



**POLSKI ZWIĄZEK MOTOROWY
GŁÓWNA KOMISJA SPORTU MOTOCYKLOWEGO**

Regulamin Sportu Motocyklowego

Zasady Rozgrywek

MOTOCROSS

2018

Spis treści

ART.1 PRZEPISY OGÓLNE

ART.2 ORGANIZATOR

ART.3 DOKUMENTY OFICJALNE ZAWODÓW

ART.4 ZGODA — UBEZPIECZENIE

ART.5 BADANIA LEKARSKIE

ART.6 KONKURENCJA MOTOCROSS

**ART.7 REGULAMIN SZCZEGÓŁOWY – INDYWIDUALNE MISTRZOSTWA
POLSKI**

ART.8 REGULAMIN SZCZEGÓŁOWY—KLUBOWE MISTRZOSTWA POLSKI

ART.9 REGULAMIN ZESPOŁÓW SPONSORSKICH

ART.10 REGULAMIN SZCZEGÓŁOWY—PUCHAR POLSKI

ART.11 REGULAMIN TECHNICZNY—MOTOCYKLE

ART.12 REGULAMIN TECHNICZNY—QUADY

ART.13 WPISOWE

ART.14 NAGRODY

ART.15 KARY.

ART. 1. PRZEPISY OGÓLNE

1.1 Każde zawody motocyklowe są własnością Polskiego Związku Motorowego (zwanego dalej PZM).

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

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

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

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

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

1.6. Na wniosek organizatora zawodów rangi Pucharu Polski i Mistrzostw Strefy GKSM może wyrazić zgodę na rozegranie jednej z rund Mistrzostw Polski.

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

1.8. W terminie Mistrzostw Europy rozgrywanych na terenie Polski, Mistrzostw Polski i Pucharu Polski nie mogą być planowane i wpisane do kalendarzy zawody o Mistrzostwo Strefy. Za wyjątkiem art. 1.5.

ART. 2. ORGANIZATOR

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

- Mistrzostw Świata
- Mistrzostw Europy
- Międzynarodowych
- Mistrzostw Polski i Pucharu Polski
- Mistrzostw Strefy
- Innych zawodów ogólnopolskich

2.2 Zawody rangi okręgowej i strefowej mogą być przeprowadzone na torach które posiadają licencję toru typu B pod warunkiem, że w jednym wyścigu startuje maksymalnie 25 zawodników. W przeciwnym razie tor na którym mają odbyć się zawody musi posiadać licencję typu A. Przejściowo w zezwala się, by na torach z licencją B - ale mierzących co najmniej 1300 m i posiadających 40 stanowiskową maszynę startową - startowało w jednym wyścigu maksymalnie 40 zawodników. Przepis przejściowy obowiązuje do utraty ważności aktualnej licencji toru.

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

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

2.5. Kluby i automobilkluby organizujące zawody na terenie innego okręgu, obowiązkowo muszą wystąpić do odpowiedniego ZO PZM o zgodę na przeprowadzenie zawodów na ich terenie.

ART. 3 DOKUMENTY OFICJALNE ZAWODÓW

3.1 Teczka toru – mapka toru, zwymiarowane schematy przeszkód (skoków), ostatnie sprawozdanie sędziowskie.

3.2 Licencja krajowa toru.

3.3 Licencja klubowa.

3.4 Polisy ubezpieczeniowe zawodów.

3.5 Powiadomienie szpitali.

3.6 Zgoda władz administracyjnych.

3.7 Regulamin Uzupełniający zawodów.

3.8 Zgłoszenia – listy zgłoszeń, (nie dotyczy zgłoszeń całorocznych).

3.9 Lista zawodników po odbiorze administracyjnym.

3.10 Protokół komisji technicznej po kontroli

3.11 Wyniki treningów dowolnych, kwalifikacyjnych i wyścigów kwalifikacyjnych

3.12 Wyniki oficjalne zawodów.

ART. 4 ZGODA – UBEZPIECZENIE.

4.1. Organizator musi posiadać pisemną zgodę władz administracyjnych na organizację zawodów.

4.2. Organizator jest odpowiedzialny za ubezpieczenie zawodów w zakresie OC na kwotę min. **150.000 PLN** (zalecana 200.000 PLN) na cały czas ich trwania. W zakresie NNW ubezpieczenie muszą posiadać wszystkie osoby funkcyjne związane z przygotowaniem zawodów, w trakcie ich trwania i prac związanych z zakończeniem zawodów. Minimalny okres ubezpieczenia NNW powinien obowiązywać na dwa dni przed i dwa dni po zawodach.

ART. 5 BADANIA LEKARSKIE

5.1. Badania lekarskie obowiązują wg Regulaminu Medycznego.

5.2. Nie dopuszczenie zawodnika do zawodów lub wyścigu z uwagi na aktualny stan zdrowia, jest możliwe wyłącznie na podstawie orzeczenia lekarza zawodów.

5.3. Jeżeli jakiegokolwiek zdarzenie wobec zawodnika spowodowało interwencje służb medycznych zakończone hospitalizacją, lekarz zawodów musi dokonać wpisu do książeczki sportowo-lekarskiej. W zależności od doznanego urazu lekarz może anulować ważność badań i w takim przypadku zawodnik musi aktualizować ważność badań które są niezbędne do udziału w następnych zawodach.

5.4. Specjalna kontrola medyczna.

Zawodnicy mogą być poproszeni o stawienie się na specjalną kontrolę medyczną lub badaniu na środki niedozwolone. Nie stawienie się na badanie spowoduje wykluczenie z zawodów.

5.5. Zawodnicy na zawodach muszą być w posiadaniu karty zdrowia w razie konieczności jej okazania, na prośbę Sędziego Głównego Zawodów lub Dyrektora Zawodów. Od sezonu 2017 ważność wpisu w karcie zdrowia dla wszystkich zawodników wynosi 6 miesięcy. Lekarz w uzasadnionych przypadkach ma prawo zmienić okres ważności. (dotyczy skrócenia ważności).

ART. 6 KONKURENCJA MOTOCROSS

6.1. DEFINICJA MOTOCROSSU

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

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

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

6.2.2. Zawody motocrossowe mogą odbywać się w jednej lub wielu klasach, z udziałem motocykli, motocykli 3-kołowych i motocykli 4-kołowych.

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

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

6.3. LICENCJE i CERTYFIKATY.

6.3.1. Uczestnictwo w zawodach jest zastrzeżone dla posiadaczy ważnych licencji wydanych przez PZM, FIM Europe, FIM .

6.3.2. Licencje PZM może otrzymać osoba, spełniająca warunki zgodnie z RSM Zasady Ogólne art. 4.20.

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

- Licencję „A” - wydaną przez ZG PZM
- Licencję „B” - wydaną przez ZO PZM
- Licencję „C” - wydaną przez ZO PZM

oraz zawodnicy spełniający warunki ujęte w zapisie art. 6.3.5.

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

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

- jedną z licencji: FIM międzynarodową całoroczną
- lub
- krajową z zezwoleniem na start swojej macierzystej FMN (start permission)
- lub
- krajową wydaną przez swoją macierzystą FMN ze stosownym zapisem - zgodą na starty w zawodach międzynarodowych.

6.3.5. Warunki udziału zawodników zagranicznych w barwach polskich klubów.

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

- a) posiada zgodę na start w polskim klubie od swojej macierzystej federacji
- b) nie jest zgłoszony w żadnym innym polskim klubie
- c) jest członkiem klubu zgłaszającego i podpisał zgłoszenie do zawodów
- d) jest posiadaczem jednej z licencji: międzynarodowa FIM całoroczna, krajowa z zezwoleniem na start swojej macierzystej FMN (start permission) lub krajowa wydana przez swoją macierzystą FMN ze stosownym zapisem - zgodą na starty w zawodach międzynarodowych.

e) posiadanie przez zawodników spoza Unii Europejskiej polisy ubezpieczeniowej na starty w zawodach w Polsce

6.3.6 Start permission lub zgodą na starty zapisana na licencji potwierdzają, że zawodnik posiadający te dokumenty posiada stosowne ubezpieczenie uprawniające do udziału w zawodach poza granicami swojego kraju.

6.3.7 Klub, który przyjął zawodnika zagranicznego na członka musi przedłożyć n/w dokumenty w Biurze Sportu i Turystyki ZG PZM:

- a) zgodę macierzystej federacji na starty w barwach polskiego klubu
- b) kopię wypełnionej deklaracji członkowskiej klubu
- c) kopię jednej z wymienionych w art. 6.3.5.d licencji

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

6.3.9. Na podstawie przesłanych dokumentów w terminie do dnia **01.04.2018 włącznie**, Biuro Sportu i Turystyki ZG PZM wyda odpowiedni dokument potwierdzający prawa startu i reprezentowania wybranego polskiego klubu.

6.3.10. Klub może zgłosić do zawodów maksymalnie pięciu zawodników zagranicznych, których zdobyte punkty będą zaliczane do punktacji klubowej.

6.3.11. Egzamin teoretyczny na certyfikat kandydat na zawodnika musi zdać wcześniej w okręgu lub w dniu poprzedzającym zawody.

6.3.12. Egzamin praktyczny na certyfikat może odbywać się podczas zawodów rangi Mistrzostw Strefy i niższych. Dopuszcza się również przeprowadzenie egzaminu na certyfikat podczas zawodów Puchar Polski pod warunkiem rozgrywania przy nim jednocześnie Mistrzostw Strefy.

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

6.3.14. Kandydaci przystępujący do egzaminu również przed zawodami wypełniają zgłoszenie do zawodów, a osoby niepełnoletnie muszą dodatkowo przedstawić pisemną zgodę rodziców lub opiekunów prawnych zezwalającą na uczestnictwo w zawodach podczas których przystępuje kandydat do egzaminu praktycznego.

6.3.15. Zawodnicy i kandydaci na zawodników muszą posiadać aktualne badania lekarskie wystawione przez lekarza ze specjalnością medycyny sportowej lub lekarza upoważnionego przez Polskie Towarzystwo Medycyny Sportowej.

6.3.16. Zawodnicy i osoby przystępujące do egzaminu muszą przedstawić do kontroli technicznej motocykl (maksymalnie dwa), kask i numer plecowy.

6.3.17. Warunki zaliczenia egzaminu praktycznego – RSM Zasady Ogólne 2018.

6.4 INSPEKCJA TORU

6.4.1. Inspekcja.

PZM na wniosek zainteresowanego dokona inspekcji toru. Jeżeli wynik inspekcji będzie pozytywny, to na tej podstawie zostanie wydana licencja toru z ważnością na trzy lata - o ile w dokumencie z inspekcji nie będzie zapisu, że termin ważności jest krótszy.

Gdy po raz pierwszy dokonywana jest inspekcja toru w celu uzyskania licencji, musi być ona przeprowadzona na przygotowanym torze dzień przed zawodami. Nie mogą to być Mistrzostwa Polski lub Puchar Polski, tylko zawody rangi Mistrzostw Strefy lub Mistrzostw Okręgu.

Na torach, które już wcześniej posiadały licencję, a skończył się termin ważności, inspekcja może być przeprowadzona bez konieczności organizowania zawodów i w dowolnym terminie.

Pozytywny wynik inspekcji toru zapisany w formie raportu jest dokumentem na podstawie którego Sędzia Główny Zawodów po zapoznaniu się z treścią tego raportu wyraża zgodę na rozegranie zawodów.

Dokładny plan toru, obszaru parku maszyn, udogodnień i instalacji dla publiczności z wszystkimi wskazanymi odpowiednimi rozmiarami w skali 1/1000, musi być dostępny dla wyznaczonego inspektora. Plan musi przedstawiać wszystkie przeszkody na torze (każda określona numerem); lokalizację jednostek pierwszej pomocy, ambulansów, biura zawodów, osób funkcyjnych (flagowych), itp. Pomiar długości toru musi być wykonany wzdłuż centralnej linii toru.

Organizatorzy muszą sporządzić dwa egzemplarze mapki zawierające wszystkie przeszkody na torze. Każda przeszkoda musi posiadać numer i musi być umieszczona na planie toru (z podaniem wysokości i długości każdej przeszkody oraz z jej zdjęciem). Wymienione dokumenty muszą znaleźć się w teczce toru. Podczas inspekcji, jeden egzemplarz musi zostać wręczony Inspektorowi wyznaczonemu przez PZM, który przekaże ją do PZM wraz z raportem z inspekcji. Drugi egzemplarz musi pozostać u organizatora do dyspozycji osób urzędowych PZM.

W przypadku zmian na torze, przy ponownej inspekcji, uaktualniona dokumentacja musi być przekazana inspektorowi dokonującemu inspekcji, a ten przekaże ją do PZM wraz z raportem z inspekcji. Kopia uaktualnionej mapki musi być dołączona do już istniejącej „Teczki Toru”, która musi pozostać u organizatora.

Odpowiedzialność za zgłoszenie inspekcji lub ponownej inspekcji toru pozostaje w gestii organizatora zawodów, który musi poinformować PZM o tym przynajmniej 1 miesiąc przed proponowaną datą inspekcji.

Inspektor wyznaczony przez Zespół Torów i Tras musi być posiadaczem ważnej licencji PZM jako „Inspektor”.

6.4.2. Licencja toru.

Jeżeli podczas przeprowadzonej inspekcji nie stwierdzono odstępstw od norm dla torów motocrossowych zawartych w przepisach, Inspektor wyznaczony przez Zespół Torów i Tras PZM wnioskuję o wydanie licencji przez PZM z określeniem terminu ważności.

Po pozytywnie zakończonej inspekcji PZM wyda „Licencję Toru”, wysyłając ją do organizatora.

Ważność nie może być dłuższa niż 3 lata. Zasadniczo ważność rozpoczyna się od 1 stycznia następnego roku, jeżeli przed tym terminem nie odbywają się żadne zawody.

6.4.3. Kontrola

Zgodnie z harmonogramem zawodów Sędzia Główny Zawodów w obecności Dyrektora Zawodów lub osoby przez niego upoważnionej odpowiedzialnej za przygotowanie toru dokonuje kontroli w celu stwierdzenia przygotowania zgodnie z przedstawioną dokumentacją toru. W kontroli tej może również uczestniczyć przedstawiciel zawodników. Jeżeli zaistnieje potrzeba, druga kontrola trasy musi się odbyć po wykonaniu zaleceń.

6.5. TOR

6.5.1. Ogólniki

Tor obejmuje wszystkie instalacje i zabezpieczenia niezbędne do odbycia się zawodów zgodnie z Regulaminem Motocrossowych Mistrzostw Polski lub innych zawodów.

Regulamin Motocrossowych Mistrzostw Polski i innych zawodów musi być przestrzegany przez cały czas ich trwania. Tor motocrossowy może być stały lub okazjonalny.

6.5.2. Drogi dojazdowe.

Drogi dojazdowe do toru muszą zapewniać łatwy dojazd i muszą posiadać odpowiednie kierunki ruchu dla wszystkich pojazdów wjeżdżających lub wyjeżdżających z toru.

Na najbliższej drodze, w najbliższym mieście, a także na głównych drogach dojazdowych muszą być zainstalowane oznakowania dojazdu do miejsca zawodów.

Drogi dojazdowe do toru muszą być odporne na duże obciążenia, preferuje się wyłożenie płytami, o minimalnej szerokości 6 m. Muszą umożliwiać wszystkim pojazdom na poruszanie się po nich we wszystkich warunkach pogodowych i o każdej porze. Drogi te muszą umożliwiać bezpośredni dostęp do:

- parku maszyn;
- głównego centrum medycznego;
- centralnego stanowiska straży pożarnej;
- obszaru sprzedaży;
- terenów kempingowych.

6.5.3. Publiczny system nagłośnieniowy

Musi być zainstalowany publiczny system nagłośnieniowy. Może on być połączony dla widzów i zawodników lub zainstalowany oddzielnie. Odbiór dźwięku musi być satysfakcjonujący na całym obszarze dla publiczności, a także w parku maszyn. **Zabrania się puszczania muzyki przez publiczny system nagłośnieniowy w trakcie trwania wyścigów głównych. Dopuszcza się podkład muzyczny podczas procedury startu.**

6.5.4. Elektryczność

Każdy organizator zawodów rangi Mistrzostw Polski i Pucharu Polski musi zagwarantować zasilanie w energię elektryczną dla uczestników zawodów.

Średnio, minimalna ilość elektryczności przewidziana dla pracującego pojazdu każdego zawodnika/drużyny, powinna wynosić 1 KVA. Dla zagwarantowania bezpieczeństwa zalecane są do wykorzystywania wodoodporne skrzynki (230V/16amp,), każda wyposażona w obciążony przerywacz prądu i uziemienie. Im większa jest liczba wyjść (EP 55) z takich skrzynek, tym łatwiejszy jest dostęp. Wskazane jest, aby żaden pojazd nie był oddalony więcej niż 50 m od skrzynki zasilającej. Mogą być używane tylko kable posiadające homologację. Zawodnicy/drużyny muszą zawsze używać wyjść ze skrzynki zasilającej i nigdy nie podłączać swoich kabli do skrzynki innego zawodnika/drużyny. Wodoodporne wyjścia i przedłużacze powinny być zainstalowane zgodnie z ich przeznaczeniem.

Organizator w uzasadnionych przypadkach może pobierać opłatę za korzystanie z energii elektrycznej przez uczestników.(np. duży pobór energii spowodowane niską temperaturą w celu ogrzewania).

6.5.5. Zwierzęta podczas zawodów.

Zabronione jest puszczanie luzem zwierząt towarzyszącym uczestnikom zawodów na całym obiekcie, który jest przeznaczony dla potrzeb zawodów oraz wprowadzanie (wnoszenie) zwierząt do strefy napraw i sygnalizacji, strefy oczekiwania, strefy startu, miejsca pracy komisji technicznej i do biura zawodów.

6.6. PARAMETRY TORU

6.6.1 Materiały używane do budowy toru muszą być wyłącznie naturalne (piasek, ziemia, itp.). Układ i przygotowanie nawierzchni toru musi być typu umożliwiającego przepuszczalność wody, łatwe utrzymanie porządku i dawać możliwość łatwego transportu. Zabronione jest używanie substancji mających zły wpływ na zdrowie zawodników.

Położenie toru musi być wstępnie wyznaczone z uwzględnieniem bezpieczeństwa zawodników. Nitka toru powinna być tak zaplanowana i wykonana, żeby nie była przedzielona strumykiem lub innym zbiornikiem wodnym. Organizator musi być przygotowany na usuwanie kamieni ukazujących się na torze po treningach i wyścigach. Zabronione jest używanie betonu lub płyt na torze. Podczas treningów dowolnych można za pomocą balotów ze słomy lub worków wypełnionych ograniczać przejazdy w zakrętach w

celu wyrobienia kilku śladów Decyzje o ich zastosowaniu podejmuje Sędzia Główny Zawodów. W przypadku zawodów dwudniowych zaleca się wyrównanie toru po pierwszym dniu zawodów lub przynajmniej jego niebezpiecznych fragmentów.

6.6.2 Długość.

Tor nie może być krótszy niż 1500 m, ale nie dłuższy niż 2000 m. Jeżeli zachodzi konieczność skrócenia toru to po dokonaniu korekty tor może być krótsza o 10% . Długość toru powinna być mierzona wzdłuż centralnej linii. Wymienione parametry dotyczą torów z licencją A. Dla torów z licencją B parametry są następujące: minimalna długość 1000 m, a długość max.1500 m.

6.6.3. Szerokość.

Szerokość toru w najwęższym miejscu nie może być mniejsza niż 5 m (szerokość przeznaczona do jazdy) dla motocykli solo i 6 m dla motocykli 3 i 4-kołowych. Nowo powstałe trasy muszą mieć minimalną szerokość 8 m (szerokość przeznaczona do jazdy).

Tor nie może być podzielony żadną przeszkodą

6.6.4. Przestrzeń pionowa.

Wolna przestrzeń pionowa pomiędzy torem i każdą przeszkodą nad ziemią musi wynosić minimalnie 3 m

6.6.5. Prędkość.

Tor musi być tak zaprojektowany i zbudowany tak, żeby średnia prędkość nie przekraczała 55 km/h (średnia obliczana dla jednego kompletnego wyścigu klasy MX OPEN).

6.6.6. Strefa neutralna.

Z każdej strony całego toru musi być neutralna strefa bezpieczeństwa o szerokości wystarczającej do zapewnienia odpowiedniego bezpieczeństwa zawodników i widzów. Szerokość, ze względu na występujące okoliczności może być różna, ale pod żadnym warunkiem nie może być mniejsza niż 1 m. Neutralna strefa bezpieczeństwa musi być ogrodzona płotem lub przeszkodami naturalnymi w miejscach przeznaczonych dla publiczności.

Do wyznaczania toru stosujemy drewniane paliki około 25 mm (kwadrat) lub okrągłe o średnicy 25 mm, które mierząc od powierzchni ziemi mają wysokość około 500 mm. Na nich mocujemy taśmę o niskiej wytrzymałości. Można stosować paliki plastikowe (np dostępne na rynku, produkowane przez firmy Acerbis, **Polisport, UFO**).

Liny, sznurki itp. są zabronione ze względów bezpieczeństwa. W miejscach gdzie tor jest ogrodzony płotem i w miejscach gdzie nie może przebywać publiczność - przestrzeń przeznaczona do jazdy może być wyznaczona tylko palikami zgodnie z zapisem powyżej.

6.6.7 Na każde 500 m toru musi być co najmniej jeden punkt medyczny, oznakowany białą flagą z czerwonym krzyżem.

6.6.8. Przeszkody (skoki).

Szczególną uwagę należy zwrócić na kąt powierzchni czołowej przeszkody (skoku). Kąt nachylenia powierzchni najazdowej na przeszkodę jest uzależniony od długości i wysokości. Każdy skok musi posiadać numer lokalizacyjny, który musi być zaznaczony na mapie toru. Wysokość i długość każdego skoku opisana jest w dokumentacji toru.

6.6.9. Pozycje osób funkcyjnych – flagowych.

Musi być odpowiednia liczba stanowisk osób funkcyjnych-flagowych wokół toru, aby przekazywali sygnałami flagowymi informacje o zachowaniu uczestników podczas treningu i

wyścigu. Stanowiska muszą być jasno określone, a lokalizacja wybrana tak, aby dawane znaki były wyraźnie widoczne dla uczestników. Numer stanowiska osób funkcyjnych - flagowych muszą być wyznaczone dla każdego stanowiska i zaznaczone na mapie toru. Obszary, gdzie znajdują się osoby funkcyjne – flagowi muszą być objęte najwyższym bezpieczeństwem. Stanowiska muszą być dobrze usytuowane, aby zapewnić osobom funkcyjnych – flagowym ogólny widok na tor.

6.6.10. Strefa napraw i sygnalizacji.

Jakakolwiek pomoc z zewnątrz na torze poza miejscem jakim jest strefa napraw i sygnalizacji jest zabroniona podczas treningów i wyścigów, chyba, że udzielona jest przez osobę wskazaną przez organizatora pełniącą obowiązki w interesie bezpieczeństwa.

Strefa napraw i sygnalizacji musi być obszarem wzdłuż toru. Musi być usytuowana na poziomym, twardym obszarze o minimalnych wymiarach 30 m (długość) i 8 m (szerokość). Strefa napraw i sygnalizacji musi być ogrodzona płotem z bramką zapewniającą łatwą komunikację (wjazd do i wyjazd z tej strefy od strony parku maszyn). Przy wejściu do strefy napraw i sygnalizacji muszą obowiązywać przepustki.

Strefa napraw i sygnalizacji musi posiadać także od strony toru jeden wjazd z toru i jeden wyjazd na tor. Wjazd z toru i wyjazd na tor musi być przejezdny w każdym momencie. Wyjazd ze strefy napraw i sygnalizacji musi być kontrolowany przez osobę funkcyjną - flagowego. Zawodnicy, którzy chcą wjechać z toru do strefy napraw i sygnalizacji muszą zasygnalizować to podniesieniem ręki. Zawodnicy wyjeżdżający ponownie ze strefy napraw i sygnalizacji na tor, muszą zatrzymać się w miejscu wyjazdu na tor. Naruszający tę zasadę mogą zostać ukarani do wykluczenia z zawodów łącznie.

Strefa napraw i sygnalizacji nie muszą być razem na jednym obszarze, a tylko w bliskiej odległości i połączone wydzieloną drogą.

Strefa napraw i sygnalizacji musi być wyraźnie widoczna dla zawodników.

W strefie napraw i sygnalizacji obowiązkowo muszą być dwa monitory pokazujące czas i aktualnie zajmowaną pozycje. Zalecane jest, aby 50 zawodników było umieszczonych na liście, na monitorze. Monitory muszą posiadać osłony zabezpieczające i znajdować się nie niżej niż 1,8 m nad ziemią.

W strefie napraw i sygnalizacji zabronione jest palenie tytoniu. Znaki „Nie palić” powinny znajdować się przy wjeździe do tej strefy (od strony parku maszyn).

Każde tankowanie musi odbywać się przy zgaszonym silniku. Zalecane jest, aby wszystkie osoby przebywające w tej strefie były ubrane schludnie, a obuwie musi osłaniać stopy na całej powierzchni. Uniformy drużynowe są zalecane do utrzymania profesjonalnego wyglądu. Zaleca się żeby strefa napraw i sygnalizacji zlokalizowana była na terenie znajdującym się około 200 m za linią mety. **Zakaz wstępu do strefy napraw i sygnalizacji obowiązuje dla osób poniżej 16 roku życia. Limit wieku nie dotyczy zawodników posiadających identyfikatory.**

6.6.11. Zabezpieczenie przeszkód.

Żeby chronić zawodników przed niebezpieczeństwem, wszystkie - znajdujące się w bliskim sąsiedztwie toru - przeszkody takie, jak: słupy, mosty, podium, mury, pozycje kamer, itp. - muszą być zabezpieczone balami słomy w plastikowych osłonach lub innymi materiałami amortyzującymi wstrząsy.

6.6.12. Opony.

Używanie opon na torze jest zabronione, za wyjątkiem oznaczenia wewnętrznego zakrętu. Jeżeli opony są używane do oznaczenia zakrętu, mogą być używane tylko opony od samochodów osobowych, umieszczone w pozycji poziomej, z maksymalną wysokością 500 mm.

Do zabezpieczenia opon mogą być użyte tylko materiały elastyczne. Jeśli zachodzi potrzeba, może być wykorzystane drewniane wzmocnienie do utrzymania ich we właściwej pozycji. Drewniane wzmocnienie nie może być wyższe od opon.

6.6.13. System nawadniający.

Aby nawodnić cały tor lub jego części musi być przygotowany na czas zawodów wszechstronny i wydajny system nawadniający, który może być kombinacją stałej i czasowej instalacji.

Tor musi być odpowiednio nawodniony w odpowiednim czasie przed i między treningami, wyścigami, aby zapewnić odpowiednie warunki i zabezpieczyć publiczność i zawodników przed kurzem.

System nawadniający i objętości wody muszą być wystarczające do nawodnienia całego toru przez cały czas.

6.6.14. Biuro Zawodów i Recepcja.

Zaleca się zorganizowanie Recepcji przed wjazdem na parking dla zawodników.

Biuro Zawodów - powinno spełniać następujące, minimalne warunki:

- pomieszczenie z twardym i równym podłożem;
- stanowisko pracy z dużym stołem i krzesłami w pomieszczeniu zamkniętym;
- zalecany jest telefon/ fax i mała fotokopiarka;
- odpowiednie oświetlenie umożliwiające sprawne działanie Biura Zawodów, a także wykorzystanie urządzeń elektrycznych;
- wyposażenie biura (długopisy, spinacze, papier, itp.);
- zaleca się by osoba kierująca pracami biura znała biegle język angielski
- liczba osób obsługujących biuro powinna być odpowiednia, by zapewnić sprawną obsługę interesantów

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

6.7. BEZPIECZEŃSTWO WIDZÓW

6.7.1 Strefy dla publiczności.

Publiczność może przebywać tylko w określonych strefach. Strefy te muszą być zabezpieczone płotem oddzielającym publiczność od toru lub naturalnymi przeszkodami np. skarpami bądź wałami ziemnymi.

6.7.2 Bariery ochronne

W Motocrossowych Mistrzostwach Polski i Pucharze Polski motocykli i motocykli 3 i 4-kołowych bariery ochronne w miejscach przeznaczonych dla publiczności, muszą być wykonane ze sztywnej drewnianej konstrukcji o minimalnej wysokości 1,20 m. Mają zapobiegać wejściu publiczności na tor. Dopuszcza się stosowanie do wygradzania stref bezpieczeństwa płotków metalowych o konstrukcji rurowej, wypełnionych siatką o niskiej wytrzymałości. Bariery te nie mogą mieć żadnych ostrych krawędzi w miejscach połączeń.

6.8 STREFA OCZEKIWAŃ i POLE STARTOWE

6.8.1 Strefy te muszą być ogrodzone płotem zapewniającym odpowiednie bezpieczeństwo osób, które znajdują się wewnątrz tych stref. Przy wejściu do strefy oczekiwania muszą obowiązywać przepustki.

6.8.2 Prosta startowa

Długość prostej startowej nie może być krótsza niż 80 m i dłuższa niż 125 m.

Na tym obszarze nie może być żadnych skoków. Te parametry dotyczą torów z licencją A.

Dla torów kategorii B parametry są następujące: minimalna długość 60 m, a max. 100 m.

6.8.3 Maszyna startowa

Maszyna startowa musi być urządzeniem poprzecznym składającym się z 40-tu pojedynczych bramek opadających w momencie startu. Konstrukcja opadająca lub składająca się musi być solidna i sztywna. Może być sterowana ręcznie lub zdalnie. Żeby zapobiec czerpaniu z korzyści przez zawodników, operator maszyny startowej i jej mechanizm musi być niewidoczny dla zawodników.

Maszyna startowa musi być tak skonstruowana, aby zablokować przednie koło na wypadek, gdyby zawodnik próbował wystartować przed zwolnieniem bramki. Na dodatek powinno być urządzenie zapobiegające unoszeniu się bramki pod kątem większym niż 80 stopni.

Minimalna wysokość maszyny startowej to 500 mm, a maksymalna 520 mm. Szerokość betonowej podstawy użytej w konstrukcji maszyny startowej nie może przekraczać 600 mm.

Maszyna startowa musi zapewniać 40 pozycji dla Motocrossowych Mistrzostw Polski, Pucharu Polski i Mistrzostw Strefy motocykli (1 m dla każdego motocykla). Niedozwolony jest drugi rząd. Wymienione parametry dotyczą torów z licencją kategorii A.

Dla torów kategorii B dopuszczalne są: długość maszyny wykonane w jednym elemencie – minimalna długość 20 m i może opadać w przód lub pod koła zawodników. Maszyna z pojedynczymi stanowiskami startowymi musi posiadać minimum 20 stanowisk

Dla motocykli 3 i 4-kołowych indywidualne bramki startowe muszą być oznaczone parami (2 dla każdego motocykla) przy użyciu różnych kolorów wskazujących pozycję każdego motocykla. Dozwolony jest drugi rząd. Maszyna startowa musi zapewniać 15 pozycji w pierwszym rzędzie i 15 w drugim.

Jeżeli w wyścigu startuje mniej niż 40 zawodników to miejsca dla zawodników na polu startowym ograniczamy do liczby dopuszczonych zawodników do startu w danej klasie.

Muszą być zainstalowane belki oporowe w celu zapobieżenia cofania się motocykli.

Odległość pomiędzy maszyną startową (zwolnioną) i belką oporową musi wynosić 3 m.

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

6.8.4 Ustawienie maszyny startowej.

Maszyna startowa musi być umieszczona pod kątem 90 stopni do wewnętrznej linii toru i musi dawać możliwość startu z równymi szansami wszystkim zawodnikom w tym samym rzędzie.

6.8.5 Strefa oczekiwania.

Obszar startowy musi posiadać odpowiednio duży, odgradzony i utwardzony obszar o powierzchni około 320 m², zwany jako strefa oczekiwania, Strefa oczekiwania musi zapewniać maksymalnie 42 odrębne miejsca dla zawodników i ich pojazdów.

Strefa oczekiwania musi być ogrodzona płotem o minimalnej wysokości 1,2 m, z bramką bezpieczeństwa (wjazd/wyjazd), zapewniającą odpowiednie bezpieczeństwo osób, które znajdują się wewnątrz tej strefy. Przy wejściu do strefy oczekiwania muszą obowiązywać przepustki.

Musi ona posiadać jedno wejście z parku maszyn i jedno wyjście do maszyny startowej, umożliwiające zawodnikom w prosty sposób wchodzenie i opuszczanie strefy.

Wewnątrz, strefa oczekiwania musi być podzielona na obszar oczekiwania. Obszar oczekiwania musi posiadać 40/30 miejsc, a obszar rezerwowy 2 miejsca dla zawodników i ich

maszyn. Wszystkim osobom przebywającym w tej strefie zaleca się schludny wygląd. Dla profesjonalnego wyglądu zalecane są uniformy drużynowe.

Przy wjeździe do strefy oczekiwania jest umieszczony w miejscu widocznym zegar wskazujący oficjalny czas określony przez kierownika chronometrażystów. W strefie oczekiwania musi znajdować się toaleta.

Palenie w strefie oczekiwania jest zabronione. Znaki „Nie palić” powinny znajdować się przy wejściu do tej strefy.

Motocykl wprowadzony do strefy oczekiwań nie może powrócić przed wyścigiem do parku maszyn i nie podlega wymianie. W strefie oczekiwania dozwolone są prace przy motocyklu.

6.9 OBSZAR METY

6.9.1 Linia mety

Szczególną uwagę należy zwrócić na bezpieczeństwo na obszarze linii mety, aby zabezpieczać drużyny, prasę, publiczność, itp. przed wtargnięciem na tor w chwili kończenia wyścigu. Należy zwrócić szczególną uwagę na wysokość ogrodzenia w tym obszarze, która musi wynosić minimum 1,2 m.

6.9.2 Chronometraż

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

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

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

6.9.4. Biuro Dyrektora Zawodów.

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

Zaleca się by Biuro Kierownictwa Zawodów było ogrodzone płotkami/siatką o minimalnej wysokości 1,2 m, z bramką bezpieczeństwa (wejście/ wyjście).

Zaleca się dla Biura Kierownictwa Zawodów (minimalne kryteria):

- pokój roboczy o powierzchni 20m² z utwardzonym podłożem
- odpowiednia liczba krzeseł i stołów dla 6 osób
- wyposażenie biura (długopisy, spinacze, papier, itp.)
- duża mapa toru (obejmująca wszystkie instalacje i tor)

- połączony z linią bezpośrednią telefon i fax lub telefony komórkowe
- odpowiednie oświetlenie umożliwiające sprawne działanie Biura Kierownictwa Zawodów

Biuro Kierownictwa Zawodów musi rozpocząć działalność zgodnie z harmonogramem zawodów.

6.9.5. Strefa podium – zaleca się n/w kryteria.

Strefa podium musi być ogrodzona płotem zapewniającym odpowiednie bezpieczeństwo osobom które znajdują się wewnątrz tej strefy. Przy wejściu do tej strefy muszą obowiązywać przepustki. Musi posiadać odpowiednią utwardzoną powierzchnię umożliwiającą odwadnianie terenu.

Strefa podium musi być podzielona niskim płotkiem na część podium i część dla fotoreporterów.

Strefa podium jest obszarem zamkniętym i wstęp mają tam tylko upoważnione osoby.

6.9.6. Park zamknięty.

W Mistrzostwach Polski i Pucharze Polski motocykli i motocykli 3 i 4-kołowych musi być zapewniony park zamknięty, gdzie mogą znaleźć się motocykle po zakończeniu drugiego wyścigu.

Park zamknięty musi być utwardzonym terenem, ogrodzonym, posiadającym pomieszczenie dla motocykli zawodników, którzy zajęli pierwsze 3 miejsca. Park zamknięty musi być ogrodzony płotem o minimalnej wysokości 1,2 m, z bramką bezpieczeństwa (wjazd/wyjazd), zapewniającymi odpowiednie bezpieczeństwo motocykli i osób, które znajdują się wewnątrz tej strefy. Przy wejściu do tej strefy muszą obowiązywać przepustki.

W parku zamkniętym zabronione jest palenie. Znaki „Nie palić” powinny być umieszczone przy wjeździe do tej strefy.

6.10 PARK MASZYN

6.10.1. Park maszyn.

Dla Motocrossowych Mistrzostw Polski i Pucharu Polski motocykli i motocykli 3 i 4-kołowych park maszyn musi znajdować się (jeśli to możliwe) na poziomym i utwardzonym terenie i musi posiadać wymiary zgodne z wymogami uwzględniającymi lokalizację i typ zawodów, do których wykorzystywany jest tor.

Musi posiadać minimalną powierzchnię 10.000m² Zaleca się ogrodzenie parku maszyn płotkami/siatką o wysokość minimalnej 1,2 m.

Dla Motocrossowych Mistrzostw Polski i Pucharu Polski motocykli i motocykli 3 i 4-kołowych park maszyn musi być przygotowany i gotowy do przyjmowania ekip na 5 godzin przed otwarciem biura.

Park maszyn musi mieć swoją osobę urzędową (np. Kierownik Parku Maszyn), który jest odpowiedzialny za organizację parku i w pełni zorientowany w potrzebach zawodników/drużyn/przedstawicieli przemysłu podczas trwania zawodów.

Personel organizacyjny parku maszyn musi zapewnić właściwe ustawienie pojazdów znajdujących się w parku. Zalecane jest oznaczenie różnych stref parku kredą lub taśmą.

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

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

W żadnych okolicznościach nie są dozwolone tymczasowe stacje benzynowe w parku maszyn.

W parku maszyn muszą być zainstalowane odpowiednie zbiorniki na nieczystości. Odpady muszą być usuwane regularnie.

Park maszyn musi posiadać odrębny system informacyjno - nagłośnieniowy.

W bezpośrednim sąsiedztwie parku maszyn musi być ustawiona tablica informacyjna dla zawodników. Minimalne wymiary tablicy: 2 m (długość) i 1 m (szerokość).

Park maszyn musi posiadać bezpośredni dostęp do obszaru startowego. Wjazd do parku maszyn z toru i wyjazd z parku maszyn na tor muszą mieć wydzielone drogi komunikacyjne.

Zawodnika poruszającego się po torze podczas treningów i wyścigów nie obowiązują ograniczenia prędkości w sytuacji, gdy nie ma żadnych sygnałów przekazywanych przez osoby funkcyjne za pomocą flag określonych w regulaminie. Drugim miejscem gdzie nie obowiązują ograniczenia prędkości to jest tor prób.

Zawodnik nie ma prawa poruszać się na motocyklu poza parkiem maszyn, a na jego terenie jest zobowiązany do poruszania się po wyznaczonych drogach komunikacyjnych z prędkością gwarantującą bezpieczeństwo innym użytkownikom tych dróg. Za nie przestrzeganie tych warunków na zawodnika może być nałożona kara finansowa, a kolejnym naruszeniu w tych samych zawodach Sędzia Główny może wykluczyć z zawodów.

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

Kierownik Parku Maszyn musi być do dyspozycji podczas trwania zawodów dla zawodników i przedstawicieli drużyn i przemysłu, którzy chcą uzyskać informacje.

W celu zapobieżenia wyciekom paliwa, oleju, płynu hamulcowego itp. na ziemię każdy zawodnik zobowiązany jest do używania maty ekologicznej, dywaników, z materiału wchłaniającego płyny w miejscu serwisu pod motocyklami oraz pod innymi urządzeniami napędzanymi silnikiem spalinowym.

Kary za nie przestrzeganie tego warunku – patrz art. 16.1 i 16.2. Organizator zawodów musi bezwzględnie przestrzegać i egzekwować zapisane powyżej warunki od zawodników.

6.10.2. Punkt kontroli technicznej.

Zaleca się, aby punkt kontroli technicznej znajdował się w pobliżu strefy oczekiwania. Następujące warunki muszą być spełnione dla punktu kontroli technicznej (minimalne kryteria):

- kryta strefa kontroli technicznej o powierzchni 20 m²
- odpowiednia liczba krzeseł i stołów dla sprawnego przeprowadzenia kontroli
- wyposażenie biura (długopisy, spinacze, papier, itp.)
- odpowiednie oświetlenie umożliwiające sprawne działanie kontroli technicznej, a także wykorzystanie urządzeń elektrycznych;

Zaleca się, żeby Kierownik Komisji Technicznej znał język angielski.

Punkt kontroli technicznej musi być ogrodzony płotem/siatką o minimalnej wysokości 1,2 m, z bramką bezpieczeństwa (wjazd/wyjazd), zapewniającym odpowiednie bezpieczeństwo motocykli i osób, które znajdują się wewnątrz tej strefy.

Kontrola techniczna musi rozpocząć działalność o godzinie podanej w regulaminie zawodów.

Punkt kontroli technicznej musi być dostępny podczas trwania zawodów dla zawodników i przedstawicieli drużyn i przemysłu, którzy chcą uzyskać informacje.

W punkcie kontroli technicznej zabronione jest palenie. Znaki „Nie palić” powinny być umieszczone przy wjeździe do tej strefy.

W wypadku protestów dotyczących motocykla, motocykl ten musi być przedstawiony do kontroli technicznej, gdzie musi być dokładnie strzeżony.

6.10.3. Strefa mycia motocykli.

Organizator musi zapewnić strefę mycia motocykli, która musi być wyposażona w 20 kranów z bieżącą wodą i 10 gniazd połączonych z prądem 230 V. Strefa mycia motocykli musi posiadać odpowiednią powierzchnię, na której można wydzielić 20 stanowisk. W strefie mycia motocykli zabronione jest palenie. Znaki „Nie palić” powinny być umieszczone przy wjeździe do tej strefy.

6.10.4. Tor prób

Tor prób musi być zapewniony w parku maszyn.

Obszar toru prób musi składać się z dwóch sąsiadujących torów jednokierunkowych, oddzielonych i zabezpieczonych płotem plastikowym lub belami słomy.

Obszar toru prób musi posiadać następujące minimalne rozmiary: 50 m (długość) i 10 m (szerokość). Musi być całkowicie ogrodzony.

6.10.5. Instalacje sanitarne dla zawodników.

Dla Motocrossowych Mistrzostw Polski i Pucharu Polski motocykli i motocykli 3 i 4-kołowych, park maszyn musi być wyposażony w minimum 4 WC dla mężczyzn i 2 dla kobiet, 2 krany z możliwością poboru wody oraz 3 prysznice dla mężczyzn i 1 dla kobiet.

Podczas trwania zawodów prysznice i toalety powinny być utrzymane w należyтым porządku. Nie można pobierać żadnych opłat od osób posiadających ważne przepustki za korzystanie z tych udogodnień.

6.11. BIURO PRASOWE

Zaleca się.

Dla Motocrossowych Mistrzostw Polski i Pucharu Polski motocykli i motocykli 3 i 4-kołowych zaleca się przygotowanie pomieszczeń i wyposażenie zgodnie z niżej przedstawioną specyfikacją:

- wydzielone, wyraźnie oznaczone (PRESS) miejsce z zadaszeniem (boks do wywiadów)
- stoliki i krzesła, stół konferencyjny, tablica reklamowa z logo sponsorów za stołem konferencyjnym, nagłośnienie
- router internetowy z dostępem dla dziennikarzy lub fax
- woda mineralna, herbata, kawa, gniazda 230 V
- papier maszynowy
- monitor wyświetlający wyniki on-line w miarę możliwości
- pojemnik na wizytówki dziennikarzy
- kosz na odpady

Akredytacje.

- lista dziennikarzy zaproszonych na zawody, akredytacje na podstawie przysłanych zgłoszeń drogą e-mail i na stronie WWW
- identyfikatory ze smyczami
- teczki zawierające: listy zgłoszeń zawodników, harmonogram zawodów, planu toru ze wskazaniem najbardziej atrakcyjnych miejsc pod względem wykonywania zdjęć, opis techniczny toru i zaplecza, foldery sponsorów, foldery przewodniki po okolicach (wydruki, a także na płycie lub pamięci przenośnej), mapa okolic, wykaz najważniejszych telefonów
- kamizelki
- wydawanie akredytacji
- konferencja prasowa przed otwarciem zawodów z władzami zawodów dziennikarzami i zaproszonymi gośćmi

- konferencja z trzema zwycięzcami w każdej klasie
- na bieżąco wydruki wyników kolejnych wyścigów.

Biuro prasowe powinno być obsługiwane przez osoby przeszkolone, które rozumieją potrzeby mediów i musi pozostać otwarte do zakończenia zawodów.

Wstęp do biura prasowego tylko dla osób posiadających odpowiednie upoważnienia.

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

6.12. INSTALACJE DLA PUBLICZNOŚCI

6.12.1 Ogólniki.

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

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

Toalety muszą być utrzymane we właściwym porządku podczas trwania zawodów.

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

6.12.2 Parkingi samochodowe.

Parkingi muszą posiadać łatwy dostęp i odpowiednie kierunki ruchu pojazdami wjeżdżającymi lub wyjeżdżającymi.

Organizacja / personel miejsc parkingowych musi zapewnić prawidłowe ustawienie pojazdów znajdujących się w tej strefie. „Drogi” muszą zawsze być otwarte, aby zapewnić przejazd pojazdów wjeżdżających lub opuszczających strefę, w każdych okolicznościach i w każdym czasie.

Zalecane są osobne parkingi dla motocykli, samochodów i autobusów.

Parkingi muszą być dokładnie patrolowane.

Organizator może pobierać opłaty za korzystanie z parkingów.

6.12.3 Obszar sprzedaży

Obszar sprzedaży musi posiadać łatwy dostęp i odpowiednie kierunki ruchu pojazdami wjeżdżającymi lub wyjeżdżającymi ze strefy.

Organizacja / personel obszaru sprzedaży musi zapewnić prawidłowe ustawienie pojazdów / namiotów znajdujących się w tej strefie. „Drogi” muszą zawsze być otwarte, aby zapewnić przejazd pojazdów wjeżdżających lub opuszczających strefę, w każdych okolicznościach i w każdym czasie. Obszar sprzedaży musi posiadać odpowiednią powierzchnię umożliwiającą odwadnianie terenu. Podczas instalowania obszaru sprzedaży, organizator musi przestrzegać miejscowych przepisów dotyczących bezpieczeństwa, elektryczności, śmieci, itp. Odpady muszą być usuwane regularnie. Strefa musi być dokładnie patrolowana.

6.13. POMOC W NAGŁYCH WYPADKACH

6.13.1. Pomoc medyczna.

Na wszystkich zawodach musi być zapewniona służba medyczna z szefem lekarzy na czele, będącym w kontakcie z kierownictwem zawodów. Zespół medyczny i sprzęt muszą być zgodne z Regulaminem Medycznym PZM.

Przed zawodami przez kierownictwo zawodów i szefa lekarzy musi być opracowany plan ewakuacji osób poszkodowanych.

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

6.13.2. Pomoc straży pożarnej.

Podczas trwania całych zawodów musi być zapewniona wokół toru pomoc ppoż.

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

Zalecane jest, aby na każdej sesji treningowej lub wyścigu była obecna w strefie oczekiwania jedna jednostka mobilna, która następnie zmieni lokalizację na strefę napraw i sygnalizacji zgodnie z przebiegiem zawodów.

Szczególną uwagę należy zwrócić na następujące strefy:

- park maszyn
- strefa pola startowego
- strefa kontroli technicznych
- strefa oczekiwania
- strefa napraw i sygnalizacji
- strefa podium
- obszar sprzedaży
- działalność artystyczna, punkty sprzedaży jedzenia i napojów
- strefa postojowa
- parkingi
- strefy dla publiczności
- gaśnice zgodnie z wymogami dla pojazdów mechanicznych.

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

6.13.3. Plan ewakuacji

Na wypadek niebezpieczeństwa (wypadek, pożar, itp.) przed zawodami musi być ustalony przez kierownictwo zawodów i służby bezpieczeństwa, plan ewakuacji dla całego obiektu (instalacje i tor). Szczególną uwagę należy zwrócić na następujące strefy:

- park maszyn
- strefa kontroli technicznych
- strefa oczekiwania
- strefa napraw i sygnalizacji
- strefa podium
- obszar sprzedaży
- działalność artystyczna, punkty sprzedaży jedzenia i napojów
- parkingi
- strefy dla publiczności.

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

6.14. INDYWIDUALNE MOTOCROSSOWE MISTRZOSTWA I PUCHARY.

6.14.1. Ogólne założenia i warunki.

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

- Regulaminu Sportu Motocyklowego – Zasady Ogólne
- Regulaminu Sportu Motocyklowego – Zasady Rozgrywek Motocross na bieżący rok
- Regulaminu Technicznego dla motocrossu
- Regulaminu Uzupełniającego zawodów
- Kodeksu Medycznego
- Kodeksu Ochrony Środowiska
- Komunikatów uzupełniających GKSM
- Innych przepisów i zarządzeń obowiązujących w RP

6.14.2. Definicja rundy.

Każda runda motocrossowych mistrzostw Polski, Strefy i Okręgu składa się z dwóch wyścigów w każdej klasie. W ramach Pucharu Polski zostanie rozegrana wyłącznie jedna runda finałowa, w której w każdej klasie zostaną rozegrane po dwa wyścigi.

6.14.3. Minimalna i maksymalna granica wieku zawodników.

Granica dla wieku minimalnego zawodników klas MX 65 i MX 85 jest dzień urodzenia, który musi przypadać minimum w przeddzień zawodów, a granica dla wieku maksymalnego kończy się wraz z końcem roku. W pozostałych klasach granica dla wieku minimalnego określonego dla każdej klasy rozpoczyna się z początkiem roku urodzenia zawodnika, a granica dla wieku maksymalnego kończy się wraz z końcem roku.

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

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

6.14.6. Wszystkie osoby związane w jakikolwiek sposób ze zgłoszonym zawodnikiem i jego motocyklem lub uprawnione do przebywania w parku maszyn, strefie oczekiwania, strefie napraw i strefie sygnalizacyjnej i muszą nosić odpowiednie przepustki podczas trwania zawodów.

6.14.7. Działania ocenione przez osoby oficjalne jako niezgodne z regulaminem zawodów i sportu motocyklowego PZM, niegodne sportowca, przeciwne najlepszemu interesowi sportu lub zawodów będą przedmiotem do działań dyscyplinarnych określonych w Regulaminie Sportów Motocyklowych PZM – Zasady Ogólne.

6.15. REGULAMIN UZUPEŁNIAJĄCY

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

6.15.2. Regulamin Uzupełniający zawodów to dokument opracowany przez GKSM, który musi być wypełniony i podpisany przez Dyrektora Zawodów przed wysłaniem do zatwierdzenia.

6.15.3. Regulamin Uzupełniający Mistrzostw Polski i Pucharu Polski wraz z harmonogramem zawodów musi być przesłany do GKSM na 40 dni przed zawodami w celu zatwierdzenia. Po zatwierdzeniu organizator musi go umieścić na swojej stronie internetowej i sprawdzić czy zatwierdzony Regulamin Uzupełniający jest na stronie ZG PZM i ZO PZM, w którym klub jest zrzeszony, a na życzenie przesłać osobie zainteresowanej.

6.15.4. Zatwierdzony przez GKSM Regulamin Uzupełniający nie może być zmieniony. W wyjątkowych sytuacjach Sędzia Główny Zawodów wraz z Dyrektorem Zawodów mogą zmienić harmonogram czasowy, wcześniej zatwierdzony przez GKSM.

6.15.5. Wszystkie zmiany jak również dodatkowe ustalenia, które należy traktować jako integralną część Regulaminu Uzupełniającego, winny zostać podane do wiadomości uczestników tak szybko jak tylko jest to możliwe, Obowiązkiem jest wywieszenie komunikatu na oficjalnej tablicy informacyjnej, jak również ogłoszenie przez spikera zawodów do wiadomości uczestników.

6.16. OSOBY URZĘDOWE

6.16.1. Sędzia Główny na zawody rangi Mistrzostw Polski i Pucharu Polski oraz na inne ogólnopolskie imprezy międzynarodowe organizowane na terenie Polski jest wyznaczany przez GKSM.

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

- sprawdzenie dokumentów oficjalnych zawodów
- sprawdzenie zgłoszeń, licencji zawodników i ich ważności
- sprawdzenie gotowości działań kierownictwa zawodów
- sprawdzenie stanu technicznego toru i infrastruktury bezpośrednio przed zawodami
- zatwierdzenie listy startowej
- rozpatrywanie protestów
- **reagowanie w przypadku łamania zakazu puszczenia muzyki przez publiczny system nagłośnieniowy podczas trwania wyścigów głównych**
- **dopilnowanie, by lista kandydatów zdających egzamin praktyczny na certyfikat została dostarczona do chronometrażu przed treningami**
- **przesyłanie informacji o karach zgodnie z art. 15.4**

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

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

Od 2014 r, organizator jest zobowiązany do wyznaczenia i wpisania do regulaminu uzupełniającego Asystenta Sędziego Głównego Zawodów. Zakres odpowiedzialności i obowiązków określa Sędzia Główny Zawodów.

6.16.3. Delegaci i obserwatorzy GKSM.

GKSM każdorazowo może wyznaczyć Delegata ds. Technicznych. Sprawuje on nadzór nad prawidłowością prac Komisji Technicznej.

6.16.4. Kierownictwo zawodów.

Kierownictwo zawodów stanowią:

- Dyrektor Zawodów i podlegające mu niżej wymienieni kierownicy;
- Kierownik Sekretariatu
- Kierownik ds. Sportowych
- Kierownik ds. Organizacyjnych
- Kierownik Kontroli Technicznej
- Kierownik Chronometrażu
- Kierownik Toru
- **Kierownik Marshali - (wcześniej nazywanych „flagowymi”)**
- Kierownik Opieki Medycznej – Lekarz Zawodów
- Kierownik Parku Maszyn

6.16.5. Organizator może wyznaczyć i podać do publicznej wiadomości także inne osoby funkcyjne.

6.16.6. Dyrektor Zawodów odpowiada za przeprowadzenie zawodów zgodnie z obowiązującymi regulaminami i komunikatami, o ile takie były wcześniej wydane.

Dyrektor Zawodów wybierany jest przez klub organizatora. Aby otrzymać uprawnienia Dyrektora Zawodów upoważniające do pełnienia tej funkcji podczas imprez rangi Mistrzostw Polski i Pucharu Polski oraz od sezonu 2017 również Mistrzostw Strefy - musi obowiązkowo uczestniczyć w corocznym szkoleniu dla Sędziów i Dyrektorów Zawodów organizowanym przez GKSM. **Na zakończenie szkolenia każdy uczestnik, który będzie pełnił funkcję Dyrektora podczas zawodów w/w rangi, jest zobowiązany do rozwiązania pisemnego testu ze znajomości Zasad Rozgrywek Motocross 2018.**

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

6.16.7. Prawa i obowiązki Dyrektora Zawodów:

- odpowiada za przestrzeganie wszystkich obowiązujących przepisów
- musi być obecny przynajmniej na jedną godzinę przed rozpoczęciem zawodów (w momencie otwarcia Biura Zawodów) i pozostać po zawodach do czasu ich całkowitego zakończenia
- Dyrektor Zawodów lub upoważniona przez niego osoba musi w towarzystwie Sędziego Głównego Zawodów, skontrolować tor i bezpieczeństwo instalacji, zanim rozpocznie się trening
- może przedstawić zalecenia Sędziemu Głównemu Zawodów, które mogą mieć wpływ na zmianę opublikowanego programu, takie jak powtórzenie wyścigu, wykluczenie zawodnika, skrócenie wyścigu, wstrzymanie lub odwołanie zawodów
- Dyrektor Zawodów nie może być zawodnikiem gdy pełni tę funkcję i nie może pełnić innych funkcji w danych zawodach
- jest upoważniony do przerwania treningu, wyścigu kiedy w jego ocenie nie ma możliwości zagwarantowania bezpieczeństwa uczestnikom podczas kontynuowania treningu czy wyścigu.(np.: blokada toru spowodowana zbiorową kolizją, a udzielenie pomocy wymaga dłuższego czasu przebywania służb medycznych - ratowniczych na torze lub gwałtowną zmianą warunków atmosferycznych, powodującą, że tor staje się

nie przejezdny lub stwarza duże niebezpieczeństwo dla uczestników, a także w sytuacji, kiedy wszystkie karetki muszą przewieźć poszkodowanych do szpitala). Dyrektor Zawodów o podjęciu decyzji musi jak najszybciej powiadomić Sędziego Głównego Zawodów.

6.17. NUMERY STARTOWE

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

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

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

Numer ten musi odpowiadać normom zawartym w Regulaminie Technicznym art. 11.35.

Zawodnik, który po kolejnej rundzie jest liderem w danej klasie, ma prawo do używania przedniego numeru z czerwonym tłem.

6.18. ZGŁOSZENIA

6.18.1. Zgłaszającym może być klub posiadający licencję ZG PZM lub zawodnik zrzeszony w klubie, który posiada licencję ZG PZM.

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

Termin wysyłania zgłoszeń na I rundę Mistrzostw Polski upływa z końcem czternastego dnia przed zawodami. O terminie decyduje data stempla pocztowego, **wysłania maila lub faksu**. Zawodnika obowiązuje termin zgłoszeń 14-tu dni na podstawie centralnego kalendarza zawodów PZM. Przesłane zgłoszenia po tym terminie nie gwarantują zawodnikowi umieszczenia w programie na liście uczestników. Na kolejne rundy można zgłaszać się w dniu zawodów, ponieważ w programie będą nazwiska zawodników, którzy mają punkty z poprzednich rund. Organizator ma obowiązek umieścić w programie zawodów tych zawodników, mimo że nie mają punktów, a przesłali zgłoszenie w terminie na 14 dni przed zawodami.

6.18.3. Termin zgłoszenia do Pucharu Polski upływa na 14 dni przed zawodami. Przesłane zgłoszenia po tym terminie nie gwarantują zawodnikom umieszczenia ich nazwisk w programie zawodów.

6.18.4. Zawodnicy mają możliwość jednym dokumentem zgłosić się do wszystkich rund Mistrzostw Polski i do Pucharu Polski w momencie dokonywania przedłużenia licencji na dany rok. Dokument zgłoszenia całorocznego do zawodów można stosować również przy zawodach strefowych i okręgowych.

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

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

6.18.7. Po zakończonej kontroli technicznej organizator wywiesi listę dopuszczonych zawodników do zawodów z podziałem na klasy na tablicy informacyjnej.

6.18.8. Każdy zawodnik może startować w ciągu jednego dnia w dwóch klasach, jednak nie więcej, niż w trzech wyścigach. **W regulaminach Mistrzostw Stref, liczba klas w których można startować jednego dnia może zostać zmniejszona do jednej, a wyścigów do dwóch w jednej klasie.** W przypadku gdy zawodnikowi udowodni się naruszenie regulaminu zostanie wykluczony z wszystkich wyścigów w których startował w danym dniu.

6.19. STRÓJ I WYGLĄD ZAWODNIKÓW I MECHANIKÓW.

6.19.1. Strój zawodnika.

Zawodnik jest odpowiedzialny za wybór właściwego kasku i stroju, który będzie zapewniał odpowiednie bezpieczeństwo. Pomimo, że FIM zatwierdza materiały, nie gwarantuje jakości produktu producenta. Zawodnicy muszą polegać na swych własnych ocenach w wyborze kasku i ubioru pod kątem bezpieczeństwa i trwałości.

Powyższy ubiór musi być stosowany przez zawodników we wszystkich zawodach:

Kaski

Kaski muszą być zgodne z Regulaminem Sportu Motocyklowego, muszą być oznaczone jednym z oficjalnych, standardowych oznaczeń określonych w Regulaminie Technicznym Motocrossu.

Ochrona oczu

Ochrona oczu musi być zgodna z Regulaminem Technicznym Motocross i musi być zakładana na starcie każdego treningu, kwalifikacji lub wyścigu.

Sprzęt i odzież ochronna

Sprzęt i odzież ochronna musi być zgodna z Regulaminem Technicznym Motocross.

Numery startowe

Zawodnicy muszą nosić plecowe numery startowe zgodne z wymogami Regulaminu Technicznego Motocross, mogą je nadrukować na ubiorach.

Nazwisko zawodnika

Zaleca się, aby nazwisko zawodnika pojawiło się na linii ramion, na plecach zawodnika.

6.19.2. Wygląd zawodnika i mechanika.

Wszyscy zawodnicy i mechanicy muszą prezentować czysty i schludny wygląd.

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

6.20. WSTĘPNA WERYFIKACJA.

6.20.1 Kontrola administracyjna.

Zawodnicy w biurze zawodów muszą okazać następujące dokumenty:

- potwierdzenie dokonanej wpłaty wpisowego,
- licencję sportową z wpisem ważnych badań lekarskich,
- zgłoszenie, o ile wcześniej zawodnik nie przesłał zgłoszenia całorocznego przed rozpoczęciem sezonu,
- licencję sponsorską (jeżeli taką posiada),
- kartę zdrowia zawodnika sportów motocyklowych - jeżeli nie posiada wpisu do licencji lub odczyt z licencji nie jest możliwy - z potwierdzoną aktualną zdolnością do uprawiania sportów motocyklowych przez przychodnię sportowo – lekarską albo lekarza o specjalności medycyny sportowej lub posiadającego certyfikat nadany przez PTMS,

6.20.2. Po pozytywnym odbiorze administracyjnym, zawodnik otrzymuje dokumenty zawodów, a w szczególności kartę badania kontrolnego i transponder, uprawniające go do przedstawienia motocykla do badania kontrolnego.

Organizator zobowiązany jest każdemu zawodnikowi wręczyć harmonogram czasowy zawodów.

6.20.3 Od chwili otrzymania przez zawodnika karty badania technicznego staje się on uczestnikiem zawodów i od tego momentu liczba wydanych kart badania technicznego określa nam ilu uczestników zgłosiło się do uczestnictwa w zawodach. Bez względu na to czy po badaniach technicznych zawodnik został dopuszczony do zawodów czy nie, traci prawo do zwrotu wpisowego z zastrzeżeniem art. 13.4.

6.20.4. Zdeponowane dokumenty zawodnika zwracane są w Biurze po zawodach po zdaniu transpondera. Zawodnik nie wpłaca kaucji za transponder, ponieważ licencja jest zastawem. Osoby przystępujące do egzaminu na certyfikat muszą wpłacić kaucję za transponder lub złożyć dokument tożsamości, który zostanie zwrócony po zdaniu transpondera.

6.20.5. Badanie kontrolne przeprowadza Komisja Techniczna zawodów wg karty badania odbioru technicznego wypełnionej i podpisanej przez zawodnika.(stan techniczny pojazdu). Komisja identyfikuje motocykl i sprawdza jego zgodność ze zgłoszeniem. Ocena stanu technicznego pojazdu dokonuje się na podstawie oceny wzrokowej. Komisja nie odpowiada za wady ukryte pojazdu.

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

6.20.6. Motocykl do badania kontrolnego musi być przedstawiony w stanie czystym, gotowym do treningów i wyścigów.

6.20.7. Zawodnik zobowiązany jest do przedstawienia do kontroli technicznej:

- motocykla/motocykli (maksymalnie 2 dla każdej z klas, w których startuje),
- kasku,
- numeru plecowego.

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

6.20.8. Wszystkim zawodnikom i zawodniczkom, a szczególnie tym, którzy nie mają ukończone 18 lat zaleca się używania podczas treningów i wyścigów kołnierza ochronnego.

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

Każdy zawodnik musi przedstawić swój motocykl/motocykle pod swoim nazwiskiem i numerem, tak jak zadeklarował na odbiorze administracyjnym. Jeżeli zawodnik zgłasza do kontroli technicznej dwa motocykle, to te motocykle muszą posiadać silniki o pojemności jakie można stosować w klasie do której zawodnik jest zgłoszony.

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

6.20.11. Kierownik Kontroli Technicznej po zakończonym badaniu kontrolnym motocykli przekazuje protokoły do Biura Zawodów.

6.20.12. Numery startowe umieszczone na motocyklu zawsze muszą być zgodne z zgłoszeniem.

6.20.13. Kamery na motocyklach. – **zgodnie z RSM Zasady Ogólne 2018 r.**

6.21. KONTROLA TORU.

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

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

6.22. SPOTKANIE SĘDZIEGO GŁÓWNEGO ZAWODÓW Z ORGANIZATOREM.

Sędzia Główny Zawodów w uzgodnieniu z Dyrektorem Zawodów przeprowadza spotkanie organizacyjne (przed rozpoczęciem kontroli technicznej), z udziałem kierownictwa zawodów i z przedstawicielem odpowiedzialnym za osoby funkcyjne.

6.23. TRENING DOWOLNY, TRENING KWALIFIKACYJNY I WYŚCIG KWALIFIKACYJNY

6.23.1. W czasie treningu dowolnego, kwalifikacyjnego lub wyścigu kwalifikacyjnego zawodnicy mogą używać tylko motocykli wcześniej odebranych przez komisję techniczną

pod ich własnym nazwiskiem i numerem startowym. Zamiany motocykla podczas treningu kwalifikacyjnego można dokonać wyłącznie w strefie napraw. Podczas wyścigu kwalifikacyjnego i wyścigów właściwych zamiana motocykla jest zakazana, z zastrzeżeniem art. 6.29.

6.23.2. Data i godzina treningów musi być podana w Regulaminie Uzupełniającym zawodów.

6.23.3. Zezwala się na łączenie treningu i w uzasadnionych przypadkach wyścigów dla różnych klas z wyłączeniem klasy MX 65. Klasa MX 85 jeśli jest to w ocenie Sędziego Głównego Zawodów możliwe, może być połączona tylko z klasą MX Kobiet.

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

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

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

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

6.23.8. Wszystkie treningi muszą odbywać się pod nadzorem Sędziego Głównego Zawodów.

6.24. ODPRAWA ZAWODNIKÓW.

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

Obecni muszą być: Asystent/Asystenci Sędziego Głównego, Dyrektor Zawodów i Kierownik **Marshali**.

6.25. WYŚCIGI.

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

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

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

6.26. WYNIKI WYŚCIGÓW.

Godzina rozdania nagród powinna być podana w Regulaminie Uzupełniającym zawodów wraz z podaniem miejsca ceremonii rozdania nagród.

Sędzia Główny Zawodów obowiązkowo musi przesłać sprawozdanie do Biura Sportu i Turystyki ZG PZM, w ciągu 7 dni od zakończonych zawodów.

6.27. ZAWODNICY SPÓŹNIENI DO STREFY OCZEKIWANIA I REZERWOWI.

Spóźnienie do strefy oczekiwania może mieć miejsce do momentu, gdy zabrzmi gwizdek na 3 min. i 30 s. przed startem. Za spóźnienie kara zgodna z tabelą nr 1. Po tym momencie zawodnicy rezerwowi w liczbie równej ilości wolnych miejsc na maszynie startowej, stają się pełnoprawnymi uczestnikami wyścigu. Pozostali zawodnicy rezerwowi opuszczają strefę oczekiwania.

6.28. STREFA OCZEKIWANIA I PROCEDURA STARTU.

6.28.1. Sędzia Główny Zawodów musi obserwować przebieg procedury startowej.

Na obszar za maszyną startową obowiązuje zakaz wstępu i powinien on być przestrzegany w konsekwentny sposób, zapewniający na ile to możliwe równe warunki dla wszystkich zawodników. Nikt, za wyjątkiem zawodników, osób urzędowych i fotografów, nie może przebywać na obszarze przed maszyną startową. Zawodnikom wolno - bez użycia narzędzi i bez korzystania z pomocy zewnętrznej - przygotować wybrane miejsce przed maszyną startową, z którego zamierza wystartować.

W strefie oczekiwania obowiązuje procedura przedstawiona w tabeli nr 1.

Tabela nr 1	
20 min. przed startem	Wjazd do strefy oczekiwania zostaje otwarty. Zawodnicy mogą przygotować swoje miejsca przed maszyną startową.
7 min. przed startem	Wjazd do strefy oczekiwania zostaje zamknięty. Motocykle wszystkich zakwalifikowanych zawodników i rezerwowych muszą znajdować się w strefie oczekiwania. Za spóźnienie zawodnik otrzyma karę 1 min doliczoną do uzyskanego przez siebie czasu w danym wyścigu. Wjazd do strefy oczekiwania najpóźniej do momentu zamknięcia bramki wjazdowej z okrążenia zapoznawczego. Motocykle spóźnionych zawodników będą wpuszczane do obszaru oczekiwania. Jako ostatni wyjadą na linię startu. Po zamknięciu bramy wjazdowej do strefy oczekiwania, automatycznie jest otwarta bramka do wyjazdu na tor, na zapoznawczą rundę. Zawodnicy mogą wyjechać na okrążenie zapoznawcze.
4 min. i 30s. przed startem	Zostaje zamknięta bramka wyjazdowa na rundę zapoznawczą . Zostaje zamknięta bramka wjazdowa do strefy oczekiwania z okrążenia zapoznawczego. Zawodnicy spóźnieni z zapoznawczej rundy będą wpuszczone do obszaru oczekiwania. Za spóźnienie zawodnik otrzyma karę 1 min doliczoną do uzyskanego przez siebie czasu w danym wyścigu. Jako ostatni wyjadą na linię startu.
3 min. 30 s. przed startem	Na gwizdek, wszyscy z wyjątkiem zawodników i jednego mechanika każdego zawodnika oraz osoba z parasolem nad zawodnikiem, ekipy telewizyjnej i niezbędnych osób urzędowych muszą opuścić strefę oczekiwania. Maszyna startowa jest pusta. Zawodnicy rezerwowi, którzy nie mogą startować muszą opuścić obszar rezerwowy. Mechanicy i osoby trzymające parasole pozostają nadal w strefie oczekiwania. Wjazd miejsce startu(maszynę startową) pozostaje zamknięte. Otwierany jest wjazd i zawodnicy udają się do maszyny startowej.
3 min. przed startem	Wszyscy mechanicy i osoby trzymające parasole pozostają w strefie oczekiwania do końca startu. Tylko zawodnicy, ekipa telewizyjna i niezbędne osoby urzędowe mogą przebywać w strefie startu (przed i przy maszynie startowej).

6.28.2. Organizator zobowiązany jest do zamontowania zegara z podziałem na minuty i sekundy przy wjeździe do strefy oczekiwania na godzinę przed rozpoczęcie treningów i musi być dostępny do zakończenia ostatniego wyścigu.

6.28.3. W klasach gdzie startują zawodnicy na motocyklach dwukołowych start do wyścigu musi odbyć się z jednego rzędu – max. 40 zawodników, a w klasie MX QUAD zawodnicy startują z dwóch rzędów po 15 zawodników w każdym rzędzie. Zawodnicy w drugim rzędzie są ustawieni za plecami zawodników ustawionych w pierwszym rzędzie. Gdy wszyscy zawodnicy są na linii startu, starter sam unosi lub zleca innej osobie na uniesienie tablicy „15 sekund” .Po upływie 15 sekund zmienia na tablice „5 sekund” i maszyna startowa zostanie

zwolniona po upływie 5 sekund, a nie później niż 10 sekund od momentu pokazania tablicy „5 sekund”.

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

Zawodnicy którzy mieli problem z opuszczeniem strefy oczekiwań do czasu pokazania tablicy z napisem „15 sekund” muszą pozostać w strefie do czasu zwolnienia maszyny startowej.

6.29. PRZERWANIE WYŚCIGU.

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

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

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

Zawodnicy rezerwowi mogą wziąć udział w ponownym starcie, jeżeli jeden lub więcej zawodników z pierwszego startu jest niezdolnych do wzięcia udziału lub zostali wykluczeni przez Sędziego Głównego Zawodów. W przypadku falstartu zawodnicy wracają do strefy oczekiwania, a ponowny start ma miejsce jak tylko to jest możliwe.

Nie jest dozwolona zmiana motocykla po falstartcie. Po falstartcie nie będą wprowadzeni zawodnicy rezerwowi.

Ponowny start wyścigu głównego może odbyć się tylko raz, z wyjątkiem falstartu. Jeżeli jest konieczność zatrzymania wyścigu po raz drugi i jeżeli nie upłynęła połowa czasu regulaminowego, wyścig będzie uważany za nieważny.

6.30. CISZA W PARKU MASZYN.

Cisza nocna w parku maszyn obowiązuje od godziny 23.00 do godziny 7.00 dnia następnego.

6.31. SESJA AUTOGRAFOWA.

Zawodnicy mogą być poproszeni o udział w sesji podpisywania autografów zorganizowanej przez organizatora zawodów.

6.32. ZACHOWANIE ZAWODNIKA I POMOC PODCZAS TRENINGU I WYŚCIGU.

6.32.1. Zawodnicy przez cały czas muszą stosować się do przepisów sportu motocyklowego. Zawodnicy muszą być fizycznie i psychicznie przygotowani do kontrolowania swojej jazdy na motocyklu w celu zapewnienia bezpieczeństwa innym zawodnikom, osób urzędowych widzów i innych osób biorących udział w zawodach.

6.32.2 Zawodnicy ponoszą odpowiedzialność za działania członków ich drużyn.

6.32.3 Zawodnicy muszą przestrzegać oficjalnych sygnałów flagowych i tablic, za pomocą których udzielana jest im informacja.

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

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

6.32.6. Zabrania się zatrzymywania na torze i oglądania wyścigów podczas treningów i wyścigów. Jedynym dozwolonym miejscem zatrzymywania się na torze jest strefa napraw i sygnalizacji. Za nie przestrzeganie tego zakazu zawodnik może być ukarany, a najwyższą karą może być wykluczenie z wyścigu. W przypadku problemów sprzętowych zawodnik ma obowiązek opuścić tor wraz z motocyklem w miejsce jakim jest strefa bezpieczeństwa wyznaczona po obu stronach toru.

6.32.7. Korzystanie na torze z obcej pomocy zewnętrznej w czasie trwania treningu kwalifikacyjnego, wyścigów kwalifikacyjnych i wyścigów głównych – wyłączając osoby wyznaczone przez organizatora pełniące swoje obowiązki w interesie bezpieczeństwa - jest zabronione, a zawodnik który z takiej pomocy świadomie skorzystał może być ukarany. Dyrektor Zawodów propozycję każdej kary przedstawia Sędziemu Głównemu Zawodów.

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

6.32.9. Podczas treningów i wyścigów konsultacje między członkami drużyny i zawodnikami są ograniczone tylko do wyznaczonej strefy napraw i sygnalizacji.

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

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

6.32.12. Tankowanie paliwa jest dozwolone, ale musi odbywać się przy zgaszonym silniku. Nie można przeprowadzać żadnych wymian ubioru ochronnego, tankowania lub serwisu technicznego na torze poza strefą napraw i sygnalizacji.

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

6.32.14. Zawodnicy, którzy zjadą do parku maszyn podczas treningu **kwalifikacyjnego** lub wyścigu nie mają prawa powrotu na tor i kontynuowania jazdy. Zawodnicy wracający do strefy napraw i sygnalizacji lub do parku maszyn powinni zachować ostrożność

6.32.15. Zaleca się by - w celu przypomnienia zasad obowiązujących w regulaminie - Sędzia Główny Zawodów wraz z Dyrektorem Zawodów zorganizowali obowiązkowe spotkanie zawodników klasy MX 65, ich opiekunów oraz kierownika osób funkcyjnych organizatora - odpowiedzialnych za udzielanie pomocy na torze. Sędzia Główny Zawodów może wyrazić

zgodę na udzielenie pomocy zawodnikom klasy MX 65 przy zajmowaniu miejsca na polu startowym. Sposób udzielenia pomocy musi być przedstawiony zainteresowanym w strefie oczekiwania.

6.32.16. Zawodnik raz zajmując pozycje przy maszynie startowej, nie może jej zmieniać, powrócić do strefy oczekiwania lub uzyskać pomoc przed startem.

Zawodnicy mający problemy techniczne przy maszynie startowej muszą czekać na pomoc, aż maszyna startowa opadnie.

Za nieprzestrzeganie tej zasady zawodnik może być ukarany do wykluczenia z wyścigu włącznie.

6.33. SYGNAŁY OFICJALNE.

6.33.1. Oficjalne sygnały mogą być podawane na białych tablicach o wymiarach 750 mm długości i 650 mm szerokości z czarnymi dużymi cyframi „15 i 5”. Cyfry powinny mieć 500 mm wysokości.

Tabela nr 2

Tablica 15 sekund (15'') – na starcie	Trzymana 15 sekund
Tablica 5 sekund – na starcie	Od pokazania - maszyna startowa opadnie pomiędzy 5, a 10 sekundą

6.33.2. Oficjalne sygnały flagowe nadawane są flagą o wymiarach 750 mm długości i 600 mm szerokości.

Tabela nr 3

Sygnal	Znaczenie
Czerwona powiewająca flaga (wszystkie falstarty muszą być sygnalizowane czerwoną powiewającą flagą).	Wszyscy zawodnicy muszą się zatrzymać
Czarna flaga i tablica z numerem zawodnika.	Zawodnik musi opuścić tor
Żółta flaga, trzymana nieruchomo	Niebezpieczeństwo zachować ostrożność
Żółta flaga, „ <u>machana</u> ” przez <u>Marshala</u>	Bezpośrednie niebezpieczeństwo, przygotować się do zatrzymania, nie wyprzedzać.
Niebieska flaga, „ <u>machana</u> ” przez <u>Marshala</u> flagi mogą używać tylko dodatkowe osoby, specjalnie do tego wyznaczone).	Ostrzeżenie: zaraz cię zdublują.
Zielona flaga (zielona flaga może być używana tylko podczas procedury startu).	Trasa wolna do rozpoczęcia wyścigu.
Czarno biała szachownica	Koniec treningu/wyścigu.

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

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

6.33.6 **Marshal** muszą nosić koszule, uniformy w neutralnym kolorze w żadnym wypadku w żółtym lub czerwonym ponieważ mogą być myleni z flagami. Na każdym stanowisku musi być przynajmniej jeden **Marshal** i w razie uznania za stosowne, jedna osoba do pomocy zawodnikom w interesie bezpieczeństwa.

Jeden lub więcej dodatkowych **Marshali** zalecane jest na skokach. Po zakończeniu zawodów **Marshale** muszą pozostać do czasu rozpatrzenia protestów.

6.34. WYNIKI.

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

6.34.2. Pozostali zawodnicy przekraczający linię mety będą zatrzymani bez względu na ilość przejechanych okrążeń.

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

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

6.34.5 Warunkiem sklasyfikowania zawodnika w wyścigu klasy, do której został zgłoszony, jest przejechanie przez niego minimum 75% ilości okrążeń zwycięzcy wyścigu tej klasy. W przypadku, gdy ilość okrążeń wymaganych do klasyfikacji jest ułamkiem, zaokrąglamy ją do liczby całkowitej w dół. O kolejności na mecie w przypadku jednakowej ilości okrążeń decyduje kolejność przekraczania linii mety. Pomiar czasu wyścigu kończy się 5 minut od momentu przekroczenia linii mety przez zwycięzcę wyścigu. **Limit przejechanych 75% okrążeń zwycięzcy dotyczy wyłącznie zawodów rangi Mistrzostw i Pucharu Polski motocykli. W Mistrzostwach Polski Quadów - jako warunku sklasyfikowania - nie ma określonego limitu procentowego ilości przejechanych okrążeń w stosunku do zwycięzcy. Warunek sklasyfikowania zdających egzamin praktyczny na certyfikat w motocyklach i quadach regulują odrębne zapisy w Regulaminie Sportu Motocyklowego – Zasady Ogólne 2018.**

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

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

6.34.8. Po każdym wyścigu wyniki muszą być wywieszane na tablicy ogłoszeń z podaniem czasu wywieszenia. Po upływie 30 min od momentu wywieszenia wyników jeżeli nie wpłynął oficjalny protest dotyczący wyników, wyniki te uważa się za oficjalne. Wszystkie wyniki oficjalne muszą być zatwierdzone przez Sędziego Głównego Zawodów.

6.34.9. W Regulaminie Uzupełniającym zawodów musi być podana godzina lub określony termin wręczania pucharów i nagród rzeczowych. Dla zdyscyplinowania uroczystości wręczania nagród, ustala się: puchary i nagrody rzeczowe nie odebrane osobiście podczas oficjalnej ceremonii wręczania przez zawodnika pozostają w dyspozycji organizatora bez możliwości odebrania ich w późniejszym terminie.

6.35. PROTESTY.

6.35.1. Każdy protest musi być zgłoszony na piśmie i poparty obowiązującą kaucją zwrotną w przypadku uznania protestu. Protesty nie mogą być zgłaszane później niż:

- 20 min po zakończeniu wyścigu – w sprawach motocykli, paliwa, zachowania się zawodników na torze itp. - za czas zakończenia wyścigu uznaje się czas zamknięcia pomiaru czasu przez chronometraż
- do 30 min po ogłoszeniu prowizorycznych wyników (wywieszenia wyników) , jeżeli protest dotyczy tych wyników.

6.35.2. Protesty powinny składane być u Dyrektora Zawodów. Protest może zgłosić wyłącznie kierownik ekipy lub zawodnik. Protest złożony przez inne osoby nie będzie rozpatrywany. W przypadku zawodnika niepełnoletniego przy składaniu protestu może uczestniczyć jego opiekun.

6.35.3. Każdy protest musi być poparty kwotą w wysokości 200 PLN. W razie uznania protestu wpłacona kwota musi być zwrócona wpłacającemu. W przypadku nie uznania protestu wpłacona zostaje u organizatora. Jeżeli protest dotyczy demontażu motocykla musi być uzupełniony kwotą 500 PLN.- silnik dwusuwowy, 1000 PLN – silniki czterosuwowe. Kwota ta jest należna zawodnikowi demontującemu motocykl w przypadku nie uznania protestu. W innych przypadkach nie uznania protestu wpłacona kwota zostaje u organizatora.

6.36. WERYFIKACJA I KONTROLA PO WYŚCIGU.

6.36.1. Kontrola głośności po wyścigu.

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

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

6.36.2. Weryfikacja końcowa.

Bepośrednio po zakończeniu ostatniego wyścigu 3 pierwsze motocykle z każdego wyścigu na wniosek Sędziego Głównego Zawodów mogą zostać umieszczone w zamkniętym parku do kontroli technicznej. Motocykle muszą tam pozostać przez 30 min od przyjazdu zwycięzcy na metę na wypadek protestu lub wymagana była dalsza kontrola.

6.36.3. Paliwa.

Każdy zawodnik zobowiązany jest do używania benzyny bezołowiowej ogólnie dostępnej.

6.36.4 Testy antydopingowe i na obecność alkoholu we krwi.

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

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

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

6.37. RUNDA HONOROWA.

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

6.38. KONFERENCJA PRASOWA.

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

ART. 7. REGULAMIN SZCZEGÓŁOWY MIĘDZYNARODOWYCH INDYWIDUALNYCH MISTRZOSTW POLSKI W MOTOCROSSIE.

7.1.1. Międzynarodowe Indywidualne Mistrzostwa Polski będą rozgrywane w następujących klasach: MX 65, MX 85, **MX 125**, MX KOBIEC, MX 2, MX 2 JUNIOR, MX OPEN, MX MASTERS, MX QUAD OPEN, **MX QUAD JUNIOR**.

7.1.2. Dla klasy MX 2 Junior nie będzie rozgrywanych oddzielnych wyścigów. Wyniki dla klasy MX 2 Junior będą ustalane na podstawie zajętych miejsc i zdobytych punktów przez zawodników tej klasy w wyścigach klasy MX 2. Klasyfikacja w klasie MX 2 Junior będzie prowadzona przez cały sezon, ale bez wręczania nagród w każdej rundzie. W klasie MX 2 Junior zostaną przyznane tytuły na koniec sezonu, pod warunkiem sklasyfikowania minimum 15 zawodników. Warunkiem przyznania tytułu jest sklasyfikowanie zawodnika w minimum 3 rundach. Zawodnicy zgłaszający się do startu w klasie MX 2 JUNIOR automatycznie są zgłaszani do startu w klasie MX 2.

7.1.3. Warunkiem przyznania tytułów mistrzowskich jest uzyskanie punktów w końcowej klasyfikacji przez co najmniej 12 zawodników w klasie (w przypadku klasy MX2 Junior liczba ta wynosi 15).

7.1.4. Na końcowy wynik o Indywidualne Mistrzostwo Polski w klasach: MX 65, MX 85, **MX 125**, MX KOBIEC, MX 2, MX 2 JUNIOR, MX OPEN, MX MASTERS, MX QUAD OPEN, **MX QUAD JUNIOR** składa się suma punktów z wszystkich odbytych rund.

7.1.5. Jeżeli w klasie MX QUAD - OPEN po wszystkich odbytych rundach będzie sklasyfikowanych 20 zawodników, a w tej liczbie będzie **6** zawodników w wieku juniora (14-19 lat) to zostaną przyznane tytuły dla juniorów. Jeżeli te warunki nie zostaną spełnione to tytuły będą tylko w klasie MX QUAD – OPEN.

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

7.1.7. W przypadku, gdy przy Mistrzostwach Polski MX QUAD będą rozgrywane Mistrzostwa Strefy razem w klasie MX QUAD OPEN mogą wystartować zawodnicy z

licencjami A, B i C. Ustalanie wyników i punktacji Mistrzostw Polski odbędzie się zgodnie z miejscami zajętymi w wyścigu, po usunięciu zawodników zgłoszonych wyłącznie do Mistrzostw Strefy. Miejsca przyznawane będą następować kolejno po sobie, bez brania pod uwagę zawodników zgłoszonych wyłącznie do Mistrzostw Strefy.

7.2. PODZIAŁ NA KLASY I WYMAGANIA LICENCYJNE:

MX 65

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

Wiek zawodników: od 8 lat do 12 lat (granica minimalnego wieku zawodników – patrz również art. 6.14.3.).

Licencja: A

MX 85

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

Wiek zawodników : od 10 lat do 14 lat (granica minimalnego wieku zawodników – patrz również art. 6.14.3.).

Licencja A

MX 125

Motocykle o pojemności od 100 do 125cc 2T

Wiek zawodników: od 14 lat do 18 lat

Licencja A

MX 2 JUNIOR

Motocykle o pojemności od 100 do 125cc 2T i od 175 do 250cc 4T

Wiek zawodników: od 14 do 21 lat

Licencja A

(Klasa MX 2 JUNIOR bez oddzielnych wyścigów - rozgrywana w ramach wyścigów klasy MX 2).

MX 2

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

Wiek zawodników: od 14 lat

Licencja A

MX OPEN

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

Wiek zawodników: od 14 lat

Licencja A

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

Wiek zawodników: od **17** lat

Licencja A

UWAGA!!!

W przypadku niskiej frekwencji w klasie MX Open w sezonie 2018, od sezonu 2019 możliwe połączenie klas MX Open i MX 2 z oddzielną klasyfikacją.

MX MASTERS

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

Wiek zawodników: od 40 lat

Licencja A

MX KOBIET

Motocykle o pojemności od 85 (**rozmiar kół minimum 16-19**) **do 250cc 2T**

Wiek zawodniczek od 14 lat

Licencja A

Motocykle o pojemności od 150 do 250cc 4T

Wiek zawodniczek od 14 lat

Licencja A

MX QUAD OPEN i MX QUAD JUNIOR

OPEN

Quady o pojemności do 450cc 2T lub 4 T

Wiek zawodnika od 14

Licencja A

Quady o pojemności do 550cc 2T lub 4T

Wiek zawodników od 17 lat

Licencja A

JUNIOR

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

Wiek zawodników od 14 do 19 roku życia

Licencja A

(Klasa MX QUAD JUNIOR bez oddzielnych wyścigów - rozgrywana w ramach wyścigów klasy MX QUAD OPEN).

7.3 CZAS TRWANIA WYŚCIGU W POSZCZEGÓLNYCH KLASACH:

- MX 65 12 min. + 2 okrążenia
- MX 85 20 min. + 2 okrążenia
- MX 125 20 min. + 2 okrążenia
- MX 2 (MX 2 JUNIOR) 20 min. + 2 okrążenia
- MX OPEN 20 min. + 2 okrążenia
- MX MASTERS 15 min. + 2 okrążenia
- MX KOBIET 15 min. + 2 okrążenia
- MX QUAD OPEN 20 min + 2 okrążenia

7.4. LICZBA RUND.

7.4.1. Ilość rund w Międzynarodowych Indywidualnych Mistrzostwach Polski. w sezonie **2018** zgodnie z kalendarzem zatwierdzonym przez Zarząd Główny PZM.

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

7.5 TRENINGI.

W treningu dowolnym nie obowiązuje ograniczenie do 40 zawodników na trasie. W klasach MX 125, MX 2, MX OPEN i MX MASTERS przy małej frekwencji Sędzia Główny Zawodów może wyrazić zgodę na wspólny trening, ale nie więcej jak dwie klasy. MX Kobiet

w uzasadnionych przypadkach można połączyć w treningach i wyścigach wyłącznie z klasą MX 85. Czas i kolejność treningów dla danych klas wg załączonego harmonogramu.

7.6. KOLEJNOŚĆ WJAZDU NA START

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

7.6.2. Zawodnik, który przedstawił do kontroli technicznej dwa motocykle i zostały dopuszczone do zawodów może użyczyć jeden z nich drugiemu zawodnikowi którego motocykl podczas treningu lub w pierwszym wyścigu uległ awarii. Zawodnik w wypożyczonym motocyklu musi zmienić na swój numer startowy i używać transponder który otrzymał w Biurze Zawodów. Fakt ten musi zgłosić i złożyć na piśmie zainteresowany zawodnik lub kierownik ekipy na ręce dyrektora zawodów, nie później jak 30 min przed planowanym startem.

7.6.3. Obowiązuje komputerowy pomiar czasu na treningach i obliczanie wyników na zawodach Kolejność wjazdu na maszynę startową zawodników wg uzyskanych czasów podczas treningu kwalifikacyjnego w dniu zawodów z zastrzeżeniem art. 6.23.4. Jeżeli zawodnik raz zajął miejsce przy maszynie startowej, nie może go zmieniać.

7.6.4. W szczególnym przypadku, braku pomiaru czasu podczas treningu w pierwszej rundzie o wjeździe na maszynę startową decydują miejsca od 1 do 8 w klasie – wg wyników za rok **2017** + zawodnicy zmieniający klasę, którzy posiadają tytuł Mistrza Polski za rok **2017**. Pozostali zawodnicy wg losowania. We wszystkich następnych zawodach wg zdobytych punktów w rozegranych dotychczas rundach. Zawodnicy bez zdobytych punktów wg losowania.

7.7. KLASYFIKACJA

7.7.1. Zawodnicy startujący na motocyklach we wszystkich klasach za sklasyfikowanie w zawodach otrzymują punkty według tabeli numer 4a, a zawodnicy startujący na quadach według tabeli numer 4b. Nie obowiązuje limit w motocyklach 6, a w quadach 4, żeby być sklasyfikowanym i mieć przyznane punkty za start w zawodach.

Tabela nr 4a

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

Tabela nr 4b

Miejsce	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Punkty	35	30	28	27	26	25	24	23	22	21	20	19	18	17	16
Miejsce	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30

Punkty	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1
--------	----	----	----	----	----	----	---	---	---	---	---	---	---	---	---

7.7.2. Lider klasyfikacji generalnej po danej rundzie w każdej z klas za wyjątkiem MX2 JUNIOR i MX QUAD JUNIOR, ma prawo startować w rundzie kolejnej z czerwonym tłem i białym numerem startowym na przedniej tablicy

7.7.3. Przy równej ilości punktów w klasyfikacji końcowej sezonu decyduje większa liczba lepszych miejsc.

7.7.4. W przypadku równej liczbie punktów i miejsc zostaną przyznane równorzędne tytuły mistrzowskie.

7.7.5. Punktacja do nagród pucharowych lub rzeczowych po dwóch wyścigach w poszczególnych rundach - wg następujących zasad: 1 miejsce 50 /35pkt.. 2 miejsce 44/30 pkt. itd. wygrywa zawodnik z większą liczą punktów. W przypadku równej ilości punktów po dwóch wyścigach decyduje lepsze miejsce w drugim wyścigu.

7.8. HARMONOGRAM CZASOWY MIĘDZYNARODOWYCH INDYWIDUALNYCH MISTRZOSTW POLSKI W MOTOCROSSIE.

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

7.8.2 Sędzia Główny Zawodów w wyjątkowych sytuacjach ma prawo do zmiany wcześniej zatwierdzonego harmonogramu przez GKSM. (wyjątkowe sytuacje to: bardzo trudne warunki atmosferyczne, dostosowanie się do zarządzeń, ogłoszeń wydanych przez władze kraju).

ART. 8 REGULAMIN SZCZEGÓŁOWY KLUBOWYCH MISTRZOSTW POLSKI.

8.1. KLUBOWE MISTRZOSTWA POLSKI

8.1.1 Będą rozgrywane w kategorii Junior i Senior (motocykle) i w klasie MX QUAD.

8.1.2 Do kategorii Junior będą zaliczane wyniki wszystkich zawodników klasy MX 65, MX 85 i MX 125.

8.1.3. Do klasyfikacji klubowej Senior zalicza się 10 najlepszych wyników osiągniętych w pierwszych wyścigach klas MX KOBIEC, MX 2, MX OPEN, MX MASTERS przez wszystkich zawodników danego klubu zgłoszonych do zawodów oraz analogicznie 10 najlepszych wyników osiągniętych w drugich wyścigach klas MX KOBIEC, MX 2, MX OPEN, MX MASTERS przez wszystkich zawodników danego klubu zgłoszonych do zawodów. Suma punktów z 20 wyników zaliczonych z pierwszych i drugich wyścigów, będzie wynikiem klasyfikacji klubowej Senior w danej rundzie.

W przypadku braku 10 wyników zawodników danego klubu w pierwszej, drugiej lub w obu seriach wyścigów wspomnianych klas, do klasyfikacji klubowej zalicza się ilość, wyników, która faktycznie została zaliczona zawodnikom danego klubu w każdej z serii wyścigów.

8.1.4. Zawodnicy startujący na quadach mają odrębną klasyfikację klubową, do której będą zaliczane wszystkie wyniki zawodników klasy MX QUAD OPEN.

8.1.5. Klubowe Mistrzostwa Polski w quadach będą rozgrywane w ramach Międzynarodowych Indywidualnych Mistrzostw Polski. Warunkiem przyznania tytułu:

- Klubowego Mistrza Polski jest sklasyfikowanie, co najmniej 6 klubów.
- Klubowego Vice-Mistrza Polski jest sklasyfikowanie, co najmniej 8 klubów
- Klubowego II V-ce Mistrza Polski jest sklasyfikowanie, co najmniej 12 klubów.

Powyższe warunki dotyczące ilości sklasyfikowanych klubów. Nie obowiązują w przyznawaniu tytułów indywidualnych w klasie MX QUAD OPEN.

8.2. O kolejności klubów decyduje większa liczba zdobytych punktów przez zawodników danego klubu. Przy równej ilości punktów, decyduje większa ilość lepszych miejsc zdobytych przez zawodników danego klubu.

8.3. Harmonogram czasowy

Wg podanych harmonogramów zawodów umieszczonych na stronie internetowej PZM.

8.4. Trzy pierwsze kluby otrzymają tytuły mistrzowskie po zakończeniu sezonu w obu klasyfikacjach Junior i Senior oraz MX QUAD OPEN.

8.5. W sprawach nie objętych zasadami rozgrywania Klubowych Mistrzostw Polski obowiązują pozostałe przepisy Zasad Rozgrywek i ewentualnie wydane komunikaty GKSM na **2018 r.**

ART. 9. REGULAMIN SZCZEGÓŁOWY ZESPOŁÓW SPONSORSKICH

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

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

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

9.4. Przy równej ilości punktów lepsze miejsce zdobywa zespół, który zdobędzie większą ilość lepszych miejsc.

9.5. Zawodnika zgłoszonego do zespołu na pierwszych zawodach cyklu Mistrzostw Polski nie można zmienić na innego zawodnika w ciągu sezonu.

9.6. Zgłoszenie należy złożyć w biurze chronometrażu najpóźniej przed startem do pierwszego wyścigu pierwszych zawodów cyklu Międzynarodowych Indywidualnych Mistrzostw Polski **2018**, przedkładając komplet dokumentów zgodnie z art. 9.7.

9.7. Zgłoszenie na odpowiednim formularzu powinno zawierać:

- nazwę zespołu
- imiona i nazwiska maksymalnie trzech zawodników
- numer licencji sponsorskiej
- zgłoszenie w jakiej klasie wystartuje dany zawodnik i numery startowe zawodników
- podpisy zawodników

- podpis zgłaszającego

9.8. Zawodnicy mogą być zgłaszani w klasach: MX 65, MX 85, MX 125, MX 2 (MX 2 JUNIOR), MX OPEN, MX KOBIET, MX MASTERS. Zawodnicy mogą być z różnych klubów.

Zespół może zgłosić producent, importer, dealer motocykli, klub lub osoby prywatne pod warunkiem że przed przystąpieniem do rywalizacji mają wykupioną na dany sezon licencję sponsorską.

9.9. Po zakończeniu sezonu zwycięskie zespoły otrzymają puchary sportowe w zależności od ilości sklasyfikowanych zespołów:

- 7 zespołów - 3 puchary
- 5 zespołów - 2 puchary
- mniej niż 5 zespołów – 1 puchar.

ART. 10 REGULAMIN SZCZEGÓŁOWY PUCHARU POLSKI W MOTOCROSSIE.

10.1. W Pucharze Polski biorą udział zawodnicy w następujących klasach: MX 65, MX 85, MX JUNIOR, MX OPEN, MX MASTERS, MX KOBIET, MX B, MX 1 C , MX 2 C. W każdej klasie odbędą się dwa wyścigi, a wygra ten zawodnik który zdobędzie największą ilość punktów. Przy równej ilości punktów decyduje lepsze miejsce w drugim wyścigu.

10.2. Wymagane licencje w poszczególnych klasach (wszystkie licencje muszą być ważne na **2018 r.**):

- MX KOBIET - licencja PZM A, B lub C
- MX 65, MX 85, MX JUNIOR – licencja PZM A, B lub C (od sezonu 2019 wyłącznie licencja A lub B)
- MX MASTERS - licencja PZM A, B lub C
- MX OPEN - licencja PZM A lub B
- MX B - licencja PZM B
- MX 1 C i MX 2 C - licencja PZM C.

Uwaga.

Od sezonu 2015 na wszystkich nowo wydanych licencjach kategorii A, B i C jest zapis że z tą licencją zawodnik ma prawo startu w motocrossie, cross country i enduro. Licencje B i C które były wydane przed rokiem 2015 i mają wpisana określoną dyscyplinę upoważniają do startu w zawodach w pozostałych dwóch nie wymienionych na posiadanej licencji. Np zawodnik ma licencję C lub B tylko upoważniającą do startu w motocrossie, to od sezonu 2015 ma prawo startu w pozostałych wyżej wymienionych konkurencjach.

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

10.4. Podział na klasy, wymagane licencje:

Klasa MX 65

Motocykle 2T o pojemności do 65 cc – koła maksymalnie 12-14 cali.

Wiek zawodników: od 8 lat do 12 lat (granica minimalnego wieku zawodników – patrz również art. 6.14.3.).

Licencja: A, B lub C (od sezonu 2019 wyłącznie licencja A lub B)

Klasa MX 85

Motocykle 2T o pojemności do 85 cc – koła minimalne 14-17 cali, maksymalne 16-19 cali.

Wiek zawodników: od 10 lat do 15 lat (granica minimalnego wieku zawodników – patrz również art. 6.14.3.).

Licencja: A, B lub C (od sezonu 2019 wyłącznie licencja A lub B)

Klasa MX JUNIOR

Motocykle 2T o pojemności od 100cc do 125cc

Motocykle 4T o pojemności 175cc do 250cc

Wiek zawodników: od 14 lat do 18 lat

Licencja: A, B lub C (od sezonu 2019 wyłącznie licencja A lub B)

Klasa MX OPEN

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

Wiek zawodników od 14 lat

Licencja A lub B

Motocykle 2T o pojemności powyżej 175 cc do 500 i 4T od 290-450cc

Wiek zawodników od 17 lat

Licencja A lub B

Klasa MX MASTERS

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

Wiek zawodników: od 40 lat

Licencja A, B lub C

UWAGA!!!

W Pucharze Polski w klasie MX MASTERS przyznaje się również puchary i tytuły za trzy pierwsze miejsca dla zawodników w wieku 55 lat i więcej. Warunkiem jest sklasyfikowanie w klasie MX MASTERS minimum 8 zawodników w wymienionym wyżej przedziale wiekowym.

Klasa MX KOBIEC

Motocykle o pojemności od 85 (**rozmiar kół minimum 16-19**) do **250cc 2T** oraz o pojemności od 150 do 250cc 4T

Wiek zawodniczek: od 14 lat

Licencja A, B, C.

Klasa MX B

Motocykle 2T o pojemności od do100cc do **250cc** i 4T 175cc do 250cc

Wiek zawodników od 14 lat

Licencja B

Motocykle 2T o pojemności od 175cc do 500cc i 4T 290cc do 450cc

Wiek zawodników od **17** lat

Licencja B

Klasa MX 2 C

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

Wiek zawodników od 18 lat

Licencja C

Klasa MX 1 C

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

Wiek zawodników od 18 lat

Licencja C

10.5. Ilość rund - tylko finał.

Zgodnie z zatwierdzonym kalendarzem zawodów na **2018 r.**

10.6. Podział na klasy i czas trwania wyścigów.

Czas trwania wyścigów dla poszczególnych klas:

- MX 65 12 min + 2 okrążenia
- MX 85 15 min + 2 okrążenia
- MX JUNIOR 20 min + 2 okrążenia
- MX OPEN 20 min + 2 okrążenia
- MX B 15 min + 2 okrążenia
- MX MASTERS 15 min + 2 okrążenia
- MX KOBIET 15 min + 2 okrążenia.
- MX 2 C 15 min + 2 okrążenia
- MX 1 C 15 min + 2 okrążenia

10.7. Tor motocrossowy.

Tor musi posiadać ważną licencję wydaną przez PZM.

10.8. Numery startowe.

Numery startowe zawodników obowiązują jak w Międzynarodowych Indywidualnych Mistrzostwach Polski w Motocrossie. W Pucharze Polski bezwzględnie będą przestrzegane tła tablic w poszczególnych klasach.

10.9. Zgłoszenia do zawodów.

Zgłoszenie do zawodów winno być nadesłane na obowiązujących drukach nie później niż 14 dni przed terminem zawodów. Zgłoszenie zawodnika po tym terminie nie będzie umieszczone w programie zawodów. Termin zgłoszeń obowiązuje na podstawie centralnego kalendarza zawodów oraz uiszczenia wpisowego od każdego zawodnika, zgodnie z art.13.1 i 13.2. Dopuszcza się przysyłanie zgłoszeń drogą e-mail z podpisem zawodnika. Oryginał musi być dostarczony z własnoręcznym podpisem zawodnika do organizatora przy zgłoszeniu się do zawodów. Jeżeli zgłoszenie nie będzie zawierało w/w danych może nie być przyjęte do zawodów. W powyższych przypadkach o dacie wysyłki decyduje data stempla pocztowego. W zgłoszeniu do zawodów musi być podane nazwisko osoby upoważnionej do reprezentowania klubu wobec władz zawodów. Zawodnicy mają również możliwość jednym dokumentem zgłosić się do wszystkich rund Mistrzostw Polski i do Pucharu Polski w momencie dokonywania przedłużenia licencji na dany rok.

10.10. Kontrola techniczna - jak w Międzynarodowych Indywidualnych Mistrzostwach Polski.

10.11. Trening.

Zgodnie z harmonogramem czasowym.

W treningu nie obowiązuje ograniczenie do 40 zawodników na trasie.

10.12. Start - procedura startowa jak w Międzynarodowych Indywidualnych Mistrzostwach Polski w Motocrossie.

10.13. Kolejność wjazdu na maszynę startową.

Według uzyskanych czasów podczas treningu kwalifikacyjnego.

W przypadku braku możliwości pomiaru elektronicznego wyjazd do pierwszego wyścigu na podstawie losowania, a do drugiego wyścigu na podstawie wyników z pierwszego wyścigu.

10.14. Klasyfikacja w zawodach - jak w Międzynarodowych Indywidualnych Mistrzostwach Polski w Motocrossie

10.15. Wyniki – klasyfikacja końcowa

10.15.1. Na końcowy indywidualny wynik składać się będą punkty zdobyte w zawodach Pucharu Polski. Punkty za zajęte miejsce w wyścigu zgodnie z tabelą 4a.

Puchar Polski w klasyfikacji indywidualnej w poszczególnych klasach zdobywa ten zawodnik, który w zawodach zdobędzie największą ilość punktów po dwóch wyścigach..

W przypadku równej ilości punktów, o wyższym miejscu decyduje wynik drugiego wyścigu.

10.15.2. Puchar Polski w klasyfikacji klubowej zdobywa ten klub, którego zawodnicy zgromadzą najwięcej punktów po rozegraniu wyścigów we wszystkich klasach. W przypadku równej ilości punktów decyduje większa ilość lepszych miejsc zdobytych przez zawodników danego klubu.

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

10.16. Nagrody.

10.16.1. Nagrody regulaminowe będą wypłacane zgodnie z art.14, tabela nr 9.

10.16.2. Organizator zobowiązany jest ufundować puchary sportowe dla trzech pierwszych zawodników sklasyfikowanych w Pucharze Polski, w każdej klasie po dwóch wyścigach. Dla zdyscyplinowania uroczystości wręczania nagród ustala się: puchary i nagrody rzeczowe nie odebrane przez zawodników w dniu zawodów podczas uroczystego zakończenia, pozostają do dyspozycji organizatora bez możliwości ich odebrania w późniejszym terminie.

10.17. Regulamin Uzupełniający zawodów musi być zatwierdzony przez GKSM na 40 dni przed zawodami i rozesłany przez organizatora do zainteresowanych klubów i okręgów na 3 tygodnie przed zawodami.

10.18. Sędzia na powyższe zawody wyznaczany będzie przez GKSM.

10.19. Sprawy nie ujęte w niniejszym regulaminie regulują komunikaty GKSM.

10.20. Obowiązuje harmonogram czasowy zawodów opracowany i zatwierdzony przez GKSM dla Pucharu Polski na 2018 r.

ART. 11 REGULAMIN TECHNICZNY MOTOCROSS - MOTOCYKLE

11.1. WPROWADZENIE.

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

11.2. OGRANICZENIA KONSTRUKCYJNE.

Nie nakłada się ograniczeń na sposób produkcji, konstrukcję lub rodzaj motocykla używanego podczas zawodów międzynarodowych, z wyjątkiem ograniczeń określonych w przepisach PZM, Regulaminie Uzupełniającym i w szczegółowych wymogach, które FIM ustali dla niektórych zawodów.

Każdy motocykl solo (Grupa A) winien być tak skonstruowany, aby mógł nad nim w pełni panować jeden kierowca. Motocykl z wózkiem bocznym (Grupa B) powinien być przystosowany do przewozu pasażera.

11.3. KATEGORIE I GRUPY MOTOCYKLI.

Motocykle podzielone są na kategorie, który to podział winien być przestrzegany podczas zawodów międzynarodowych. W zasadzie nie zezwala się na współzawodnictwo w jednym wyścigu różnych kategorii, grup i klas motocykli, chyba że Regulamin Uzupełniający stanowi inaczej.

Kategoria I

Motocykle napędzane przez jedno koło styczne z podłożem.

Kategoria II

Specjalne pojazdy napędzane przez jedno lub więcej kół w styczności z podłożem, nie objęte warunkami Kategorii I.

Grupa A1 – motocykl solo

Pojazdy dwukołowe jednośladowe.

Grupa B1

Pojazdy trójkołowe dwuśladowe, składające się z motocykla jednośladowego i wózka bocznego dla pasażera, pozostawiającego drugi ślad.

Grupa B2

Pojazdy trójkołowe dwu- lub trójśladowe w kierunku jazdy do przodu, integralnie połączone z wózkiem bocznym.

W przypadku pojazdu trójśladowego linie środkowe dwóch śladów motocykla nie mogą być od siebie o więcej niż 750 mm. Ślad wyznacza podłużna linia środkowa każdego koła w kierunku do przodu.

Kategoria II

Grupa C - specjalne motocykle dwukołowe

Grupa D - specjalne motocykle trójkołowe

Grupa E - pojazdy śniegowe
Grupa F - sprintery, dragstery
Grupa G- motocykle czterokołowe
Grupa H - ...
Grupa I - ...

Kategoria III

Grupa J – pojazdy elektryczne w Regulaminie Technicznym Wyścigów Szosowych

11.4. KLASY.

Grupy podzielone są na klasy według pojemności cylindrów, jak niżej podano. GKSM klasy ustala na dany rok.

Kategoria I

Grupa A1

Tabela nr 5

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

Grupy B1, B2

Od 350 cm³ do 750 cm³.

Grupa G motocykle czterokołowe

Motocykle terenowe, czterokołowe na oponach balonowych, posiadające koło na każdym końcu przekątnych, stanowiące integralną całość i mieszczące tylko kierowcę siedzącego okrakiem, trzymającego ręczki kierownicy. Te same klasy co Kategoria I, Grupa A1.

11.5. POMIAR POJEMNOŚCI SILNIKA .

11.5.1. Silnik suwowy systemu Otto.

Pojemność każdego cylindra obliczana jest za pomocą wzoru na objętość: szerokość odpowiada średnicy cylindra, zaś wysokość stanowi odległość, na jaką przemieszcza się tłok między najwyższym i najniższym punktem.

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

Gdzie: d – średnica

c – odległość skokowa

Jeśli przekrój cylindra nie jest kołisty, wówczas należy obliczyć pole przekroju za pomocą odpowiedniej metody geometrycznej lub obliczeń, a następnie pomnożyć przez skok.

Podczas pomiarów dopuszcza się tolerancję pomiaru średnicy do 1/10 mm. Jeśli przy tej tolerancji silnik przekracza dopuszczalną pojemność dla danej klasy, pomiary należy powtórzyć na zimnym silniku przy tolerancji 1/100 mm.

11.5.2. Silnik z tłokiem obrotowym.

Pojemność silnika dla ustalenia klasy motocykla startującego w zawodach międzynarodowych oblicza się za pomocą wzoru:

$$\text{Pojemność} = 2V/N$$

Gdzie V – całkowita objętość wszystkich komór silnika

N – liczba obrotów silnika potrzebnych do pełnego cyklu w komorze

Silniki te klasyfikuje się jako czterosuwowe.

11.5.3. System Wankla.

Dla silników Wankla z tłokiem trójkątnym pojemność podaje wzór:

$$\text{Pojemność} = 2VD$$

Gdzie V – pojemność jednej komory a D – liczba wirników

Silniki te klasyfikuje się jako czterosuwowe.

11.6. DOŁADOWANIE.

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

Silnik, zarówno dwu- jak i czterosuwowy, sklasyfikowany według pojemności cylindrów w odpowiedniej klasie nie uważa się za doładowany, jeśli podczas jednego cyklu silnika całkowita pojemność urządzenia lub urządzeń podających paliwo, wraz z pojemnością cylindra, nie przekracza pojemności maksymalnej dla tej klasy.

11.7. TELEMETRIA.

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

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

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

11.8. MASY.

11.8.1 Ciężar motocykli bez paliwa.

Minimalny ciężar motocykli danej pojemności wynosi:

- 65cc 2T minimum 53 kg
- 85cc 2T minimum 65 kg
- 125cc 2T minimum 88 kg
- 250cc 2T minimum 98 kg
- 500cc 2T minimum 102 kg
- 250cc 4T minimum 95 kg
- 450cc 4T minimum 99 kg

Dopuszcza się tolerancję w granicach 1% masy motocykla po zakończeniu wyścigu.

Więcej danych Regulamin Techniczny FIM pkt 01.19.01.

11.8.2. Plomby należy założyć na część przednią ramy głównej.

11.9. OZNAKOWANIE PRODUCENTA.

Gdy w konstrukcji motocykla uczestniczą dwaj producenci, nazwy obu należy umieścić na motocyklu w następującym porządku:

- nazwa producenta ramy
- nazwa producenta silnika

Zasada obowiązuje, gdy w grę nie wchodzi interesy handlowe.

11.10. DEFINICJA PROTOTYPU.

Prototypowym motocyklem jest motocykl, który spełnia warunki bezpieczeństwa ustalone w Kodeksie Sportowym FIM właściwym dla rodzaju zawodów, w których motocykl ten uczestniczy.

11.11. WYMOGI OGÓLNE.

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

11.11.2. Stosowanie tytanu w konstrukcji ramy, przednich widełek, rączek kierownicy, wahaczy, osi wahaczy i osi kół jest zabronione. W przypadku osi kół zabronione jest również stosowanie lekkich stopów.

Zezwala się na stosowanie śrub i nakrętek ze stopów tytanu. Można przeprowadzać sprawdzian na torze na obecność tytanu.

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

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

11.11.5. Gęstość właściwa stopów tytanu wynosi 4,5 – 5, stali 7,5 – 8,7. Można to ustalić za pomocą ważenia części i mierzenia jej objętości w naczyniu miarowym wypełnionym wodą (zawór wlotowy, wahacz, pręt łączący, itp.).

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

11.11.7. Stopy aluminium mogą być oceniane wzrokowo.

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

11.11.9. Ilość cylindrów w silniku odpowiada ilości komór spalania.

11.11.10. Jeśli w silniku występują oddzielne przestrzenie spalania, to muszą one być połączone ze sobą kanałem o minimalnym przekroju co najmniej 50% całkowitego przekroju kanału wlotowego.

11.12. DEFINICJA RAMY MOTOCYKLA SOŁO.

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

11.13. URZĄDZENIA ROZRUCHOWE.

Są obowiązkowe.

11.14. OSŁONY OTWARTEGO PRZENIESIENIA NAPĘDU.

11.14.1. Jeśli pierwotne przeniesienie napędu jest odsłonięte, należy umieścić wokół niego osłonę stanowiącą element bezpieczeństwa. Osłona winna być tak skonstruowana, aby w żadnym wypadku kierowca lub pasażer nie mogli się zetknąć przypadkowo z przeniesieniem napędu. Konstrukcja winna chronić palce kierowcy przed obrażeniami.

11.14.2. Ochrona powinna sięgać do koła zębatego napędu łańcucha.

11.15. UKŁADY WYDECHOWE

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

11.15.2. Koniec układu wydechowego winien być poziomy i równoległy do osi centralnej motocykla (z tolerancją $\pm 10^\circ$) i nie może przekraczać końca motocykla więcej niż 5 mm. Wszystkie ostre krawędzie muszą być zaokrąglone z minimalnym promieniem 2 mm.

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

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

11.16. KIEROWNICA.

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

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

11.16.3. Końce wolne rączek kierownicy winny być zaślepione twardym materiałem lub pokryte gumą.

11.16.4. Masywny regulator (inny niż amortyzator sterowy) musi być przymocowany celem zapewnienia min. odległości 30 mm pomiędzy kierownicą z dźwigniami i zbiornika paliwa, gdy kąt (łuk) sterowniczy jest maksymalny.

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

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

11.16.7. Zabrania się spawania kierownicy wykonanej ze stopów lekkich.

11.17. DŹWIGNIE STEROWANIA.

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

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

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

11.18. POKRĘTŁO PRZEPUSTNICY.

11.18.1. Pokrętło przepustnicy winna samoczynnie zamykać przepustnicę po zluzowaniu naciągu.

11.18.2. Motocykle muszą być wyposażone w sprawny wyłącznik zapłonu, lub przycisk, umieszczony na prawej bądź lewej rączce kierownicy (w zasięgu palca bez konieczności puszczenia kierownicy), który unieruchomi silnik.

11.19. PODNÓŻKI.

11.19.1. Podnóżek może być typu składanego, lecz w tym przypadku musi być wyposażony w mechanizm automatycznego powrotu do pozycji normalnej. Na końcu podparcia winna znajdować się część ochronna o promieniu co najmniej 8 mm .

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

11.20. HAMULCE.

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

11.21. BŁOTNIKI I OSŁONY KÓŁ.

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

11.21.2. Przedni błotnik winien kreślić kąt co najmniej 100 wokół koła. Linia przechodząca przez przedni koniec błotnika i środek koła oraz linia pozioma przechodząca przez środek koła winny tworzyć kąt od 45 do 60°. Linia przechodząca przez tylny koniec błotnika i środek koła oraz linia pozioma przez środek koła winny tworzyć kąt nie większy niż 20°.

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

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

11.22. OSŁONY OPŁYWOWE.

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

11.23. KOŁA, OBRĘCZE I OPONY.

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

11.23.2. Modyfikacje obręczy lub szprych zespolonego koła (odlewanego, formowanego, nitowanego) odbiegające od stanu fabrycznego, lub koła tradycyjnego, nie dotyczące szprych, zaworu lub śrub bezpieczeństwa są zabronione. Nie dotyczy to śrub trzymających oponę, używanych niekiedy celem zapobieżenia zsuwaniu się opony.

11.23.3. Opony.

Zabrania się stosowania opon typu „chochelka” oraz opon o nacięciach bieżnika głębszych niż 19.5 mm.

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

11.23.4. W motocyklach klasy MX 65 cc obowiązują koła szprychowe o maksym. rozmiarach 12 – 14 cali. W motocyklach klasy MX 85 obowiązują koła szprychowe o maks. rozmiarach 17 – 19 cali i min. 14-17 cali.

11.24. OZNAKOWANIE NUMEREM STARTOWYM.

Numer startowy powinien spełniać następujące wymogi.

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

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

11.24.3. Numer startowy przedni.

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

11.24.4. Numer startowy boczny.

Tarcza numeru bocznego winna być umieszczona ponad linią poziomą przechodzącą przez oś koła tylnego, zaś przedni brzeg tarczy winien nie przekraczać linii pionowej poprowadzonej 200 mm ku tyłowi od podparcia stóp kierowcy. Tarcza winna być tak przytwierdzona, aby była dobrze widoczna i nie może być zakryta przez jakąkolwiek część motocykla lub siedzącego kierowcę. Zamiast stosowania oddzielnych tablic, numery mogą być namalowane na motocyklu pod warunkiem, że pole powierzchni na której są namalowane odpowiada polu normalnej tablicy i jest pokryte matową farbą w odpowiednim kolorze.

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

- wysokość - 140 mm
- szerokość - 70 mm
- grubość linii - 25 mm
- odstęp między cyframi - 15 mm

11.24.6. Minimalne rozmiary dla cyfr numeru startowego bocznego wynoszą:

- wysokość - 100 mm
- szerokość - 70 mm
- grubość linii - 25 mm
- odstęp między cyframi - 15 mm

Jeżeli konstrukcja numerów bocznych uniemożliwia zachowania w/w wymiarów cyfr, należy je dostosować optymalnie do rozmiaru tablic. Dbłość o czytelność numerów leży przede wszystkim w interesie zawodnika.

11.24.7. Wszelkie inne numery lub oznakowania na motocyklu, mogące utrudniać rozpoznanie numeru startowego muszą być usunięte.

Kiedykolwiek używane są oficjalne metody pomiaru czasu (transpondery) zawodnicy mogą umieścić reklamę na przednim numerze startowym (o wymiarach, patrz art.12.24.6). Reklama może być umieszczona w granicach powierzchni 50 mm od górnej części numeru startowego.

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

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

11.24.9. Barwy tarczy numerowej.

Barwa tła i cyfr zależy od klasy motocykla i rodzaju zawodów. Szczegóły zawarte są w Regulaminie Uzupełniającym dla danych zawodów.

Zaleca się posługiwać się następującymi barwami matowymi, zgodnie z tablicą barw RAL, np.:

Tabela nr 6

Czarny	9005
Żółty	1003
Zielony	6002
Biały	9010
Niebieski	5005

Tabela nr 7

Klasa	Tło tablicy	Kolor cyfr
MX KOBIEC	Niebieskie	Białe
MX 65	Niebieskie	Białe
MX 85	Białe	Czarne
MX 125, MX 2 C, MX J (PP)	Czarne	Białe
MX 2, MX2J, MX B, MXJ (PP)	Białe	Czarne
MX 1, MX Open, MX MASTERS, MX 1 C	Białe	Czarne
MX QUAD OPEN	Żółte	Czarne

11.24.10. Zawodnicy z klasy MX 125 nie muszą zmieniać tła tablic i koloru cyfr jeżeli zgłoszą się do klasy MX OPEN lub MX 2 (MX2J).

11.25. PALIWO, OLEJ I PŁYNY DO CHŁODNIC.

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

11.25.2. Właściwości fizyczne paliwa bezołowiowego - patrz Regulamin Techniczny FIM pkt. 63.01.

11.26. POWIETRZE.

11.26.1. Patrz Regulamin Techniczny FIM pkt. 63.03.

11.27. TESTY PODSTAWOWE.

11.27.1. Patrz Regulamin Techniczny FIM pkt. 63.04.

11.28. PROCEDURA BADANIA PALIWA.

11.28.1. Patrz Regulamin Techniczny FIM pkt. 63.05.

11.29. WYPOSAŻENIE I UBRANIE OCHRONNE.

11.29.1. Podczas zawodów - zgodnie z harmonogramem - zawodnicy zobowiązani są zakładać spodnie, bluzy z długim rękawem i rękawice z odpornego materiału, wykonane ze skóry lub równoważnego materiału buty do kolan, pas nerkowy oraz gogle. Zaleca się również używanie - wykonanych z materiałów gwarantujących odpowiedni poziom bezpieczeństwa - ochraniaczy na tułów, kończyny górne, szyję oraz kolana.

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

11.30. UŻYWANIE KASKU.

11.30.1. Wszyscy zawodnicy uczestniczący w treningach i wyścigach muszą zakładać kaski ochronne. Kask winien być dobrze zamocowany, odpowiednich rozmiarów i w dobrym stanie. Kask musi posiadać system zaczepu o brodę.

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

UWAGA.

Zawodniczki i zawodnicy/uczestnicy – długie włosy i chustki na głowie muszą być obowiązkowo schowane pod kaskiem, żeby - ze względów bezpieczeństwa - nie wystawały spod kasku.

11.31. INSTRUKCJA OPERACYJNA KASKU.

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

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

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

11.32. UZNANE MIĘDZYNARODOWE ZNAKI (ATEST).


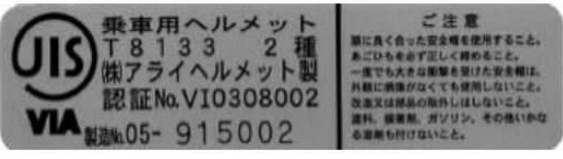

11.32.1. ECE 22 – 05 „P” (Europa).

Znak ECE składa się z zakreślonej w kółku litery E wraz z odpowiednim numerem państwa.

JAPONIA JIS T 8133 : 2 (etykieta przymocowana wewnątrz).

USA SNELL M 2015 (etykieta przymocowana wewnątrz).

11.32.2. MIĘDZYNARODOWE STANDARDY KASKÓW.

EUROPE	 <p>051406/J-1952</p> <p>a = 8 mm min.</p> <p>3/ 1 for Germany, 2 for France, 3 for Italy, 4 for the Netherlands, 5 for Sweden, 6 for Belgium, 7 for Hungary, 8 for the Czech Republic, 9 for Spain, 10 for Yugoslavia, 11 for the United Kingdom, 12 for Austria, 13 for Luxembourg, 14 for Switzerland, 15 (vacant), 16 for Norway, 17 for Finland, 18 for Denmark, 19 for Romania, 20 for Poland, 21 for Portugal, 22 for the Russian Federation, 23 for Greece, 24 for Ireland, 25 for Croatia, 26 for Slovenia, 27 for Slovakia, 28 for Belarus, 29 for Estonia, 30 (vacant), 31 for Bosnia and Herzegovina, 32 for Latvia, 33 (vacant), 34 for Bulgaria, 35 (vacant), 36 for Lithuania, 37 for Turkey, 38 (vacant), 39 for Azerbaijan, 40 for The former Yugoslav Republic of Macedonia, 41 (vacant), 42 for the European Community (Approvals are granted by its Member States using their respective ECE symbol), 43 for Japan, 44 (vacant), 45 for Australia, 46 for Ukraine, 47 for South Africa and 48 for New Zealand. Subsequent numbers shall be assigned to other countries in the chronological order in which they ratify or accede to the Agreement Concerning the Adoption of Uniform Technical Prescriptions for Wheeled Vehicles, Equipment and Parts which can be Fitted and/or be Used on Wheeled Vehicles and the Conditions for Reciprocal Recognition of Approvals Granted on the Basis of these Prescriptions, and the numbers thus assigned shall be communicated by the Secretary-General of the United Nations to the Contracting Parties to the Agreement.</p>
JAPAN	 <p>乗車用ヘルメット T 8133 2種 抜アライヘルメット製 認証No.V10308002 製造No.05-915002</p> <p>ご注意 頭に合った安全帽を使用すること。 あごひも必ず正しく締めること。 一度でも大きな衝撃を受けた安全帽は、 外観に損傷がなくても使用しないこと。 改造又は修理の取付はしないこと。 盗料、複製料、再印刷、その他権利を 侵害も付けないこと。</p>
USA	 <p>WARNING: SOME REASONABLY FORESEEABLE IMPACTS MAY EXCEED THIS HELMET'S CAPABILITY TO PROTECT AGAINST SEVERE INJURY OR DEATH.</p> <p>SAMPLE CERTIFIED IS SNELL MODEL. THIS PASSED THE SNELL STANDARD AND IS SO CERTIFIED.</p> <p>SNELL E2010 MEMORIAL FOUNDATION</p>

11.32.3. Więcej szczegółów – patrz Przepisy Techniczne FIM.

DZIESIĘ SPOSOBÓW DOPASOWUJĄCYCH KASK

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



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

10. Zawsze kupuj najlepszy kask na jaki cię stać

11.33. OCHRONA OCZU.

Zezwala się na stosowanie okularów, gogli ochronnych i wizjerów w kaskach. Materiał użyty do ich wyrobu musi być odporny na rozprysk. Wizjer kasku nie może stanowić jego integralnej części.

Nie wolno zakładać ochraniaczy oczu zaburzających widzenie (podrapane, itp).

11.34. NUMER STARTOWY ZAWODNIKA.

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

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

11.34.2. Grubość linii: 3 cm

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

11.34.4. Numer plecowy, jeśli jest wykonany z plastiku, winien być perforowany celem zapewnienia odpowiedniej wentylacji.

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

11.35. KONTROLA TECHNICZNA.

11.35.1. Kierownik Komisji Technicznej winien stawić się na godzinę przed rozpoczęciem weryfikacji technicznej. Musi on zawiadomić Dyrektora i Sędziego Głównego Zawodów o swoim przybyciu.

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

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

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

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

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

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

11.35.8. Kontrola techniczna winna być przeprowadzona w zgodności z procedurą i terminami wymienionymi w Regulaminie Technicznym Motocrossu i Regulaminie Uzupełniającym zawodów. Dopuszcza się obecność podczas badania technicznego tylko kierowcy i dwóch członków jego zespołu posiadających odpowiednie przepustki. W przypadku zawodów zespołowych obecny może być też kierownik zespołu.

11.35.9. Zawodnik lub mechanik musi okazać czysty motocykl, zgodnie z Regulaminem Technicznym Motocrossu winien również przedłożyć poprawnie wypełnioną i potwierdzoną kartę kontroli technicznej wydanej przez Biuro Zawodów.

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

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

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

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

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

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

11.36. NIEBEZPIECZNE POJAZDY.

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

11.37. KONTROLA GŁOŚNOŚCI MOTOCYKLI.

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

11.37.2. Kontrola głośności po wyścigu – patrz art. 6.36.1.

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

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

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

11.37.6. 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.

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

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

11.37.9. Temperatura otoczenia:

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

11.38. POMIAR CZASU.

Za sprawy związane z pomiarem czasu odpowiada komisja chronometrażu.

11.39. DOPUSZCZALNE CZCIONKI.

Futura Heavy

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Futura Heavy Italic

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Univers Bold

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Univers Bold Italic

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Oliver Med.

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Oliver Med. Italic

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Franklin Gothic

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Franklin Gothic Italic

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

ART. 12. REGULAMIN TECHNICZNY W QUAD CROSSIE.

12.1. DEFINICJA.

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

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

12.1.3. Kierowanie przednimi kołami odbywa się kierownicą motocyklową.

12.2. RODZAJE POJAZDÓW.

12.2.1. Nie nakłada się ograniczeń co do producenta, konstrukcji lub typu pojazdu innych niż podano poniżej. Pojemność skokowa silnika powinna być do 750 ccm jedno lub dwu – cylindrowe, dwu o czterosuwowe. Silnik nie może być umieszczony za plecami kierowcy.

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

12.3. PODZIAŁ NA KLASY.

Mistrzostwa Polski:

OPEN:

Quady o pojemności do 450cc 2T lub 4 T

Wiek zawodnika od 14

Licencja A

Quady o pojemności do 550cc 2T lub 4T

Wiek zawodników od 17 lat

Licencja A

JUNIOR

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

Wiek zawodników od 14 do 19 roku życia

Licencja A

12.4. KOŁA.

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

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

12.5. HAMULCE.

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

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

12.6. OPONY.

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

12.7. PODNÓŻKI.

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

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

12.8. MAKSYMALNA SZEROKOŚĆ.

Maksymalna szerokość quada nie może przekroczyć 1300 mm.

12.9. OCHRONA.

12.9.1. Tylna zębata łańcucha musi posiadać element ochronny. Może to być pałak na wysokości średnicy poziomej zębataki tylnej lub obejmą opasującą zębatakę w zakresie 90 od średnicy poziomej w górę.

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

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

12.9.4. Zębataka napędowa przednia musi posiadać osłonę zabezpieczającą.

12.10. KIEROWNICE.

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

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

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

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

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

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

12.11. DŹWIGNIE KONTROLNE.

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

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

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

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

12.12. POKRĘTŁO PRZEPUSTNICY.

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

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

12.13. KONTROLA GŁOŚNOŚCI.

12.13.1. Patrz art. 6.36.1.

12.14. NUMERY STARTOWE.

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

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

12.14.3. Numer startowy tylny powinien być zamocowany do tylnego zderzaka umocowanego na wysokości siedzenia kierowcy. Zaleca się umocowanie tablicy z numerem w poprzek osi podłużnej pojazdu.

12.15. KONTROLA TECHNICZNA.

12.15.1. Jak w art. 11 pkt. 11.35

ART. 13 WPISOWE.

13.1. GKSM zatwierdziła wysokość wpisowego na **2018 r.** Wpisowe za każdego zawodnika w Indywidualnych Międzynarodowych Mistrzostwach Polski i Pucharze Polski wynosi:

- a) za start w jednej klasie MX 65 lub MX 85 – **70,00.PLN** (+ opłata za pomiar czasu-transponder, zgodnie z pkt **13.2**)
- b) za start w jednej klasie – nie dotyczy klas MX 65 i MX 85 – **130,00 PLN** (+ opłata za pomiar czasu- transponder, zgodnie z **pkt 13.2**)
- c) za start w dwóch i więcej klasach – dopłata za każdą klasę - **70,00 PLN** (+ opłata za pomiar czasu- transponder, zgodnie z pkt **13.2**)

13.2. Zawodnicy, którzy korzystają z transponderów PZM za wypożyczenie jednego transpondera na jeden dzień dopłacają 10,00.PLN.

13.3. Gestorzy Stref i OKSM oraz organizatorzy zawodów innych niż centralne, mogą ustalać wysokość wpisowego, która jednak nie może być wyższa od wpisowego zatwierdzonego przez GKSM na **2018 r.**

13.4. Wpisowe może być zwrócone zawodnikowi wyłącznie w dwóch przypadkach:

- a) odwołania treningów i w konsekwencji wyścigów z winy organizatora - zawodnikom należy się 100% zwrot wpisowego
- b) odwołania treningów i w konsekwencji wyścigów nie z winy organizatora, lecz z powodu siły wyższej - zawodnikom należy się zwrot 50 % wpisowego.

ART. 14. NAGRODY FINANSOWE – MOTOCROSS – 2018 r.

Tabela nr 8 Mistrzostwa Polski - wypłaty w PLN

Miejsce	MX 125	MX KOBIEC	MX 2	MX OPEN	MX MASTERS	MX QUAD OPEN
I	280	260	450	500	260	300
II	240	220	350	400	220	260
III	210	190	300	320	190	220
IV	170	150	250	280	150	180
V	140	130	230	240	130	140
VI	120	110	220	220	110	100
VII	110	---	210	210	100	---
VIII	100	---	200	200	---	---
IX	---	---	200	200	---	---
X	---	---	200	200	---	---
<i>Razem</i>	<i>1370</i>	<i>1060</i>	<i>2610</i>	<i>2770</i>	<i>1160</i>	<i>1200</i>

14.1. Jeżeli:

- w klasach: MX 125, MX 2, MX MASTERS, MX KOBIEC, MX QUAD OPEN wystartuje mniej niż 20 zawodników to nagrody są wypłacane do 5 miejsca włącznie za każdy wyścig.
- w klasie MX OPEN wystartuje mniej niż 30 zawodników to nagrody są wypłacane do 8 miejsca włącznie za każdy wyścig.

14.2. Zawodnikom klasy MX 125, MX 2, MX OPEN, MX MASTERS, MX KOBIET, MX QUAD OPEN startujących w zawodach o Mistrzostwo Polski przysługują nagrody finansowe za każdy wyścig zgodnie z tabelą nr 8. Zawodnikom startującym w Mistrzostwach Polski w klasach MX 65 i MX 85 za miejsca od 1 do 6 w klasyfikacji po dwóch wyścigach organizator ufunduje nagrody rzeczowe na łączną kwotę minimum 600 zł.

Tabela nr 9 Puchar Polski - wypłaty w PLN

Miejsce	MX JUNIOR	MX OPEN	MX MASTERS	MX KOBIET	MX OPEN B	MX 2 C	MX 1 C
I	250,00	300,00	250,00	250,00	250,00	250,00	250,00
II	200,00	250,00	200,00	200,00	200,00	200,00	200,00
III	150,00	200,00	150,00	150,00	150,00	150,00	150,00
<i>Razem</i>	<i>600,00</i>	<i>750,00</i>	<i>600,00</i>	<i>600,00</i>	<i>600,00</i>	<i>600,00</i>	<i>600,00</i>

14.3. Zawodnikom klasy **MX JUNIOR**, MX OPEN, MX MASTERS, MX KOBIET, MX 1 C, MX 2 C, MX OPEN B startującym w Pucharze Polski będą wypłacane nagrody finansowe po dwóch wyścigach zgodnie z tabelą nr 9. **Zawodnikom startującym w Pucharze Polski w klasach MX 65 i MX 85 za miejsca od 1 do 6 w klasyfikacji po dwóch wyścigach organizator ufunduje nagrody rzeczowe na łączną kwotę minimum 600 zł.**

14.4. We wszystkich klasach zawodnikom startującym w zawodach o Mistrzostwo Polski i w Pucharze Polski będą wręczane puchary za I, II i III miejsce po dwóch wyścigach.

ART. 15. KARY.

15.1. KARY :

- a) za spóźnienie zawodnika do strefy oczekiwań w wyznaczonym czasie – **przesunięcie o 5 miejsc niżej w klasyfikacji w stosunku do pozycji na mecie**
- b) za spóźnienie zawodnika do strefy oczekiwań z rundy zapoznawczej w wyznaczonym czasie - **przesunięcie o 5 miejsc niżej w stosunku do pozycji na mecie**
- c) za przekroczenie regulaminowej głośności tłumika po wyścigu - **przesunięcie o 5 miejsc niżej w klasyfikacji w stosunku do pozycji na mecie**
- d) za nie stosowanie maty środowiskowej - 300,00.PLN.
- e) nie wydanie pucharu lub nagrody rzeczowej w przypadku, gdy zawodnik nie stawił się w czasie i miejscu określonym harmonogramem zawodów i gdy stawił się w niewłaściwym ubiorze.(np. bez koszulki, slipach, kłapkach plażowych)
- f) za jazdę na motocyklu przeznaczonym do startu w zawodach w miejscach przeznaczonych dla publiczności i drogach komunikacyjnych poza parkiem maszyn – kara pieniężna max 500,00 PL
- g) za skracanie toru w treningu/wyścigu kwalifikacyjnym i czerpanie z tego korzyści - **przesunięcie na koniec klasyfikacji treningu/wyścigu kwalifikacyjnego**
- h) Sędzia Główny Zawodów w przewinieniach mniejszej wagi może stosować karę upomnienia ustnego lub w formie pisemnej – komunikat na tablicy informacyjnej zawierająca imię i nazwisko osoby upomnianej, klasę w której startuje, reprezentowany klub oraz rodzaj przewinienia
- i) za jakąkolwiek pomoc zewnętrzną dla zawodnika podczas treningu/wyścigu kwalifikacyjnego poza miejscem do tego przeznaczonym - wyłączając pomoc udzielaną przez osoby wskazane przez organizatora, pełniące swoje obowiązki w

- interesie bezpieczeństwa – **przesunięcie na koniec klasyfikacji treningu/wyścigu kwalifikacyjnego**
- j) za skracanie toru i czerpanie z tego korzyści w głównych wyścigach zawodów – **wykluczenie z wyścigu**
 - k) za jakąkolwiek pomoc zewnętrzną dla zawodników podczas głównych wyścigów zawodów poza miejscem do tego przeznaczonym - wyłączając pomoc udzielaną przez osoby wskazane przez organizatora, pełniące swoje obowiązki w interesie bezpieczeństwa – **wykluczenie z wyścigu**
 - l) za zjechanie do parku maszyn podczas treningu/wyścigu kwalifikacyjnego i powrót na tor – **przesunięcie na koniec klasyfikacji treningu/wyścigu kwalifikacyjnego**
 - m) za zjechanie do parku maszyn podczas wyścigu głównego i powrót na tor – **wykluczenie z wyścigu**
 - n) za niestosowanie się do przekazywanych sygnałów za pomocą regulaminowych chorągiewek i tablic podczas treningów dowolnych – **przesunięcie o 10 miejsc niżej w klasyfikacji w stosunku do pozycji na mecie treningu/wyścigu kwalifikacyjnego**
 - o) za niestosowanie się do przekazywanych sygnałów za pomocą regulaminowych chorągiewek i tablic podczas treningów/wyścigów kwalifikacyjnych - **przesunięcie na koniec klasyfikacji treningu/wyścigu kwalifikacyjnego**
 - p) za niestosowanie się do przekazywanych sygnałów za pomocą regulaminowych chorągiewek i tablic podczas wyścigów głównych – **w przypadku pierwszego przewinienia w ciągu dnia - przesunięcie o 10 miejsc niżej w klasyfikacji, w stosunku do pozycji na mecie, a w przypadku drugiego i kolejnego przewinienia w ciągu dnia - wykluczenie z wyścigu**
 - q) za niesportowe zachowanie się podczas zawodów zawodnika i osób, za które odpowiedzialny jest zawodnik – **wykluczenie z jednego lub więcej wyścigów**
 - r) za niezapłacenie nałożonej kary za brak maty środowiskowej – **wykluczenie z zawodów**
 - s) za niezapłacenie nałożonej kary za jazdę motocyklem po terenie przeznaczonym dla publiczności – **wykluczenie z zawodów**

15.2. Komunikat z informacją o każdej karze nałożonej podczas zawodów, powinien być wywieszony na tablicy informacyjnej z podaniem imienia i nazwiska zawodnika, klasy, przynależności klubowej, rodzaju kary i przewinienia. Komunikat podpisuje Dyrektor zawodów.

15.3. Informacje o karach odnotowanych w komunikatach zgodnie z art. 15.2, Sędzia Główny Zawodów jest zobowiązany odnotować również w sprawozdaniu z zawodów.

15.4. Informacje o karach odnotowanych w komunikatach zgodnie z art. 15.2, Sędzia Główny Zawodów jest zobowiązany przesłać wszystkim organizatorom kolejnych zawodów danego cyklu danego sezonu w ciągu 5 dni od zakończenia zawodów. W przypadku kar nałożonych podczas Pucharu Polski, Sędzia Główny Zawodów jest zobowiązany przekazać informacje o karach wszystkim organizatorom rund Mistrzostw Polski danego sezonu. Informacje drogą elektroniczną mogą być przesyłane bezpośrednio do klubów lub za pośrednictwem Zarządów Okręgów.