zawodach	10
1.13. Zachowanie kandydata/ zawodnika w trakcie zawodów	11
1.14. Zgłoszenia.....	12
1.15. Udział zawodników zagranicznych	13
1.16. Wpisowe	13
1.17. Obsługa podczas treningów i wyścigu	13
1.18. Treningi	14
1.19. Pola startowe	15
1.20. Wyścigi	15
1.21. Rodzaje startu	15
1.22. Procedura startowa	16
1.23. Przerwanie wyścigu	17
1.24. Klasyfikacja w zawodach	17
1.25. Protesty	18
1.26. Instrukcje i komunikaty dla kandydatów/zawodników	18
1.27. Klasyfikacja końcowa rozgrywek	18
1.28. Parki maszyn	19
2. Regulamin techniczny pit bike	19
2.1. Definicja motocykla pit bike	19
2.2. Kategorie i grupy motocykli	20
2.3. Turbodoładowanie	20
2.4. Telemetria	20
2.5. Wymagania ogólne	20
2.6. Osłona układu napędowego	20
2.7. Urządzenia rozruchowe	20
2.8. Układ wydechowy	20
2.9. Kierownice	21
2.10. Dźwignie sterujące	21
2.11. Sterowanie przepustnicy	21
2.12. Pompy paliwa	21
2.13. Podnóżki	21
2.14. Hamulce	21
2.15. Koła i opony	21

2.16.	Zbiorniki paliwa	21
2.17.	Systemy odpowietrzania silnika	22
2.18.	Paliwa, oleje i płyny chłodzące	22
2.19.	Wyposażenie ochronne zawodników	22
2.20.	Kaski ochronne	23
2.21.	Zdzieralne folie ochronne	23
2.22.	Kontrola głośności	23
2.23.	Numery startowe	24
2.24.	Dopuszczalne metody napędu	24
2.25.	Odbiór techniczny	24
2.26.	Elementy niebezpieczne	25
2.27 - 2.31	Klasy pit bike	25
3.	Regulamin finansowy	27
3.1.	Wpisowe do zawodów.....	27
3.2.	Nagrody	28
3.3.	Opłaty w Mistrzostwach Polski i Pucharze Polski	28

WYKAZ WAŻNIEJSZYCH OZNACZEŃ I SKRÓTÓW

FIM - Międzynarodowa Federacja Motocyklowa
FIM Europe - Europejska Federacja Motocyklowa
PZM - Polski Związek Motorowy
ZG PZM - Zarząd Główny Polskiego Związku Motorowego
ZO PZM - Zarząd Okręgowy Polskiego Związku Motorowego
GKSM - Główna Komisja Sportu Motocyklowego
OKSM - Okręgowa Komisja Sportu Motocyklowego
MP - Mistrzostwa Polski
PP - Puchar Polski
MO - Mistrzostwa Okręgu
RSM - Regulamin Sportu Motocyklowego – Zasady Ogólne
ZR - Zasady Rozgrywek
CC - Cross Country
MC - Motocross
SM - SuperMoto
CR - Circuit Racing
DT - Dirt Track
RU - Regulamin Uzupełniający
NNW - Następstwa Nieszczęśliwych Wypadków
PTMS - Polskie Towarzystwo Medycyny Sportowej
KANDYDAT - osoba nie posiadająca licencji sportowej
ZAWODNIK - osoba posiadająca licencję sportową
LICENCJA „P” - sędziowska licencja krajowa
LICENCJA „O” - sędziowska licencja okręgowa
LICENCJA „A” - licencja sportowa uprawniająca do startu w MP
LICENCJA „B” - licencja sportowa uprawniająca do startu w PP
LICENCJA „KADET” - licencja dla zawodników Pit bike, wiek 8-18
LICENCJA „PIT BIKE” - licencja dla zawodników Pit bike, powyżej 18 lat
PITLANE = DEPOT = STREFA NAPRAW

1. ZASADY ROZGRYWEK

1.1. PRZEPISY OGÓLNE

1.1.1. Niniejszy regulamin oparty jest na regulaminach: RSM, ZRMC, ZRCC oraz ZRSM i obowiązuje w wyścigach krajowych. W kwestiach organizacyjnych lub sytuacjach spornych Organizator albo Sędzia mogą odwołać się do interpretacji wg powyższych regulaminów.

1.1.2. Kluby organizujące zawody rangi Pucharu Polski oraz kandydaci/zawodnicy biorący w nich udział, zobowiązani są do bezwzględnego przestrzegania i respektowania przepisów i zasad zawartych w niżej wymienionych regulaminach:

Regulamin Sportu Motocyklowego,

Zasady Rozgrywek MINI Motocykle Pit bike

Regulamin Uzupełniający Zawodów,

Komunikaty uzupełniające,

Regulamin Dyscyplinarny,

Regulamin Medyczny,

Regulamin Ochrony Środowiska,

oraz stosowania jednolitych druków dotyczących zawodów (wg wzorów dostępnych na stronie www.pzm.pl).

1.1.3. W Mistrzostwach Okręgu, kluby i zawodnicy muszą przestrzegać zapisów zawartych w regulaminach dotyczących tychże mistrzostw, jak także punktu 1.1.2.

1.1.4. Interpretacja lub modyfikacja tego regulaminu jest wyłącznym prawem Polskiego Związku Motorowego reprezentowanego przez Główną Komisję Sportu Motocyklowego.

1.1.5. Udział w zawodach oznacza zgodę kandydata/zawodnika na wykorzystanie jego wizerunku przez Organizatora lub PZM dla celów promocyjnoreklamowych rozgrywek (bez względu na ich formę, charakter, zasięg lub sposób prowadzenia) bez odrębnego wynagrodzenia z tego tytułu.

1.2. ROZGRYWANIE ZAWODÓW

1.2.1. Wyścigi rozgrywane będą na torach o obwodzie zamkniętym, które posiadają ważną homologację toru PZM dla klas MINI Motocykle pit bike, lub akceptację uprawnionego przez GKSM/OKSM Sędziego Głównego Zawodów, lub homologację supermoto, lub homologację wyścigową na torach kartingowych.

SM i CR - nawierzchnia asfaltowa (betonowa)

SM - nawierzchnia asfaltowo (betonowo) - ziemna

CC, DT i MC - nawierzchnia ziemna

1.2.2. Wyścigi rozgrywane są wyłącznie w grupie A1 motocykle solo.

1.2.3. Motocykle i wyposażenie zawodników muszą być zgodne z normami podanymi w regulaminie technicznym.

1.2.4. Rozgrywki w poszczególnych klasach Pucharu Polski (PP) opierać będą się na klasyfikacjach:

indywidualnej,

klubowej,

zespołów sponsorskich.

1.2.5. MINI Motocykle PIT BIKE nie mogą być łączone w tym samym wyścigu z innymi motocyklami.

1.2.6. Mistrzostwa Okręgu

Klasy biorące udział oraz ilość rund podane są w odpowiednich regulaminach.

1.2.7. Ilość rund Pucharu Polski MINI Motocykle Pit bike oraz klasy biorące udział, zgodne z kalendarzem rozgrywek opublikowanym na stronie www.pzm.pl.

1.3. REGULAMIN UZUPEŁNIAJĄCY ZAWODÓW

1.3.1. Zatwierdzony przez PZM Regulamin Uzupełniający wraz z harmonogramem imprezy musi zostać opublikowany na min. 3 tygodnie przed datą zawodów. RU opublikowany na oficjalnych stronach PZM uważa się za zatwierdzony.

1.3.2. Zatwierdzony przez GKSM lub OKSM Regulamin Uzupełniający i harmonogram zawodów nie może być zmieniony bez jej zgody.

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

1.4. ORGANIZATOR

1.4.1. Właścicielem rozgrywek jest Polski Związek Motorowy, który na wniosek zainteresowanego klubu, zleca przeprowadzenie zawodów Organizatorowi Wykonawczemu.

1.4.2. Nadzór nad całością rozgrywek sprawuje Główna Komisja Sportu Motocyklowego (GKSM), która wyznacza na każdą imprezę Sędziego Głównego Zawodów i zatwierdza jej Regulamin Uzupełniający. Nadzór nad Mistrzostwami Okręgu (MO) sprawują odpowiednie Okręgowe Komisje Sportu Motocyklowego (OKSM), które wyznaczają na każdą imprezę Sędziego Głównego Zawodów oraz zatwierdzają ich Regulamin Uzupełniający.

1.4.3. Wyznaczony przez Organizatora Wykonawczego Dyrektor Zawodów musi posiadać uprawnienia sędziego sportowego klasy „P” oraz brać obowiązkowo udział w seminarium organizowanym przez GKSM przed rozpoczęciem sezonu. Dyrektor Zawodów MO musi posiadać minimum licencję „O”.

1.4.4. Organizator jest zobowiązany zapewnić zaplecze i personel niezbędny do płynnego i efektywnego przebiegu zawodów.

1.4.5. Zawody uznaje się za rozpoczęte w momencie otwarcia odbioru administracyjnego a zakończone w chwili ukończenia wszystkich wyścigów z przedłużeniem na rozstrzygnięcie techniczne i sportowe ewentualnych protestów. Sprzęt odpowiedzialny za kontrolę wyścigu musi pozostać na miejscu w pełnej dyspozycji, aż do końca okresu przewidzianego na złożenie protestu. W tym czasie także wszystkie osoby funkcyjne i sędziowie wirażowi zobligowani są do pozostania na torze do dyspozycji Dyrektora i Sędziego Głównego Zawodów.

1.5. OSOBY FUNKCYJNE

1.5.1. DYREKTOR ZAWODÓW

podejmuje wszystkie decyzje dotyczące przeprowadzenia zawodów zgodnie z obowiązującymi regulaminami,

może nie dopuścić do startu kandydata/zawodnika lub motocykl, jeśli zagrażają bezpieczeństwu innych uczestników zawodów lub widzów,

może usunąć z miejsca zawodów każdą osobę odmawiającą podporządkowania się poleceniom osób funkcyjnych,

dopilnowuje, aby nie zostali dopuszczeni do zawodów zawodnicy wykluczeni, zdyskwalifikowani albo zawieszani oraz nie posiadający aktualnych badań lekarskich,

wykonuje bieżące zarządzenia Sędziego Głównego Zawodów, mające na celu usunięcie nieprawidłowości w stosunku do zasad rozgrywek oraz zatwierdzonego regulaminu uzupełniającego,
przyjmuje reklamacje lub protesty i przekazuje je Sędziemu Głównemu Zawodów,
dopilnowuje przekazania informacji zawodnikom i Sędziemu Głównemu Zawodów przed zakończeniem II terminu zgłoszeń o uczestnikach startujących w zawodach bez licencji
zapewnia zestawy pytań do egzaminu na certyfikat oraz dogodne warunki do jego przeprowadzenia.

1.5.2 SĘDZIA ZAWODÓW

1.5.2.1. Odpowiada za:

kontrolę dokumentacji związanej z zawodami
rozpatruje protesty i podejmuje decyzje odnośnie ich uznania
nakłada kary regulaminowe
kontroluje poprawność prowadzenia imprezy z regulaminami

1.5.2.2. Kary regulaminowe nakładane przez Sędziego

upomnienia/ostrzeżenia

czasowe

pieniężne

wykluczenia

dyskwalifikacje

inne

1.6. UBEZPIECZENIE ZAWODÓW

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

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

1.6.3. Organizator musi zabezpieczyć zawody zgodnie z Regulaminem Medycznym PZM zawodów motocyklowych oraz wyznaczyć niezbędną ilość osób funkcyjnych, posiadających odpowiednie uprawnienia i ubezpieczyć je od NNW.

1.7. CERTYFIKAT I LICENCJE

1.7.1. Certyfikat jest dokumentem potwierdzającym teoretyczne i praktyczne umiejętności niezbędne do uprawiania sportu motocyklowego. Certyfikat otrzymuje się po zaliczeniu egzaminów teoretycznego i praktycznego.

1.7.2. Egzamin teoretyczny będzie przeprowadzany ze znajomości obowiązujących Zasad Rozgrywek MINI Motocykle Pit bike. Niezaliczenie w stopniu pozytywnym egzaminu powodować będzie niedopuszczenie do części praktycznej egzaminu.

1.7.3. Egzaminem praktycznym jest udział w wyścigu. Warunkiem koniecznym do zaliczenia egzaminu w stopniu pozytywnym jest sklasyfikowanie w wyścigu.

1.7.4. Zasady uzyskania certyfikatu a w następstwie licencji sportowej opisuje punkt 4 Licencje sportowe/certyfikaty Regulaminu Sportu Motocyklowego.

1.7.5. Kandydat ma prawo wystartować w zawodach Pucharu Polski bez licencji, musi jednak spełnić wymagania określone w Regulaminie Sportu Motocyklowego.

1.7.6. Licencje sportowe

1.7.6.1. Licencja „B” MINI Motocykle PIT BIKE KADET - wiek 8 - 18 lat

1.7.6.2. Licencja „B” MINI Motocykle PIT BIKE - wiek od 18 lat wzwyż

1.7.6.3. Licencje z innych dyscyplin sportu motocyklowego

Dopuszcza się start w zawodach wykorzystując licencje z innych dyscyplin sportu motocyklowego ale muszą być one adekwatne z konkurencją, w której się startuje:

SM i CR - licencje SM i CR

MC i CC - licencje MC i CC

1.7.6.4. W przypadku wydania nowej licencji „B” Mini Motocykle Kadet, „B” Mini Motocykle Pit Bike zawodnicy posiadający certyfikat sportu motocyklowego i licencję „B” Motocross/Enduro/Cross Country lub „B” Supermoto lub „B” Wyścigi lub „C” Motocross/Enduro/Cross Country mogą wystąpić do właściwego ZO PZM o wydanie licencji „B” Mini Motocykle Kadet, „B” Mini Motocykle Pit Bike po złożeniu następujących dokumentów:

- wypełniony formularz wniosku o przyznanie licencji,
- wypełniony druk oświadczenia o wyrażeniu zgody na przetwarzanie danych osobowych,
- kopia certyfikatu sportu motocyklowego wydanego przez Zarząd Okręgowy PZM (właściwy miejscowo dla siedziby klubu zawodnika),
- kopia posiadanej licencji „B” lub „C”
- kopia karty zdrowia zawodnika sportów motorowych z wpisem okresu ważności badań lekarskich wg wymogów określonych w Komunikacie nr 1/2016 Zespołu Medycznego PZM,
- potwierdzenie przynależności klubowej wraz z potwierdzeniem o niezaleganiu ze składkami,
- potwierdzenie dokonanej na konto ZO PZM (właściwego miejscowo dla siedziby klubu zawodnika) opłaty za licencję, wg Komunikatu BSiT z dnia 20.12.2017 r. (z podaniem nazwiska zawodnika, uwaga - każdy ZO PZM ma odrębne konto bankowe),
- druk oświadczenia do ubezpieczenia.

1.8. BADANIA LEKARSKIE

1.8.1. Każdy kandydat/zawodnik zobowiązany jest do posiadania na zawodach ważnej i uprawniającej do uprawiania sportu motocyklowego Karty Zdrowia Zawodnika Sportów Motorowych. Procedura badania lekarskiego opisana jest w Regulaminie Medycznym PZM.

1.8.2. Niedopuszczenie kandydata/zawodnika do zawodów, z uwagi na jego aktualny stan zdrowia, jest możliwe wyłącznie w oparciu o pisemną opinię lekarza zawodów.

1.8.3. Kandydat /zawodnik, który w czasie treningu lub wyścigu uległ wypadkowi i była mu udzielona pomoc lekarska, musi uzyskać pisemną zgodę lekarza zawodów na dalszy udział w zawodach. Obowiązek uzyskania zgody leży po stronie kandydata/zawodnika.

1.8.4. Kandydat/zawodnik przystępując do zawodów oświadcza, że wyraża zgodę na przetwarzanie informacji na temat jego stanu zdrowia związanego z upadkiem podczas treningów lub wyścigów. Informacja taka zostanie przekazana przez Lekarza Zawodów do wiadomości Dyrektora Zawodów. Informacja ta będzie zawarta na oficjalnych drukach zatwierdzonych przez PZM.

1.8.5. Informacja o niezdolności do dalszego uprawiania sportu przez kandydata/zawodnika potwierdzona przez Lekarza Zawodów musi zostać przekazana niezwłocznie w ciągu 48h przez Sędziego Zawodów do GKSM PZM oraz wpisana do Karty Zdrowia Zawodnika Sportów Motorowych.

1.9. KONTROLA ANTYDOPINGOWA I ANTYALKOHOLOWA

1.9.1. Organizator ma prawo do przeprowadzenia w dowolnym dniu i porze zawodów (zgodnie z harmonogramem czasowym) kontroli antydopingowej losowo wybranych kandydatów/zawodników. Kontrola musi być przeprowadzona pod nadzorem lekarza zawodów.

1.9.2. Każdy kandydat/zawodnik, względem którego ma być przeprowadzona kontrola antydopingowa musi stawić się do Centrum Medycznego z dowodem tożsamości w przeciągu 30 minut od wezwania. Towarzyszyć może mu jedna osoba.

1.9.3. Organizator ma prawo do przeprowadzenia w dowolnym dniu i porze zawodów (zgodnie z harmonogramem czasowym) kontroli antyalkoholowej losowo wybranych kandydatów/zawodników i/lub mechaników. Limit alkoholu w wydychanym powietrzu wynosi 0,00 promila. Kontrola musi zawsze odbywać się w obecności i pod nadzorem Lekarza Zawodów.

1.10. KLASY, WIEK ZAWODNIKÓW I POJEMNOŚĆ MOTOCYKLI

1.10.1. Podział na klasy

1.10.1.1. STOCK 90

- wiek 8-12 lat,
- licencja Kadet lub bez licencji Kandydat /inne (z zastrzeżeniem pkt. 1.7. Certyfikat i licencje),
- silniki 4T 2V moc max do 8 KM, masa pojazdu do 65 kg,
- pojemności do 90 cm³, koła max 12'

1.10.1.2. STOCK 125

- wiek 10-14 lat,
- licencja Kadet lub bez licencji Kandydat /inne (z zastrzeżeniem pkt. 1.7. Certyfikat i licencje),
- silniki 4T 2V o pojemności do 125 cm³, moc max do 12 KM,
- masa pojazdu do 75 kg, koło tylne max 12'

1.10.1.3. STOCK 150 JUNIOR

- wiek 12-16 lat,
- licencja Kadet lub bez licencji Kandydat /inne (z zastrzeżeniem pkt. 1.7. Certyfikat i licencje),
- silniki 4T 2V o pojemności do 150 cm³, moc max do 15 KM,
- masa pojazdu do 80 kg, koło tylne max 12'

1.10.1.4. STOCK 150 PRO

- wiek od 12 lat,
- licencja Kadet, Pit Bike, lub bez licencji Kandydat /inne (z zastrzeżeniem pkt. 1.7. Certyfikat i licencje),
- silniki 4T 2V o pojemności do 150 cm³,
- masa pojazdu do 80 kg, koło tylne max 12'

1.10.1.5. PIT LADIES

- kobiety,
- wiek od 12 lat,
- licencja Kadet, Pit Bike, lub bez licencji kandydat /inne (z zastrzeżeniem pkt. 1.7. Certyfikat i licencje),
- silniki 4T 2V o pojemności do 150 cm³, moc max do 15 KM,

- masa pojazdu do 80 kg, koło tylne max 12'

1.10.1.6. MINI GP

- wiek od 12 lat,
- licencja Kadet, Pit Bike, lub bez licencji Kandydat /inne (z zastrzeżeniem pkt. 1.7. Certyfikat i licencji),
- silniki 4T 2V o pojemności do 150 cm³, moc max do 17 KM,
- masa pojazdu do 90 kg, koła max 12'

1.10.1.7. SUPER PIT

- wiek od 14 lat,
- licencja Kadet, Pit Bike, lub bez licencji Kandydat /inne (z zastrzeżeniem pkt. 1.7. Certyfikat i licencji),
- silniki 4T o pojemności do 215 cm³ moc max do 35 KM,
- masa pojazdu do 80 kg, koła max 12'

1.10.2. Powyższy podział obowiązuje na wszelkich stopniach rozgrywek organizowanych w Polsce.

1.10.3. Motocykle przygotowane do startu w odpowiednich klasach muszą być zgodne z regulaminami technicznymi tychże klas.

1.10.4. Dolna granica wieku kandydata/zawodnika rozpoczyna się z dokładną datą jego urodzenia. Górną określa rok urodzenia.

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

1.10.6. Podczas zawodów, w przerwach lub na specjalnie przygotowanym torze, dopuszcza się jazdy pokazowe dla dzieci od 6 roku życia na motocyklach klasy STOCK 90. Jazdy te mogą mieć charakter jedynie pokazowy bez elementów rywalizacji sportowej ani pomiaru czasu okrążenia. Nad poprawnością pokazów kontrolę musi spełniać instruktor lub trener sportu motocyklowego. Zgłoszenia zgodnie z punktem 1.14.2.

1.11. DYSTANSE WYŚCIGÓW

1.11.1 CC - od 15 do 45 minut

1.11.2. CR - od 10 do 20 km

1.11.3. DT - od 3 do 30 okrążeń

1.11.4. MC - od 8 minut + 2 okrążenia do 15 minut + 2 okrążenia

1.11.5. SM - od 8 do 30 km

1.12. SYGNALIZACJA NA ZAWODACH

1.12.1. Jednakowa sygnalizacja obowiązuje podczas treningów i wyścigów.

1.12.2. Wszystkie flagi (oprócz szczególnego przypadku użycia flagi czerwonej) pokazywane są przez machanie.

1.12.3. Flagi, tablice i światła sygnalizacyjne

1.12.3.1. Wspólne

Flaga narodowa

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

Zielona flaga

Oznacza, że tor jest wolny od przeszkód.

Żółta flaga

Sygnalizuje zagrożenie na torze. Wyprzedzanie jest zabronione. Należy zachować szczególną ostrożność. Strefę żółtej flagi odwołuje flaga zielona.

Czerwona flaga

Pokazywana oznacza, że wyścig lub trening został przerwany, a kandydaci/zawodnicy muszą zwolnić i zjechać do parku maszyn.

Niebieska flaga

Wskazuje kandydatowi/zawodnikowi, że będzie wyprzedzany przez szybszego kandydata/zawodnika i musi pozwolić na wyprzedzenie siebie. Wolniejszy kandydat/zawodnik nie może powstrzymywać szybszego.

Czarna flaga razem z numerem na tablicy sygnalizacyjnej

Flaga ta jest pokazywana na linii startu/mety. Kandydat/zawodnik z tym numerem musi zatrzymać się w depot na koniec aktualnie wykonywanego okrążenia i nie może wrócić do wyścigu, jeśli nie poleci mu tego Sędzia Główny lub Dyrektor Zawodów.

Flaga z czarno-białą szachownicą

Flaga ta będzie pokazywana na linii mety, aby wskazać koniec wyścigu lub treningu.

żółta tablica z czarnym numerem startowym

Informuje kandydata/zawodnika o nałożeniu kary 10 s. do czasu końcowego wyścigu za popełnienie fałstartu.

1.12.3.2. Tylko SM i CR

Zielona flaga

Używana także do startu okrążenia rozgrzewającego.

Czerwona flaga i czerwone światło

Pokazywana nieruchomo (w depot lub na torze) oznacza, że uczestnicy/zawodnicy muszą się zatrzymać. Nie mogą przejeżdżać za tą flagę. Czerwona flaga będzie pokazywana nieruchomo na polach startowych na koniec okrążenia zapoznawczego (dojazdowego) i na koniec okrążenia rozgrzewającego.

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

Flaga w żółto-czerwone pasy

Oznacza zmianę przyczepności nawierzchni na najbliższym odcinku trasy.

1.12.4. Kary za nierespektowanie flag sygnałowych nakładane przez Sędziego Zawodów:

Upomnienie/Ostrzeżenie

Kara finansowa

Kara czasowa (dodanie czasu do wyniku końcowego wyścigu zawodnika)

Wykluczenie

1.13. ZACHOWANIE KANDYDATA/ZAWODNIKA W TRAKCIE ZAWODÓW

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

1.13.2. Kandydat/zawodnik musi jeździć w sposób rozsądny, który nie powoduje zagrożenia dla innych uczestników i współzawodników, zarówno na torze jak i w depot / parku maszyn. Każde naruszenie tej zasady może zostać ukarane grzywną lub wykluczeniem.

1.13.3. Uczestnicy/zawodnicy nie mogą jechać lub pchać motocykla w przeciwnym kierunku niż ruch na torze, zarówno na torze jak i w depot, chyba że robią to pod nadzorem osoby funkcyjnej.

1.13.4. Kandydat/zawodnik, który w treningu lub wyścigu przypadkowo opuścił tor, musi na niego wrócić w taki sposób, aby nie przyniosło mu to korzyści czasowych. Złamanie tej zasady w czasie treningu kwalifikacyjnego spowoduje niezaliczenie czasu z tego okrążenia. Jeśli sytuacja taka będzie miała miejsce w czasie wyścigu, kandydat/zawodnik będzie ukarany doliczeniem od 5 do 20 s. kary do całkowitego czasu wyścigu. Decyzję podejmuje Sędzia Zawodów.

1.13.5. Wszelkie naprawy i regulacje na trasie kandydat/zawodnik musi wykonywać osobiście, bez żadnej pomocy z zewnątrz. Jedyne osoba funkcyjna może pomóc podnieść i przytrzymać motocykl lub udzielić pomocy w jego odpaleniu.

1.13.6. Jeżeli kandydat/zawodnik będzie miał problem z motocyklem (lub inny), który skutkować będzie wycofaniem się z wyścigu, nie powinien próbować zjechać z obniżoną prędkością do depot lub parku maszyn, lecz powinien zjechać toru i zatrzymać motocykl w bezpiecznym miejscu wskazanym przez osobę funkcyjną.

1.13.7. Zjazd z toru kandydat/zawodnik powinien sygnalizować przez podniesienie ręki.

1.13.8. Kandydatom/zawodnikom nie zezwala się na przewożenie innej osoby na motocyklu lub bycia przewożonym przez innego kandydata/zawodnika na jego motocyklu (wyjątek: innego kandydata/zawodnika lub przez innego kandydata/zawodnika po fladze z szachownicą lub czerwonej fladze).

1.13.9. Niewymuszone warunkami jazdy (samowolne) zatrzymanie się na torze w trakcie treningów i wyścigów jest zabronione.

1.13.10. Trenowanie startu jest dozwolone jedynie, kiedy jest to bezpieczne tj. przy wyjeździe z depot / parku maszyn lub na okrążeniu zjazdowym (po pokazaniu flagi z szachownicą) poza optymalnym torem jazdy.

1.13.11. Każdy kandydat/zawodnik zobowiązany jest do używania w parku maszyn mat środowiskowych w miejscu serwisowania i/lub parkowania motocykla.

1.13.12. Na kandydatów/zawodników nie respektujących przekazywanych im informacji o wykluczeniu z wyścigu (czarna flaga z numerem startowym) nałożona będzie kara finansowa w wysokości 300 zł.

1.13.13. Kandydat/zawodnik (lub jego mechanik) zobligowany jest do wylewania zużytego oleju do oznakowanego pojemnika, który winien zapewnić Organizator.

1.13.14. Przyjmuje się jako zasadę generalną, że cisza nocna w parku maszyn musi być przestrzegana pomiędzy 23.00 a 7.00, za wyjątkiem lokalnych przepisów.

1.13.15. Tankowanie motocykla w depot jest dozwolone, ale tylko przy wyłączonym silniku.

1.13.16. Włosy kandydata/zawodnika muszą całkowicie mieścić się pod kaskiem.

1.13.17. Uczestnicy/zawodnicy oraz mechanicy muszą wyglądać schludnie. Sugerowane są stroje klubowe.

1.14. ZGŁOSZENIA

1.14.1. Data pierwszego oraz drugiego terminu zgłoszeń podana będzie każdorazowo w Regulaminie Uzupełniającym zawodów.

1.14.2. Zgłoszenie do zawodów, podpisane przez kandydata/zawodnika, należy przesłać na adres organizatora w formie pisemnej wraz z dokonaniem wpłaty wpisowego do imprezy. W przypadku wysyłki elektronicznej, podpis składany będzie osobiście na miejscu w biurze imprezy podczas rejestracji. Organizator ma obowiązek odesłania informacji o przyjęciu zgłoszenia lub w przypadku odrzucenia, poinformować o przyczynie (tylko w formie elektronicznej).

1.14.3. Zgłoszenie do zawodów osób nieletnich

Zgłoszenie podpisują (czytelnie) zawsze obydwój rodzice w imieniu osoby nieletniej w biurze imprezy. Rodzice muszą mieć możliwość potwierdzenia swojej tożsamości,

Jeżeli rodzice nie są obecni na treningach/zawodach, to przedstawione przez inną osobę zgłoszenie winno być sporządzone w formie z podpisem rodziców notarialnie poświadczonym,

Do zgłoszenia dołączone musi być oświadczenie rodzica/rodziców o posiadaniu pełni władzy rodzicielskiej nad nieletnim wraz ze zgodą na start w treningach/zawodach.

1.14.4. W biurze zawodów zawodnik musi przedłożyć następujące dokumenty:

wypełnione i podpisane zgłoszenie do zawodów (jeżeli nie zostało przesłane wcześniej),

ważną na bieżący rok licencję dla dyscypliny w której startuje

kartę zdrowia sportowca PZM z potwierdzoną przez przychodnię sportowo-lekarską albo lekarza o specjalności medycyny sportowej lub posiadającego certyfikat PTMS, zdolnością do uprawiania sportów motocyklowych,

dowód wpłaty wpisowego.

1.14.5. W biurze zawodów kandydat musi przedłożyć następujące dokumenty:

wypełnione i podpisane zgłoszenie do zawodów (jeżeli nie zostało przesłane wcześniej),

dowód potwierdzający tożsamość

kartę zdrowia sportowca PZM z potwierdzoną przez przychodnię sportowo-lekarską albo lekarza o specjalności medycyny sportowej lub posiadającego certyfikat PTMS, zdolnością do uprawiania sportów motocyklowych,

ubezpieczenie

dowód wpłaty wpisowego (jeśli nie zostało przesłane wcześniej).

1.14.6. Od kandydatów/zawodników nie jest wymagane posiadanie prawa jazdy.

1.14.8. Zawodnicy biorący udział w zawodach muszą być poinformowani o fakcie dopuszczenia do zawodów kandydatów bez licencji. Informacja taka powinna znaleźć się na tablicy informacyjnej zawodów przed końcem II terminu zgłoszeń.

1.14.9. Każdy Kandydat zobowiązany jest bezwzględnie do uczestniczenia w szkoleniu organizowanym przed zawodami przez Organizatora (godzina i miejsce musi być podane w Regulaminie Uzupełniającym zawodów). Szkolenie z zasad obowiązujących na torze musi kończyć się egzaminem potwierdzającym znajomość zasad przez kandydata. Egzamin ten jest egzaminem teoretycznym do uzyskania certyfikatu PZM.

1.15. UDZIAŁ ZAWODNIKÓW ZAGRANICZNYCH

Zawody są otwarte dla zawodników zagranicznych, spełniających wymogi niniejszego regulaminu oraz RSM.

1.16. WPISOWE

1.16.1. Wpisowe do zawodów należy uiścić w terminie wskazanym w Regulaminach Uzupełniających właściwych zawodów (tzw. I termin).

1.16.2. Wysokość wpisowego zawarta jest każdorazowo w RU imprezy

1.16.3. W przypadku zgłoszenia do zawodów złożonego po terminie podanym w Regulaminie Uzupełniającym zawodów (tzw. II termin), wysokość wpisowego podwyższona będzie o 50 %.

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

1.17. OBSŁUGA PODCZAS TRENINGÓW I WYŚCIGÓW

1.17.1. Uczestnicy/zawodnicy mogą wjeżdżać do depot w trakcie treningu i wyścigu w celu dokonania regulacji motocykla lub zmiany opon.

1.17.2. W trakcie wyścigu wszystkie tego typu prace muszą być przeprowadzane w depot. Uczestnicy/zawodnicy są upoważnieni do obsługi przez trzech asystentów. Zabronione jest tankowanie i zmiana motocykla po starcie wyścigu.

1.17.3. Kandydat/zawodnik, który w czasie wyścigu zjedzie do parku maszyn, nie będzie dopuszczony do dalszego udziału w wyścigu.

1.18. TRENINGI

1.18.1. Harmonogram treningów wraz z godzinami ich rozpoczęcia i czasem trwania musi być podany w Regulaminie Uzupełniającym zawodów.

1.18.2. Kandydaci/zawodnicy muszą mieć zapewniony minimum jeden 10-minutowy trening wolny oraz 10-minutowy trening kwalifikacyjny (nie dotyczy CC).

1.18.3. Dla zawodów CC przewiduje się jedynie obowiązkowe okrążenie zapoznawcze.

1.18.4. Przy zmianie warunków atmosferycznych nie należy stosować przerywania ani przesuwania w czasie treningów.

1.18.5. Do treningów dopuszczeni będą kandydaci/zawodnicy po odbiorze administracyjnym, na motocyklach odebranych przez Komisję Techniczną.

1.18.6. Maksymalna ilość dopuszczonych do treningu kandydatów/zawodników zawarta jest w dokumentach homologacyjnych toru. W przypadku zgłoszenia się większej liczby kandydatów/zawodników, należy przeprowadzić dwie (lub więcej) serie treningowe, z których wyłonieni zostaną kandydaci/zawodnicy z najlepszymi czasami w ilości zgodnej z dopuszczalną pojemnością homologacyjną toru w wyścigu. Wartość pojemności homologacyjnej toru powinna zostać podana w Regulaminie Uzupełniającym zawodów.

1.18.7. W przypadku większej liczby zgłoszonych kandydatów/zawodników w klasie niż pozwala na to pojemność trasy, zakwalifikowanie kandydata/zawodnika do wyścigu nastąpi na podstawie czasu uzyskanego na treningu kwalifikacyjnym.

1.18.8. Kandydat/zawodnik może odbyć trening na więcej niż jednym motocyklu, pod warunkiem że były one odebrane przez Komisję Techniczną z zastrzeżeniem punktu 2.25.7.

1.18.9. Koniec treningu będzie sygnalizowany poprzez machanie flagą z szachownicą. Rejestracja czasu okrążenia kandydata/zawodnika będzie kontynuowana aż minie on linię mety po upływie wyznaczonego czasu treningu. Po tym sygnale uczestnicy/zawodnicy muszą zjechać do parku maszyn. Nie zezwala się na minięcie flagi z szachownicą więcej niż jeden raz.

1.18.10. Kandydat/zawodnik jest odpowiedzialny za posiadanie sprawnego transpondera przymocowanego do motocykla. Jeżeli nie ma transpondera przymocowanego do swojej maszyny, nie będzie miał kwalifikowanych czasów z tej konkretnej sesji. Jeżeli liczba zakwalifikowanych startujących nie przekracza maksymalnej dopuszczalnej liczby startujących wynikającej z homologacji toru, Dyrektor Zawodów podejmie decyzję o dopuszczeniu do startu w wyścigu.

1.18.11. Pola startowe ustala się na podstawie najlepszego czasu jednego okrążenia, uzyskanego przez kandydata/zawodnika w treningu kwalifikacyjnym danej klasy. Będą one obowiązujące podczas wszystkich wyścigów klasy w danej rundzie.

1.18.12. Jeżeli kandydat/zawodnik z jakichkolwiek powodów nie zajął swojego pola startowego, wynikającego z czasu uzyskanego w treningach kwalifikacyjnych, pozostaje ono wolne i nie może być zajęte przez innego kandydata/zawodnika.

1.18.13. Treningi każdej klasy powinny odbywać się oddzielnie.

1.18.14. 120% najlepszego czasu okrążenia jest limitem który musi osiągnąć zawodnik aby zostać dopuszczonym do wyścigów.

1.19. POLA STARTOWE

1.19.1. MC/CC

Wszyscy startują z jednej linii startowej. Kolejność wyboru zajmowanych miejsc na polach startowych podyktowana jest kolejnością z klasyfikacji treningu kwalifikacyjnego.

1.19.2. SM/CR

Usytuowanie pierwszego pola startowego przydzielanego najszybszemu kandydatowi/zawodnikowi, określone jest podczas homologacji toru. Siatka startowa ma konfigurację 4-4-4- lub 3-3-3- w układzie eszelonowym.

Miejsca na polach startowych przydzielane są w kolejności wg najlepszego czasu kandydata/zawodnika uzyskanego w treningach kwalifikacyjnych.

1.19.3. DT

Zawodnicy startują z maksymalnie 3 linii startowych, po 6 zawodników na linię. Kolejność wyboru zajmowanych miejsc na polach startowych podyktowana jest kolejnością z klasyfikacji treningu kwalifikacyjnego.

1.20. WYŚCIGI

1.20.1. Wyścigi każdej z klas powinny być rozgrywane oddzielnie. Wyścigi klasy Stock 90 muszą odbywać się oddzielnie.

1.20.2. Maksymalnie w wyścigu może brać udział 32 kandydatów/zawodników. Dla konkretnego obiektu maksymalną ilość kandydatów/zawodników w wyścigu określa homologacja toru.

1.20.4 Ilość wyścigów podczas rundy Pitbike Pucharu Polski:

CC – 1 wyścig

DT – system eliminacyjny

MC – 2 wyścigi

SM – 1-2 wyścigi

CR – 1-2 wyścigi

W przypadku podwójnych wyścigów, oba liczone będą do klasyfikacji końcowej rundy.

1.20.6. Możliwy jest start tylko w jednym wyścigu, z zachowaniem prawa do klasyfikacji.

1.21. RODZAJE STARTU

1.21.1. MC/CC

Uczestnicy/zawodnicy startują jednocześnie z jednej linii startowej. Sygnałem startu jest opadająca maszyna startowa. W przypadku braku maszyny startowej, start odbędzie się za pomocą machnięcia przez startera flagą narodową.

1.21.2. SM/CR

Uczestnicy/zawodnicy startują jednocześnie z kilku linii. Sygnałem do startu jest gasnące czerwone światło na sygnalizatorze startu lub machnięcie przez startera flagą narodową.

1.21.3. DT

Kandydaci/zawodnicy startują jednocześnie z kilku linii. Sygnałem do startu jest zwolnienie maszyny startowej/taśmy lub machnięcie przez startera flagą narodową.

1.22. PROCEDURA STARTOWA

1.22.1. MC/CC

1.22.1.1. 7 minut przed startem

Dokładnie o czasie określonym w harmonogramie czasowym imprezy zostaje otwarty wyjazd z parku maszyn do strefy oczekiwania

1.22.1.2. 5 minut przed startem

Wyjazd do strefy oczekiwania zostaje zamknięty. Zawodnicy mogą ustawiać się na polach przed maszyną startową. Zawodnicy spóźnieni będą mogli ustawić się na polach jako ostatni.

1.22.1.3. 1 minuta do startu

Gdy wszyscy zawodnicy będą stać na swoich polach, osoby towarzyszące muszą opuścić strefę startu. Zostanie pokazana tablica 15 sek, następnie 5 sek i po 5-10 sekundach zostanie opuszczona maszyna startowa lub starter machnie flagą narodową dając sygnał startu wyścigu.

Kandydat/zawodnik, który popełni falstart (w przypadku braku maszyny startowej), zostanie ukarany dodaniem 10 sekund do czasu wyścigu. O uznaniu falstartu i nałożeniu kary decyduje Sędzia Główny Zawodów. Informacja o nałożeniu kary na kandydata/zawodnika zostanie pokazana za pomocą żółtej tablicy z czarnym numerem startowym.

1.22.2. SM/CR

1.22.2.1. 7 minut przed startem

Dokładnie o czasie określonym w harmonogramie czasowym imprezy zostaje otwarty wyjazd z parku maszyn na pola startowe.

1.22.2.2. 5 minut przed startem

Wyjazd z parku maszyn zostaje zamknięty. Uczestnicy/zawodnicy wyjeżdżając z parku maszyn robią jedno okrążenie zapoznawcze toru i ustawiają się na polach startowych. Na znak startera zieloną flagą, uczestnicy/zawodnicy wykonują jedno okrążenie rozgrzewające i wracają na swoje pole startowe, nie wyłączając silników. Po przyjechaniu wszystkich kandydatów/zawodników, osoba funkcyjna stojąca na linii startu z czerwoną, uniesioną flagą, schodzi z toru. Starter zapala czerwone światło, które po 2-5 sekundach gaśnie. Jest to znak do startu i rozpoczęcia wyścigu.

Jeśli wystąpiłyby problemy zagrażające bezpieczeństwu startu, sędzia odpowiedzialny za start włączy migające żółte światło oraz/lub wystawi tablicę „Start opóźniony/delayed”. Sędzia z czerwoną flagą pozostanie lub wróci na linię startu. Po wyeliminowaniu zagrożenia uczestnicy/zawodnicy przejadą jedno okrążenie rozgrzewające, a dystans wyścigu zostanie zmniejszony o 1 okrążenie. Kandydatów/zawodnik winny opóźnienia startu może zostać ukarany.

1.22.3.1. W momencie palenia się czerwonego światła na sygnalizatorze startowym, motocykl musi stać nieruchomo. Wszelki ruch do przodu zostanie potraktowany jako falstart.

1.22.3.2. Kandydat/zawodnik, który popełni falstart, zostanie ukarany dodaniem 10 sekund do czasu wyścigu. O uznaniu falstartu i nałożeniu kary decyduje Sędzia Główny Zawodów. Informacja o nałożeniu kary na kandydata/zawodnika zostanie pokazana za pomocą żółtej tablicy z czarnym numerem startowym.

1.22.3.3. Kandydat/zawodnik, który będzie miał problemy techniczne, może wystartować do okrążenia rozgrzewającego lub wyścigu z parku maszyn, pod nadzorem osoby funkcyjnej. Wyjazd może nastąpić, gdy ostatni ze startujących kandydatów/zawodników minie linię wyjazdu z parku maszyn.

1.22.3.4. Kandydat/zawodnik startujący do okrążenia rozgrzewającego z parku maszyn musi wystartować do wyścigu z następnej wolnej na polach startowych pozycji za ostatnim zakwalifikowanym do wyścigu kandydatem/zawodnikiem. W przypadku dwóch lub więcej

spóźnionych kandydatów/zawodników ich kolejność za ostatnim zakwalifikowanym do wyścigu kandydatem/zawodnikiem ustalona zostanie na podstawie wyników treningów kwalifikacyjnych.

1.22.3.5. W przypadku awarii sygnalizacji startowej sygnał startu zostanie pokazany machnięciem flagi narodowej przez Startera.

1.22.3.6. W Mistrzostwach Okręgu zaleca się stosowanie jednolitej procedury startowej jednak czasy poszczególnych etapów mogą ulec zmianie. Informacje takie powinny być zawarte w regulaminach MO lub w odpowiednich Regulaminach Uzupełniających.

1.23. PRZERWANIE WYŚCIGU

1.23.1. Jeżeli Dyrektor Zawodów zdecyduje o przerwaniu wyścigu - ze względów bezpieczeństwa lub z innych przyczyn siły wyższej – tryb postępowania będzie następujący:

jeśli wyścig został przerwany przed upływem połowy jego czasu (CC/MC) lub dystansu (SM/CR), zostanie on powtórzony. Uczestnicy/zawodnicy wracają do parku maszyn, a ponowny start nastąpi najprędzej, jak to możliwe. Dozwolona jest zmiana motocykla. Kandydat/zawodnik lub uczestnicy/zawodnicy, uznani za winnych przerwania wyścigu – o czym decyduje Sędzia Główny Zawodów – mogą być wykluczeni z wyścigu lub przesunięci na ostatnie pole startowe

jeśli wyścig został przerwany po przekroczeniu połowy jego czasu (CC/MC) lub dystansu (SM/CR), będzie on uznany za zakończony. Końcowa kolejność będzie ustalona na podstawie kolejności w ostatnim pełnym okrążeniu, przed przerwaniem wyścigu. Kandydat /zawodnik lub uczestnicy/zawodnicy, uznani za winnych przerwania wyścigu – o czym decyduje Sędzia Główny Zawodów – będą sklasyfikowani za zawodnikami, którzy ukończyli większą lub równą im liczbę okrążeń.

1.23.2. Wyścig może być wznowiony tylko raz. Jeśli zajdzie konieczność ponownego jego zatrzymania, będzie on uznany jako nieodbyty/unieważniony.

1.24. KLASYFIKACJA W ZAWODACH

1.24.1. Zawodnicy biorący udział w wyścigu będą sklasyfikowani w kolejności jego ukończenia i liczby pełnych okrążeń, tzn. wszyscy zawodnicy, kończący to samo okrążenie co zwycięzca, będą sklasyfikowani w kolejności przekroczenia linii mety. W następnej kolejności zawodnicy z jednym okrążeniem mniej, potem z dwoma itd. Zawodnicy muszą przejechać linię mety w ciągu pięciu minut po zwycięzcy i pokonać minimum 75% dystansu zwycięzcy aby być sklasyfikowani w wyścigu, z wyjątkiem CC gdzie warunkiem klasyfikacji jest pokonanie minimum 50% ilości okrążeń zwycięzcy wyścigu tej klasy (w przypadku nieparzystej ilości okrążeń, połówki będą zaokrąglane do liczby całkowitej w dół). W momencie przekraczania linii mety zawodnik musi mieć kontakt z motocyklem. W zawodach zawodnikiem jest kierowca wraz z motocyklem. Kierowca nie może kończyć wyścigu bez motocykla, jednak nie musi na nim siedzieć.

1.24.2. Za zajęte miejsca w wyścigu, zawodnicy/uczestnicy otrzymują punkty do klasyfikacji indywidualnej zawodów, jak niżej:

M-ce	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Pkt	25	22	20	18	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

1.24.3. Zwycięzcą zawodów zostaje kandydat/zawodnik, który uzyskał największą ilość punktów, łącznie w obu wyścigach danej klasy (nie dotyczy CC). Przy równej ilości punktów decydować

będzie wyższa pozycja z dwóch wyścigów. W przypadku dalszego remisu decyduje lepsza pozycja w wyścigu drugim.

1.24.4. Kierownik chronometrażu ma obowiązek przesłania wyników zawodów wraz z klasyfikacjami generalnymi w formie elektronicznej do Biura Sportu i Turystyki ZG PZM, w ciągu 48 godzin od ich zakończenia.

1.25. PROTESTY

1.25.1. Każdy protest musi być zgłoszony na piśmie i poparty kaucją. Protesty nie mogą być zgłaszane później niż:

30 minut po ogłoszeniu prowizorycznych wyników, jeżeli protest dotyczy tych wyników,

20 minut po zakończeniu wyścigu – w sprawach dotyczących motocykla, paliwa, zachowania zawodnika itp.

Protest może być zgłoszony tylko na jeden element lub przepis. Dopuszcza się składanie wielu protestów przez jednego kandydata/zawodnika.

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

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

500 zł gdy konieczne jest rozbieranie silnika,

200 zł w pozostałych przypadkach.

Kaucja musi zostać wpłacona w kasie w biurze zawodów w terminie przewidzianym na złożenie protestu.

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

1.25.5. W przypadku odrzucenia protestu, połowę kaucji otrzymuje zawodnik, którego pojazd musiał być rozbierany. Druga połowa kaucji pozostaje na rzecz Organizatora.

1.25.6. Jeżeli strona, która składa protest jest stroną wygraną, kaucja musi zostać zwrócona. Strona przegrana może być ukarana przez Sędziego Głównego Zawodów.

1.25.7. Wzór formularza protestu zawiera załącznik 3 do regulaminu.

1.26. INSTRUKCJE I KOMUNIKATY DLA KANDYDATÓW/ZAWODNIKÓW

1.26.1. Wszystkie klasyfikacje i rezultaty treningów i wyścigów jak również wszelkie decyzje wydawane przez osoby funkcyjne będą umieszczane na oficjalnej tablicy ogłoszeń.

1.26.2. Informacja na temat umiejscowienia oficjalnej tablicy ogłoszeń musi być zawarta w Regulaminie Uzupełniającym zawodów.

1.26.3. Wszelka oficjalna komunikacja między Dyrektorem Zawodów a zespołem lub kandydatem/zawodnikiem musi odbywać się pisemnie.

1.27. KLASYFIKACJA KOŃCOWA ROZGRYWEK

1.27.1. Klasyfikacja końcowa Pucharu Polski Pitbike – indywidualna, oddzielna dla każdej klasy. Miejsce zawodnika w klasyfikacji wylicza się sumując wszystkie wyniki i odejmując punkty z dwóch (jednego dla CC, CR oraz SM w klasach, w których rozgrywany jest jeden wyścig na rundę) najgorszych wyścigów (nie można odjąć rund w których zawodnik został zdyskwalifikowany/wykluczony). Ostatnia runda punkty będzie miała liczone x 1,5.

Przy równej ilości punktów decyduje większa liczba lepszych miejsc. W przypadku dalszych remisów, pod uwagę brane będą: najlepsze miejsce w ostatnim wyścigu, przedostatnim wyścigu itd.

1.27.2. Warunkiem przyznania Pucharu Polski jest sklasyfikowanie minimum 6 zawodników w klasie. W przypadku mniejszej liczby, przyznany będzie jedynie puchar za zajęcie pierwszego miejsca.

1.27.3. Warunkiem przyznania tytułu Mistrza i v-ce Mistrza Okręgu jest sklasyfikowanie minimum 6 zawodników w klasie. Tytuł II v-ce Mistrza Okręgu zostanie przyznany gdy sklasyfikowanych będzie minimum 9 zawodników.

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

1.27.5. Klasyfikacja klubowa. Skład liczbowy i osobowy zespołu klubowego nie jest limitowany i może się zmieniać. Do klasyfikacji zalicza się punkty zdobyte w sezonie przez max. 2 najlepiej sklasyfikowanych członków klubu w każdym zawodach w każdej klasie. Pierwsze trzy kluby otrzymają pamiątkowe puchary wręczane podczas odpowiednich zakończeń sezonu.

1.27.6. Kandydaci rozgrywek Pucharu Polski nie uzyskują punktów do klasyfikacji sezonu jednakże punkty, które uzyskali za miejsca zajęte w poszczególnych wyścigach nie są przyznawane następnym w kolejności zawodnikom.

1.28. PARKI MASZYN

1.28.1. Park maszyn

Organizator zawodów musi zorganizować park maszyn, w którym pozostają motocykle, zawodnicy i ich ekipy podczas zawodów.

1.28.2. Depot

Depot jest to wydzielone miejsce przy strefie startu przeznaczone na wykonywanie napraw i regulacji w czasie trwania treningów lub wyścigu i musi być zorganizowane zgodnie z warunkami homologacji toru. Do depot mają wstęp wyłącznie osoby funkcyjne organizatora, mechanicy, prasa i TV. Wszystkie osoby muszą posiadać specjalne przepustki lub identyfikatory.

2. REGULAMIN TECHNICZNY PIT Bike

2.1. DEFINICJA MOTOCYKLA PIT Bike

Motocykl jest to pojazd napędzany silnikiem, mający dwa koła stale stykające się z podłożem. PIT BIKE to motocykl, który spełnia następujące cechy:

- a) silnik - jednocylindrowy, czterosuwowy, ustawiony horyzontalnie, o pojemności do 212cc;
- b) rozmiar kół - maksymalnie 14" z przodu oraz 12" z tyłu w specyfikacji offroad; maksymalnie 12" z przodu oraz 12" z tyłu w specyfikacji onroad;
- c) wysokość siedzenia od ziemi - maksymalnie 85 cm;
- d) rozstaw osi kół - maksymalnie 130 cm.

2.2. KATEGORIE I GRUPY MOTOCYKLI

W Polsce rozgrywane są zawody tylko dla motocykli kategorii I grupy A1 (dwukołowe pojazdy jednośladowe).

2.3. TURBODOŁADOWANIE

Turbodoładowanie w sensie urządzenia jakiegokolwiek rodzaju jest zabronione na każdych zawodach.

2.4. 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.

2.5. WYMAGANIA OGÓLNE

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

we wszystkich motocyklach zabronione jest użycie tytanu jako materiału konstrukcyjnego ramy, osi wahaczy i osi kół

osie kół nie mogą być wykonane ze stopów lekkich

zezwała się na stosowanie śrub i nakrętek ze stopów tytanu

w czasie zawodów należy przeprowadzać badanie na obecność tytanu

2.6. OSŁONA UKŁADU NAPĘDOWEGO

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

2.7. URZĄDZENIA ROZRUCHOWE

Motocykle wyposażone w silniki 4-suwowe muszą być wyposażone w urządzenia rozruchowe.

2.8. UKŁAD WYDECHOWY

Układy wydechowe muszą całkowicie odpowiadać wymaganiom przepisów o kontroli głośności. Koniec rury wydechowej na odcinku min. 30 mm musi być poziomy i równoległy do centralnej osi motocykla (z tolerancją $\pm 10^\circ$)

Koniec układu wydechowego nie może wystawać do tyłu poza linię pionową styczną do średnicy zewnętrznej tylnej opony.

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.

2.9. KIEROWNICE

Końce rury kierownicy muszą być zaślepione twardym materiałem lub pokryte gumą. Zabrania się spawania kierownicy wykonanej ze stopów lekkich.

2.10. DŹWIGNIE STERUJĄCE

Wszystkie dźwignie na kierownicy muszą być zakończone kulkami o średnicy minimum 10 mm, stanowiącymi integralną część dźwigni. Kulki te mogą być także spłaszczone, lecz wszystkie ich strony muszą być zaokrąglone, a grubość spłaszczonej części kulki musi wynosić min. 8 mm. Każda dźwignia sterująca zarówno ręczna jak i nożna, musi być zamontowana na oddzielnej osi obrotu. Jeśli dźwignia hamulca jest zamocowana na osi podnóżka, musi pracować w każdych warunkach nawet, gdy podnóżek jest urwany lub zdeformowany.

2.11. STEROWANIE PRZEPUSTNICY

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

2.12. wykreślone

2.13. PODNÓŻKI

Podnóżki mogą być typu składanego, lecz muszą być wtedy wyposażone w mechanizm automatycznego powrotu do pozycji normalnej. Dla bezpieczeństwa końce podnóżków muszą być zaokrąglone promieniem, co najmniej 8 mm.

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

2.14. HAMULCE

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

2.15. KOŁA I OPONY

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

Minimalna głębokość bieżnika opony, podczas odbioru technicznego musi wynosić min. 2,5 mm.

2.16. ZBIORNIKI PALIWA

Zbiornik paliwa musi być pojedynczym naczyniem zamocowanym na motocyklu w sposób bezpieczny. Zbiorniki w siedzeniach i zbiorniki dodatkowe uważa się za niebezpieczne i stosowanie ich jest zabronione.

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

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

2.17. SYSTEMY ODPOWIETRZANIA SILNIKA

Odpowietrzenia silnika i skrzyni biegów muszą być doprowadzone do zbiorniczka przechwytyjącego. Zbiornik ten musi spełniać wymagania odnośnie szczelności (zabronione jest stosowanie puszek po napojach, butelek dziecięcych, pojemników lekarskich itp.).

2.18. PALIWA I OLEJE

We wszystkich wyścigach obowiązuje wyłącznie paliwo bezołowiowe dostępne w handlu. Badanie paliwa podczas zawodów przeprowadzane będzie przy użyciu odczynników chemicznych. W przypadku zakwestionowania jego wyników przez którąkolwiek ze stron, na jej koszt zlecone może być badanie laboratoryjne.

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

Oleje są dowolne.

2.19. WYPOSAŻENIE OCHRONNE ZAWODNIKÓW

2.19.1. Stroje SM

2.19.1.1. Stroje skórzane

Zawodnicy biorący udział w treningach i zawodach muszą posiadać odpowiednie wyposażenie indywidualne tj. kombinezon jednoczęściowy skórzany lub wykonany z atestowanego przez FIM materiału, atestowany kask motocyklowy (wg norm FIM), buty i rękawice motocyklowe. Konieczna jest również odpowiednia ochrona oczu, tj. okulary (gogle) ochronne lub kask typu zamkniętego (integralny). Zalecany jest również ochraniacz kręgosłupa. Nieskórzane materiały mogą być użyte, jeśli spełniają następujące wymagania:

ognioodporny

odporny na ścieranie

współczynnik tarcia podobny dla wszystkich rodzajów asfaltu

zdolny do pochłaniania potu

nietoksyczny i nie powodujący uczuleń

nietopliwy

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

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

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

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

Zawodnicy dopuszczeni będą do startu także w skórzanych strojach dwuczęściowych dokładnie spiętych na całym obwodzie.

1.29.1.2. Stroje tekstylne

Dopuszcza się stosowanie strojów typu „motocross” ze sztywnymi zabezpieczeniami:

kolan

łokci

barków
kręgosłupa.

2.20. KASKI OCHRONNE

Podczas treningów i zawodów zawodnicy muszą być ubrani w kaski ochronne. Kaski te muszą być odpowiednio dopasowane, być w dobrym stanie i posiadać znaki zatwierdzające uznane przez Międzynarodową Federację Motocyklową (FIM):

Europa - ECE 22-05 'P', 'NP' lub 'J'

Japonia - JIS T 8133 : 2007 (ważne do 31.12.2019)

JIS T 8133 : 2015

USA - SNELL M 2010 (ważne do 31.12.2019)

SNELL M 2015

Wzory znaków zatwierdzających i spis norm jakim powinny odpowiadać kaski można znaleźć na końcu niniejszego regulaminu.

W czasie jazdy na motocyklu, kask musi być zawsze zapięty. Nieprzestrzeganie tego przepisu spowoduje wykluczenie zawodnika.

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

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

Jeśli zawodnik ma długie włosy to muszą się one w całości mieścić pod kaskiem.

Stosowanie kasków wyposażonych w system zapinania „double D-Ring” („podwójne D”) jest obowiązkowe.

Zabronione jest stosowanie kamer zamontowanych na kaskach podczas całych zawodów.

2.21. ZDZIERALNE FOLIE OCHRONNE

Dozwolone jest używanie zdzieralnych folii ochronnych na goglach lub na wizjerze nie stanowiących integralnej części kasku. Ich stan nie może powodować zaburzeń lub zniekształceń widzenia.

2.22. KONTROLA GŁOŚNOŚCI

2.22.1. Obowiązujący maksymalny poziom głośności wynosi 115 dB/A dla każdego motocykla.

2.22.2. Głośność powinna być mierzona w następujący sposób: mikrofon umieszcza się w odległości 200 cm od osi tylnego koła pod kątem 45o do linii biegnącej przez środek zakończenia rury wydechowej na wysokości 135 cm. Kierowca powinien przedstawić motocykl do kontroli z rozgrzanym silnikiem. Pomiaru dokonuje się przy maksymalnych obrotach przez okres 1 – 2 sek. Podczas pomiaru pojazdy nie posiadające biegu jałowego winny znajdować się na stojaku.

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

2.22.4. Aparatura do badania poziomu głośności powinna odpowiadać normie międzynarodowej IEC 651, typ 1 lub typ 2. Miernik poziomu głośności winien posiadać układ kalibracyjny

pozwalający na sprawdzenie i regulację miernika podczas badań. Należy zawsze ustawiać miernik na „zwolnioną odpowiedź”.

2.22.5. Tłumiki po zakończeniu kontroli winny być oznakowane i nie powinny być od tej chwili zmieniane. W przypadku zmiany tłumika na zapasowy, musi zostać on ponownie sprawdzony i oznakowany.

2.22.6. Podany limit głośności odnosi się do temperatury 20 oC. W przypadku pomiarów wykonywanych w temperaturze poniżej 10 oC wprowadza się tolerancję +1 dB/A, a przy temperaturze poniżej 0 oC tolerancja wynosi +2 dB/A

2.22.7. Należy zawsze zaokrąślać odczyty w dół, tj. 90 dB/A zamiast 90,9 dB/A.

2.22.8. Motocykle niespełniające tych wymogów (z uwzględnieniem regulaminowej tolerancji) nie będą dopuszczone do zawodów. Przekroczenie dopuszczalnego poziomu głośności stwierdzone po treningach kwalifikacyjnych spowoduje niezaliczenie uzyskanego czasu, a po wyścigu – dyskwalifikację zawodnika.

2.22.9. Pomiaru głośności nie powinno się przeprowadzać podczas deszczu lub dużej wilgotności. Przy wietrze większym niż umiarkowany motocykle powinny stać przodem do kierunku wiatru.

2.23. NUMERY STARTOWE

2.23.1. Numery raz nadane zawodnikowi obowiązują go do końca sezonu.

2.23.2. Na motocyklu muszą znajdować się trzy numery startowe - jeden z przodu i dwa z tyłu, po obu jego bokach. Numery mogą być malowane lub naklejane.

2.23.3. Wielkość numerów startowych: przód wysokość min. 10 cm; boki wysokość min. 8 cm.

2.23.4. Kolory numerów i tła (matowe) dla poszczególnych klas:

wszystkie klasy - białe tło i czarne cyfry

2.23.5 wykreślone

2.23.6. Kolory muszą być matowe i zgodne z katalogiem RAL:

Czarny 9005

Biały 9010

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

2.23.8. Numery startowe muszą znajdować się na motocyklu przed odbiorem technicznym i obowiązują ich posiadanie podczas całych zawodów.

2.24. DOPUSZCZALNE METODY NAPĘDU

W czasie wyścigu motocykl może poruszać się wyłącznie na skutek mocy silnika, siły mięśni zawodnika lub siły naturalnej. Karą za złamanie tego przepisu może być wykluczenie.

2.25. ODBIÓR TECHNICZNY

2.25.1. Miejsce i czas odbioru technicznego podane jest każdorazowo w regulaminie uzupełniającym zawodów / harmonogramie.

2.25.2. Do odbioru kandydat/zawodnik lub jego mechanik musi zgłosić się z motocyklem, kombinezonem i kaskiem oraz dokumentami, w celu sprawdzenia zgodności motocykla i wyposażenia osobistego kandydata/zawodnika z niniejszym regulaminem. Na żądanie Komisji Technicznej kandydat/zawodnik musi stawić się osobiście na badanie techniczne.

2.25.3. Kandydat/zawodnik może przedstawić do kontroli technicznej drugi motocykl pod swoim nazwiskiem i numerem startowym.

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

2.25.5. Motocykle, które uległy wypadkom i były zwiezione do parku maszyn, muszą odbyć ponowny odbiór techniczny przed dalszym udziałem w zawodach. Obowiązek podstawienia motocykla do takiej kontroli, wraz z kombinezonem i kaskiem, spoczywa na kandydacie/zawodniku.

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

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

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

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

2.25.10. Wszelkie wątpliwości dotyczące przydatności lub stanu odzieży i/lub kasku kandydata/zawodnika, rozstrzyga Kierownik Komisji Technicznej.

2.25.11. Wszelkie wątpliwości dotyczące bezpieczeństwa kandydata/zawodnika ze względu na stan i przygotowanie motocykla, rozstrzyga Kierownik Komisji Technicznej (dotyczy to również miejsc mocowania kamer i innego osprzętu dodatkowego).

2.26. ELEMENTY NIEBEZPIECZNE

Stópka motocykla musi zostać zdemontowana na czas zawodów.

Śruby muszą zostać zabezpieczone przed odkręceniem poprzez zadrutowanie (śruba napinacza rozrządu, korki wlewu i zlewu oleju w silniku).

2.27. KLASA STOCK 90

2.27.1. Za motocykle klasy STOCK 90 przyjmuje się motocykle o pojemności silnika nie przekraczającej 90 cm³ z głowicą 2-zaworową.

2.27.2. Wielkość kół - max 12/10 cali MC/CC, max 12/12 SM/CR (przód i tył)

2.27.3. Absolutny zakaz dodawania lub odejmowania materiału z oryginalnych części.

2.27.4. Wszystkie części zamienne muszą pochodzić z oficjalnej, polskiej sieci dystrybucji.

2.27.5. Dopuszcza się tylko fabryczne gaźniki stosowane w danym modelu motocykla.

2.27.6. Można instalować elementy zawieszenia z oferty dystrybutorów.

2.27.7 Układ hamulcowy czyli zaciski, przewody hamulcowe oraz tarcze wyłącznie takie, które fabrycznie są instalowane w modelach klasy STOCK 90

2.27.8. Dopuszcza się stosowanie dowolnych, fabrycznych opon lub marki MITAS.

2.27.9. Elementy eksploatacyjne są dowolne : łańcuch, zębatki, oleje, świece, filtry, płyny hamulcowe, klocki hamulcowe.

2.27.10. Zabronione jest stosowanie wstępnego podgrzewania opon

2.28. KLASA PITBIKE STOCK 125

2.28.1. Za motocykle klasy STOCK 125 przyjmuje się motocykle o pojemności silnika nie przekraczającej 125 cm³ z głowicą 2 zaworową.

2.28.2. Wielkość kół - możliwe konfiguracje: 12/12 cali SM/CR (przód/tył) oraz 14/12 (przód/tył) MC/CC

2.28.3. Absolutny zakaz dodawania lub odejmowania materiału z oryginalnych części. Nie dotyczy ciężarków do wyważania kół.

2.28.4. Wszystkie części zamienne muszą być oryginalne i muszą pochodzić z oficjalnej, polskiej sieci dystrybucji.

2.28.5. Można instalować części które fabrycznie są instalowane w innych modelach należących do klasy STOCK 125 i STOCK150 (JUNIOR oraz PRO).

2.28.6. Wszystkie uszczelki przewidziane przez producenta muszą być użyte w silniku..

2.28.7. Tłok oraz pierścienie muszą pozostać fabryczne. Polerowanie i wyblyszczanie nie jest dozwolone. Wszystkie pierścienie tłoka muszą być użyte.

2.28.8 Wszystkie części silnikowe (w tym łożyska) muszą być oryginalne i przeznaczone do właściwego modelu silnika.

2.28.9. Można instalować elementy zawieszenia z oferty dystrybutorów.

2.28.10. W klasie STOCK 125 dopuszcza się stosowanie wyłącznie fabrycznie montowanych gaźników Mikuni 25mm. Strojenie gaźnika dowolne (dowolne dysze).

2.28.11 Układ hamulcowy czyli zaciski, przewody hamulcowe oraz tarcze wyłącznie takie, które fabrycznie są instalowane w modelach klasy STOCK 125 lub STOCK 150 (JUNIOR lub PRO)

2.28.12. Dopuszcza się stosowanie wyłącznie opon następujących marek :

CST,

ARRO,

MITAS

2.28.13. Elementy eksploatacyjne są dowolne : łańcuch, zębatki, oleje, świece, filtry, płyny hamulcowe, klocki hamulcowe.

2.28.14. Zabronione jest stosowanie wstępnego podgrzewania opon

2.29. KLASA PITBIKE STOCK 150 (JUNIOR lub PRO) oraz PIT LADIES

2.29.1. Za motocykle klasy STOCK 150/PIT LADIES przyjmuje się motocykle o pojemności silnika nie przekraczającej 150 cm³ wyłącznie z głowicą 2-zaworową.

2.29.2. Wielkość kół - możliwe konfiguracje 12/12 cali (przód/tył) lub 14/12

2.29.3. Absolutny zakaz dodawania lub odejmowania materiału z oryginalnych części. Nie dotyczy ciężarków do wyważania kół.

2.29.4. Wszystkie części zamienne muszą być oryginalne i muszą pochodzić z oficjalnej, polskiej sieci dystrybucji.

2.29.5. Można instalować części które fabrycznie są instalowane w innych modelach należących do klasy STOCK 150/PIT LADIES.

2.29.6. Wszystkie uszczelki przewidziane przez producenta muszą być użyte w silniku..

2.29.7. Tłok oraz pierścienie muszą pozostać fabryczne. Polerowanie i wyblyszczanie nie jest dozwolone. Wszystkie pierścienie muszą być użyte.

2.29.8 Wszystkie części silnikowe (w tym łożyska) muszą być oryginalne i przeznaczone do właściwego modelu silnika.

2.29.9. Można instalować elementy zawieszenia z oferty dystrybutorów.

2.29.10. W klasie STOCK 150/PIT LADIES dopuszcza się stosowanie wyłącznie fabrycznie montowanych gaźników Mikuni 25mm. Strojenie gaźnika dowolne (dowolne dysze).

2.29.11. Układ hamulcowy czyli zaciski, przewody hamulcowe oraz tarcze wyłącznie takie, które fabrycznie są instalowane w modelach klasy STOCK 150/PIT LADIES.

2.29.12. Dopuszcza się stosowanie wyłącznie opon następujących marek :

CST,

ARRO,

MITAS

2.29.13. Elementy eksploatacyjne są dowolne : łańcuch, zębaki, oleje, świece, filtry, płyny hamulcowe, klocki hamulcowe.

2.29.14. Zabronione jest stosowanie wstępnego podgrzewania opon

2.30. KLASA PIT BIKE SUPER PIT

2.30.1. Pojemności silnika nie może przekraczać 212 cm³ , głowica 2 lub 4 zaworowa.

2.30.2. Wielkość kół - możliwe konfiguracje 12/12 cali (przód/tył) lub 14/12

2.30.3. Dopuszcza się stosowanie opon dowolnych producentów.

2.30.4. Wszelkie modyfikacje nie opisane w regulaminie technicznym są dozwolone.

2.30.5. Dozwolone jest stosowanie koców grzewczych opon

2.31. KLASA MiniGP

2.31.1. Dopuszcza się motocykle Klasy MiniGP

2.31.2 . Za motocykle klasy MINIGP przyjmuje się motocykle o rozstawie osi 115 cm pojemności silnika nie przekraczającej 150 cm³ wyłącznie z głowicą 2-zaworową. Dozwolone są silniki o pionowym lub poziomym ułożeniu silnika.

2.31.3. Wielkość kół - możliwe konfiguracje 12/12 cali (przód/tył)

2.31.4. Absolutny zakaz dodawania lub odejmowania materiału z oryginalnych części. Nie dotyczy ciężarków do wyważania kół.

3. REGULAMIN FINANSOWY

3.1. WPISOWE DO ZAWODÓW

Wpisowe do zawodów wynosi maksymalnie 300 zł.

Wpisowe do rund Mistrzostw Okręgów regulują stosowne regulaminy.

3.2. NAGRODY

3.2.1. Organizator zawodów krajowych zakupi i wręczy pamiątkowe puchary dla trzech pierwszych kandydatów/zawodników w klasyfikacji generalnej. W przypadku udziału mniej niż 6 uczestników w klasie, Organizator ma prawo przyznać puchar tylko za zdobycie pierwszego miejsca.

3.2.2. Nagrody nie odebrane w terminie 3 dni od zakończenia zawodów przechodzą na własność Organizatora.

3.3. OPLĄTY W MISTRZOSTWACH POLSKI I PUCHARZE POLSKI - do uzupełnienia jak będzie komunikat

- 3.3.1. Za wystawienie nowej licencji wraz z ubezpieczeniem - zgodnie z komunikatem Biura Sportu i Turystyki ZG PZM z dnia r.
- 3.3.2. Za egzamin na certyfikat sportowy - zgodnie z komunikatem Biura Sportu i Turystyki ZG PZM z dnia r.
- 3.3.3. Za wystawienie duplikatu licencji - zgodnie z komunikatem Biura Sportu i Turystyki ZG PZM z dnia r.
- 3.3.4. Jeżeli zgłoszenie zawodnika dotarło do organizatora w II terminie (zgodnie z terminem wyznaczonym w Regulaminie Uzupełniającym zawodów) to ma on prawo pobrać wpisowe powiększone o 50%
- 3.3.5. Za brak maty ekologicznej - 300 zł
- 3.3.6. Za nieszanowanie poleceń osób funkcyjnych - 300 zł
- 3.3.7. Kaucja przy składaniu protestu:
500 zł gdy konieczne jest rozbieranie silnika 1 cylindrowego
200 zł w pozostałych przypadkach

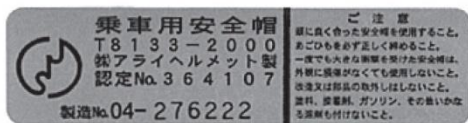
ECE 22 - 05 "P" (EUROPE)

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

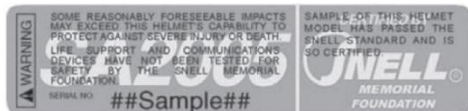
E1 for Germany, E2 for France, E3 for Italy, E4 for Netherlands, E5 for Sweden, E6 for Belgium, E7 for Hungary, E8 for Czeck Republic, E9 for Spain, E10 for Yugoslavia, E11 for UK, E12 for Austria, E13 for Luxembourg, E14 for Switzerland, E15 (- vacant), E16 for Norway, E17 for Finland, E18 for Denmark, 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.



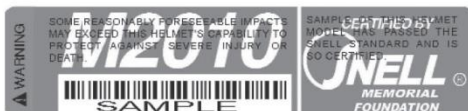
Below the letter E, the approval number should always begin with 05. Below the approval number is the serial production number. (Label on retention system or comfort interior).



(JAPAN) JIS T 8133 : 2000 - 2007
(Label affixed inside the helmet).



(USA) SNELL M2005
(Label affixed inside the helmet).



(USA) SNELL M2010
(Label affixed inside the helmet).

Zawody:

Miejsce i data:



PROTEST



Zawodnik lub Pełnomocnik składający protest	
Imię i Nazwisko:	
Klasa	Nr startowy

Zawodnik na którego składany jest protest	
Imię i Nazwisko:	
Klasa	Nr startowy

Czego dotyczy protest:

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> REGULAMIN SPORTU MOTOCYKLOWEGO | <input type="checkbox"/> REGULAMIN DYSCYPLINARNY |
| <input type="checkbox"/> ZASADY ROZGRYWEK | <input type="checkbox"/> REGULAMIN MEDYCZNY |
| <input type="checkbox"/> REGULAMIN UZUPEŁNIAJĄCY | <input type="checkbox"/> INNY: |

Punkt Regulaminu i/lub opis sytuacji:

Kaucja:

Podpis Kasjera:

.....
Godzina przyjęcia protestu

.....
Podpis Zawodnika/Pełnomocnika

.....
Podpis Dyrektora Zawodów