Rozdział 1 Przepisy ogólne

Art. 1251
Stosowanie przepisów

1. Niniejszy regulamin techniczny obowiązuje we wszystkich zawodach w klasach 500cc, 250cc, 500Rcc, 85-140cc rozgrywanych w Polsce, za wyjątkiem zawodów mistrzowskich i pucharowych FIM i FIME, w których zastosowanie ma Regulamin Techniczny FIM. Odstępstwo od poniższych przepisów wymaga uprzedniej zgody podmiotu zarządzającego danymi rozgrywkami.
2. Regulamin Techniczny FIM w zakresie regulacji dotyczących wyposażenia indywidualnego (kaski, kombinezony, buty itp.) zawodnika, paliwa, głośności, procedur kontroli technicznej i badania głośności, procedur i wymagań dotyczących elementów homologowanych, certyfikowanych i aprobowanych przez FIM stosuje się odpowiednio z uwzględnieniem ewentualnych zmian wynikających z niniejszego regulaminu.

Art. 1252
Silnik

1. Pojemność każdego cylindra silnika oblicza się według geometrycznego wzoru na objętość walca, którego średnicą jest średnica otworu kołowego cylindra, a wysokością skok tłoka od jego najniższego do najwyższego położenia:

$$\text{Pojemność} = \frac{D^2 \times 3.1416 \times C}{4}$$

gdzie D = średnica cylindra
C = skok tłoka

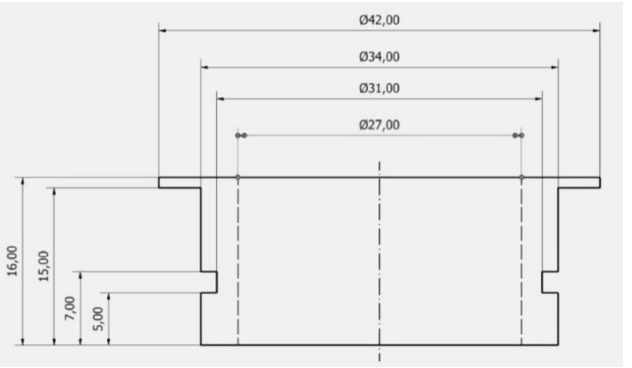
2. Przy pomiarze dopuszczalna jest tolerancja 0,1 mm. Jeśli przy tej tolerancji limit pojemności zostanie przekroczony, przeprowadza się ponowny pomiar z tolerancją 0,01 mm przy całkowicie zimnym silniku.
3. W klasie 250cc, 500Rcc i klasie 500cc dozwolone jest używanie jednocylindrowych silników czterosuwowych chłodzonych powietrzem, posiadających od 2 do 4 zaworów, jedną świecę i jeden gaźnik. Maksymalna dozwolona pojemność silnika wynosi:
    1) dla klasy 250cc – 250cm^3
    2) dla klasy 500cc – 500 zcm^3 (minimalna 350cm^3)
4. Sterowanie zaworami może odbywać się za pomocą sprężyn, hydraulicznie lub ciśnieniowo.
5. Urządzenia rozruchowe (rozruszniki) do silnika nie są zabronione.
6. Zakazane jest użycie jakichkolwiek przełączników umożliwiających zawodnikowi fizycznie lub manualnie zmieniać ustawienia zapłonu w czasie jazdy.

7. Doładowanie przy użyciu jakichkolwiek urządzeń jest zabronione. Stosowanie wtryskiwaczy jest zabronione.
8. Zapłon może być elektroniczny lub manualny.
9. W klasie 85-140cc dopuszczalne jest używanie wyłącznie silników czterosuwowych o maksymalnej pojemności 140cm^3, przy czym do pojemności 129cm^3 mogą to być silniki czterozaworowe, a powyżej wyłącznie dwuzaworowe. Od sezonu 2027 dozwolone jest używanie wyłącznie silników czterosuwowych dwuzaworowych o pojemności do 140cc.
10. W klasie 500Rcc dozwolone jest używanie motocykli z silnikami o pojemności 250 cm^3 lub 500 cm^3 spełniających wszystkie wymagania regulaminu technicznego dla swojej klasy, przy czym w wypadku silników 500cm^3 dozwolone jest używanie wyłącznie gaźników spełniających kryteria określone w art. 1253 ust 2.
11. Skrzynia biegów nie jest dozwolona (za wyjątkiem klasy 85-140cc).

Art. 1253
Gaźnik

1. Przelot powietrza przez gaźnik musi mieć stały okrągły przekrój o maksymalnej średnicy:
   1) dla klasy 500cc
      - od strony filtra powietrza: 34,00 mm (+0,1 mm). Przekrój wymagany jest na minimalnej długości 5 mm.
      - od strony silnika: 34,00 mm (+0,1 mm). Przekrój wymagany jest na minimalnej długości 25mm.

   2) dla klasy 500Rcc
      - od strony filtra powietrza: 34,00 mm (+0,1 mm). Przekrój wymagany jest na minimalnej długości 5 mm.
      - od strony silnika: 27,00 mm (+0,1 mm). Przekrój wymagany jest na minimalnej długości 15mm (dopuszczalne jest zastosowanie tylko metalowej zwężki jak na rysunku poniżej).



3) dla klasy 250cc – jak dla klasy 500cc
4) dla klasy 85-140cc - maksymalna średnica przelotu gaźnika:
   - od strony silnika 30mm
   - od strony filtra 39 mm

Podane wyżej wymiary z tolerancją +0,2mm

2. Na trasie przelotu powietrza żadne inne otwory nie są dozwolone.
3. Od strony silnika, dozwolony jest tylko jeden dodatkowy otwór (o średnicy maksimum 6 mm) dla celów uruchamiania silnika (ssanie).
4. Gaźnik musi być wyposażony w filtr powietrza.
5. Zabronione jest stosowanie wszelkich urządzeń elektronicznych przy gaźniku.

Art. 1254
Ogranicznik obrotów/limiter (nie dotyczy klasy 85-140cc).

1. Wszystkie silniki muszą posiadać system zapłonowy z ogranicznikiem obrotów.
2. Modyfikowanie ograniczników jest zabronione.
3. Limiter obrotów musi ograniczać maksymalne obroty silnika do 13.500 obr/min. (dozwolona tolerancja 300 obr/min).

Art. 1255
Waga motocykla

1. Minimalna waga motocykla (bez zawodnika, bez paliwa, z wszystkimi płynami eksploatacyjnymi):
   1) dla klasy 250cc -75kg
   2) dla klasy 500cc – 77kg
   3) dla klasy 500Rcc
      - 77 kg dla motocykli z silnikami o pojemności 500 cm^3,
      - 75 kg dla motocykli z silnikami o pojemności 250cm^3
   4) dla klasy 85-140cc – 55kg
2. Podczas ważenia motocykla przed zawodami żadna tolerancja nie jest dopuszczalna. Tolerancja 1% w wadze motocykla dopuszczalna jest tylko w przypadku, gdy sprawdzany jest po wyścigu.
3. Podczas zawodów motocykle są ważone w stanie jakim opuszczają tor po każdym biegu (wraz z paliwem).
4. Do ważenia musi być używana waga o minimalnej dokładności 100 gramów, z płytą roboczą i przymocowanym najazdem pod motocykl zapewniając stabilne ustawienie motocykla podczas pomiarów.

Art. 1256
Rama

1. Dozwolona jest naprawa ramy poprzez prostowanie lub spawanie podlegająca ocenie sędziego zawodów lub komisarza technicznego.

2. Użycie tytanu i stopów lekkich.
   1) używanie materiałów wzmocnionych włóknem węglowym jest dozwolone (za wyjątkiem kierownic i osi kół).
   2) zabronione jest stosowanie tytanu w konstrukcji ramy, widełek przednich, kierownicy, zawieszenia (piasty swing-arm) oraz osi przedniego i tylnego koła.
      Dozwolone jest stosowanie stali lub stali chromoniklowej ferrytycznej (test magnetyczny).
   3) zabronione jest stosowanie tytanowych śrub i nakrętek w połączeniach:
      a) pomiędzy widełkami przednimi, blachami widełek,
      b) pomiędzy ramą pośrednią,
      c) deflektora
      d) pomiędzy płytami silnika, silnikiem i ramą tylną,
      e) osi kół
      f) śruby mocowania kierownicy
      Dozwolone jest stosowanie śrub i nakrętek ze stali lub stali chromoniklowej ferrytycznej (test magnetyczny).
   4) dozwolone jest stosowanie elementów połączeniowych (wsporniki, uchwyty, blachy) ze stopów lekkich.
   5) dozwolone jest użycie nakrętek i śrub ze stopów tytanu w następujących elementach:
      a) śruby mocowania osłon łańcucha
      b) śruby mocowania opasek tłumika
      c) śruby mocowania siodełka
      d) nakrętki tylnej zębatki
3. Siodełka musza być przymocowane z przodu ramy głównej za pomocą śrub.
4. Hamulce, oświetlenie zewnętrzne i lusterka są zabronione.
5. Stosowanie osłon/owiewek nad kierownicą jest niedozwolone.
6. Prawy podnóżek jest obowiązkowy. Musi być zamocowany po prawej stronie motocykla i nie może wystawać więcej niż na 320 mm, mierząc od centralnej osi motocykla.
7. Obowiązuje zawieszenie przednie - widełki a zawieszenie tylne musi być sztywne.
8. Główny napęd (od silnika do sprzęgła) musi posiadać zabezpieczenie przed wyrzuceniem zerwanego łańcucha sprzęgłowego. W tym celu konieczne jest stosowanie sworznia o średnicy minimum 10 mm w dolnej tylnej ćwiartce zębatki kosza sprzęgłowego.
9. Dozwolone jest stosowanie sworznia wykonanego ze stali lub stali chromoniklowej **ferrytycznej (test magnetyczny).**
10. W przypadku stosowania pełnej osłony łańcucha wykonanej ze stali stosowanie sworznia nie jest wymagane.
11. W przypadku stosowania napędu z zastosowaniem paska sworzeń nie jest wymagany.
12. Dozwolone jest stosowanie elementów połączeniowych (wsporniki, uchwyty, blachy) ze stopów lekkich.

13. Napinacze tylnego łańcucha (śruba) muszą być zakończone kulką o średnicy co najmniej 20,0 mm.
14. Dla klasy 85-140cc maksymalna dozwolona odległość osi kół od siebie to 1325mm.

Art. 1257
Koła i opony

1. Klasa 500cc i 500Rcc
   1) Rozmiar obręczy tylnego koła to 19”
   2) Maksymalna szerokość obręczy tylnego koła 2,15”
   3) Dozwolone jest tylko stosowanie kół szprychowych.
   4) Tylne koła muszą być osłonięte trwałym dyskiem po prawej stronie. Odstęp między obręczą i dyskiem nie może być większy niż 10 mm (+1mm).
2. Klasa 85-140cc
   1) Maksymalna średnica obręczy tylnego koła: 17,” a szerokość 1,85”
   2) Maksymalna średnica obręczy przedniego koła: **19”**
   3) Maksymalna szerokość opony tylnego koła: 100 mm
   4) Dozwolone są tylko opony o profilu do wyścigów torowych (uniwersalny wzór bieżnika typu trial/tor).
3. Użycie stopów lekkich do piast kół jest zabronione.
4. Opona musi posiadać widoczny numer homologacji, który jest naniesiony podczas procesu produkcji. Opona, która posiada ślady szlifowania/ścierania bądź innej modyfikacji w miejscu numeru homologacji nie może być użyta w zawodach. Wykaz homologowanych i zatwierdzonych przez GKSŻ opon tylnych zawarty jest w postanowieniach na dany rok i uzupełniany komunikatami GKSŻ.
5. Podmiot zarządzający może wprowadzić ograniczenia dotyczące stosowania opon dętkowych lub bezdętkowych.
6. Zabroniona jest jakakolwiek modyfikacja obręczy lub szprych dostarczonych przez wytwórcę (inna niż dotycząca szprych, zaworu powietrza). Jedyny wyjątek to śruby zabezpieczające, używane do zapobieżenia przesuwania się opony w stosunku do obręczy.
7. Dozwolone jest stosowanie ciężarków do wyważenia, przymocowanych do obręczy koła lub szprych.
8. Na powierzchni tylnej i przedniej opony nie mogą być zamontowane dodatkowe elementy, jak kolce przeciwślizgowe, specjalne łańcuchy itp.
9. Opony muszą być napompowane/napełnione wyłącznie powietrzem atmosferycznym.
10. Nie wolno stosować innych substancji, materiałów i elementów, aby zwiększyć lub zmniejszyć całkowitą wagę lub opory toczenia (np. pompowanie helem lub azotem).
11. Jakiekolwiek modyfikacje opony są zabronione. (Opony nie mogą być poddane obróbce chemicznej, nie wolno stosować podgrzewaczy opon bądź

innych sposobów, które mogą zmienić kształt, minimalną twardość gumy, konstrukcję opony lub inne charakterystyki).

12. Jedynym ograniczeniem dla przedniej opony jest jej całkowita szerokość, która nie może przekroczyć 80 mm.
13. Podmiot zarządzający może wyłonić w drodze konkursu jeden typ homologowanych opon, których używanie będzie obowiązkowe w określonych zawodach.

Art. 1258
Rura wydechowa, tłumik

1. Tłumiki dla klasy 500cc i 500Rcc
   1) modyfikowanie homologowanych tłumików jest zabronione.
   2) obowiązkowa jest wymiana homologowanego tłumika co cztery lata.
   3) na tłumiku musi być wyraźnie wytłoczony rok produkcji i numer homologacji
   4) odległość pomiędzy tłumikiem a oponą nie może przekroczyć 60 mm
   5) tłumik nie może rozpoczynać się przed obrysem tylnego koła (patrząc z boku).
   6) tłumiki obowiązkowo muszą być wyposażone w osłonę cieplną zabezpieczająca zawodnika przed skutkami oparzenia.
   7) mocowania tłumika i rury wydechowej.
      a) rura wydechowa musi być zamocowana do głowicy silnika i ramy za pomocą co najmniej trzech uchwytów (mocowanie do głowicy silnika liczy się jako jeden z tych uchwytów).
      b) tłumik musi być zamocowany do ramy za pomocą przynajmniej jednego sztywnego uchwytu. Dodatkowo wymagane jest drugie elastyczne (linka) mocowanie tłumika do ramy. Stalowa linka musi mieć średnicę minimum 3 mm.
   8) rura wydechowa
      a) dozwolona jest pojedyncza główna rura wydechowa o maksymalnej średnicy zewnętrznej 50 mm. Średnica musi być stała, na całej długości.
      b) rura wydechowa może mieć zewnętrzny element głuszący dźwięk (dyfuzor) Maksymalna średnica zewnętrzna 50 mm, maksymalna długość 250 mm.
      c) dyfuzor musi być przyspawany równoległe do rury wydechowej, połączony wejściem i wyjściem spalin.
      d) rura wydechowa oraz dodatkowy dyfuzor może być z dowolnego materiału.
      e) dozwolone jest mocowanie czujnika lambda na rurze wydechowej.
   9) cały układ wydechowy nie może wystawać poza koniec tylnej opony
2. Dodatkowo dla klasy 250cc:
   1) rura wydechowa
      a) dozwolona jest pojedyncza główna rura wydechowa o maksymalnej średnicy zewnętrznej 40 mm. Średnica musi być stała, na całej długości.

b) rura wydechowa może mieć zewnętrzny element głuszący dźwięk (dyfuzor) Maksymalna średnica zewnętrzna 40 mm, maksymalna długość 250 mm.
c) dyfuzor musi być przyspawany równoległe do rury wydechowej, połączony wejściem i wyjściem spalin. Dozwolone jest równoległe wspawanie dyfuzora powiększając średnice rury na długości łączenia.

2) rura wydechowa oraz dodatkowy dyfuzor może być z dowolnego materiału.
3) w celu dopasowania homologowanych/certyfikowanych tłumików do użycia w motocyklach klasy 250cc z rurą wydechową 40mm dozwolone jest użycie adaptera pomiędzy końcem rury wydechowej a wlotem tłumika. Maksymalna długość adaptera: 30mm.

3. W klasie 85-140cc rura wydechowa i tłumik muszą być umieszczone we właściwy sposób i przymocowane do motocykli w co najmniej 3 różnych miejscach.
4. W krajowych zawodach żużlowych nie przeprowadza się badań na głośność tłumików.

Art. 1259
Kierownica

1. Kierownice z materiałów kompozytowych są niedozwolone.
2. Naprawianie kierownic przez spawanie jest zabronione. Ingerowanie w konstrukcję kierownicy (np. wiercenie) jest zabronione.
3. Jeśli kierownica jest wyposażona w poprzeczkę, to poprzeczka musi być okryta miękkim materiałem np. pianką/gąbką.
4. Końce kierownicy muszą być okryte rękojeścią gumową (manetką).
5. Ochraniacze lub inne osłony rąk mocowane do motocykla nie są dozwolone.
6. Szerokość kierownicy:
   - klasa 500cc i 500Rcc - nie mniej niż 700mm i nie więcej niż 900mm.
   - klasa 85-140cc - nie mniej niż 650 mm i nie więcej niż 850 mm.
7. Średnica kierownicy musi być stała na całej długości: 22mm (z tolerancją 0,5mm).
8. Dźwignie
   1) dźwignia sprzęgła na kierownicy musi mieć zakończenie kuliste (o średnicy kulki minimum 16 mm).
   2) kulka może być spłaszczona, lecz jej krawędzie w każdym przypadku muszą być zaokrąglone (minimalna grubość spłaszczonej części wynosi 14mm). Kulka musi być integralną część z dźwignią.
9. Dozwolone jest sterowanie za pomocą linek, hydraulicznie lub ciśnieniowo.
10. Pokrętło przepustnicy (manetka gazu):
    1) pokrętło przepustnicy musi wracać samoczynnie do położenia zamknięcia przepustnicy.
    2) sterowanie przepustnicą (otwieranie i zamykanie) może odbywać się wyłącznie za pomocą linki połączonej od manetki gazu do przepustnicy gaźnika.

3) całkowity wlot powietrza do cylindra musi przechodzić przez korpus przepustnicy.
4) zabroniony jest jakikolwiek inny sposób pobierania powietrza do głowicy cylindra.

11. Przerywacz/wyłącznik zapłonu
    1) motocykle muszą być wyposażone w przerywacz/wyłącznik zapłonu zamontowany na kierownicy.
    2) wyłącznik musi być zamontowany w odległości nie większej niż 20cm od manetki gazu.
    3) przerywacz/wyłącznik musi być połączony możliwie najkrótszą linką, przytwierdzoną do prawego nadgarstka zawodnika, mechanika lub innego członka teamu zawsze, gdy silnik jest uruchomiony. Linka musi być w dobrym stanie i nie pozwalać na jej zerwanie po pociągnięciu
    4) przerywacz/wyłącznik zapłonu musi zatrzymać silnik natychmiast po pociągnięciu linki. Wszystkie inne przełączniki sterujące silnikiem lub łączniki elektryczne muszą pozostać przykryte i nie mogą być używane przez zawodnika podczas trwania wyścigu.

Art. 1260
Deflektor

1. We wszystkich zawodach żużlowych w konkurencjach 500Rcc i 500cc obowiązuje wyposażenie motocykli w deflektory, które muszą spełniać poniższe warunki:
    1) deflektor musi posiadać ważną aprobatę FIM - wykaz aprobowanych deflektorów zawarty jest w postanowieniach na dany rok i uzupełniany komunikatami GKSŻ,
    2) zabroniona jest jakakolwiek ingerencja i modyfikacja (np. wiercenie, spawanie, szlifowanie i wymiana śrub). Konstrukcja deflektora (fartuch, uchwyt fartucha, ramiona, umiejscowienie czopa) nie może być w żaden sposób zmieniana.,
    3) cechy producenta muszą pozwalać na identyfikację deflektora - zabronione jest usuwanie znaków handlowych i numerów homologacyjnych,
    4) łącznik deflektora (wewnętrzna część z ośką) może zostać zmodyfikowany tak, aby umożliwić odpowiedni montaż do poszczególnych typów ramy.
2. Dozwolone jest malowanie ramienia deflektora.
3. Dolna krawędź fartucha deflektora powinna być odległa o max 50 mm od nawierzchni toru.
4. Wszystkich pomiarów dokonuje się na motocyklu stojącym pionowo, z siedzącym zawodnikiem i z normalnie napompowanymi oponami.

Art.1261
Osłony/błotniki

1. Osłony otwartych napędów.
   Główny napęd (od silnika do sprzęgła) musi być zabezpieczony osłoną. W osłonie dozwolone są małe otwory (maksymalnie 10 mm) w celu chłodzenia lub smarowania. Dodatkowy otwór na wierzchu osłony do regulacji sprzęgła może mieć średnicę 20.0 mm lub kształt owalny 15.0 x 50.0 mm. Inne dodatkowe otwory lub wycięcia w osłonie są zabronione. Dopuszcza się jedynie wycięcie do odkrycia tarczy dociskowej sprzęgła, aby umożliwić regulację sprężyn sprzęgła. Osłona musi być tak skonstruowana, aby w żadnym przypadku zawodnik nie miał przypadkowego kontaktu z elementami napędu / sprzęgła. Osłona musi być tak skonstruowana, aby zabezpieczała zawodnika przed zranieniem (np. włożeniem palców). Osłona może być plastikowa, kompozytowa lub stalowa. Osłona musi być również zamontowana w miejscu, gdzie tylny łańcuch napędowy nawija się na zębatkę tylnego koła. Alternatywnie można użyć prowadnicę łańcucha.
2. Błotniki.
   Błotnik przedni i tylny jest obowiązkowy. Błotniki muszą wystawać poza boczne obrzeża opony z obu stron. Zarówno błotnik przedni jak i tylny musi być wykonany z elastycznych materiałów (np. plastik, tworzywa sztuczne, materiały kompozytowe, włókna szklane, włókna węglowe) i nie powinny powodować żadnych obrażeń w przypadku uszkodzenia. Przedni błotnik musi odwzorowywać kolisty kontur koła i wystawać do przodu co najmniej 5^o od pionowej linii przeprowadzonej przez oś przedniego koła i co najmniej 200 mm od tego samego punktu w tył. Błotnik tylny musi wystawać co najmniej o 5^o do tyłu poza pionową linię przechodzącą przez środek osi tylnego koła. Odstęp między tylną oponą a tylnym błotnikiem nie może być większy niż 35 mm.
3. Jeśli motocykl jest wyposażony w uchwyt tylnego błotnika używany do zapychania, powinien on być wykonany jako jeden element. Nie może on wystawać więcej niż 35 mm nad błotnik.
4. Dodatkowe owiewki/osłony ramy lub w górnej części widełek kierownicy są dozwolone. Owiewki powinny być wykonane z elastycznych materiałów (np. plastiku, materiałów kompozytowych, kevlaru itp).
5. Owiewki nie mogą mieć żadnych ostrych krawędzi.

Art. 1262
Zbiornik zużytego oleju.

1. Każdy motocykl musi być wyposażony w metalowy zbiornik zużytego oleju o minimalnej pojemności 300 cm^3.
2. Zbiornik zużytego oleju musi być połączony do rury odpowietrzającej silnika.
3. Przed i podczas zawodów zbiornik zużytego oleju musi być szczelnie zamknięty.
4. Zbiornik musi być trwale przymocowany do ramy (przykręcony).

Art. 1263
Paliwo

1. W klasie 500cc i 500Rcc dozwolone jest wyłącznie używanie metanolu w wersji handlowej
2. W klasie 85-140cc silniki muszą spalać paliwo bezołowiowe. Użycie oktanowych doładowywaczy jest zabronione. Silniki chłodzone cieczą muszą posiadać zamknięty obwód chłodzenia. Ciecz chłodząca może być przechowywana w ramię.
3. Dozwolony jest jeden zbiornik paliwa, który musi być metalowy. Zbiornik musi być solidnie zamocowany w ramie, poprzez połączenia śrubami. Łączenia węży, korek i zbiornik muszą być zawsze szczelne. Zbiornik nie może być umieszczony przed lub nad kierownicą. Wskaźnik poziomu paliwa jest niedozwolony.

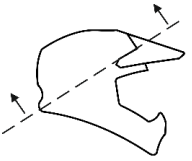
Art. 1264
Mata ekologiczna

Każdy motocykl w parku maszyn musi być ustawiony na macie ekologicznej. Minimalne dane techniczne maty są następujące:
- wymiary: minimum 160 cm X 75 cm,
- pojemność absorbcyjna: minimum 1 litr,
- grubość: minimum 5 mm.

Art. 1265
Kaski i pokrowce

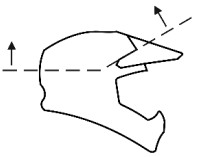
1. Każdy zawodnik powinien posiadać kask lub pokrowiec w każdym z kolorów, jakie są używane podczas danych zawodów.
2. Pokrowce muszą być odpowiednio dopasowane i mocowane.
3. Pojęcie „kolor kasku" oznacza kolor kasku lub pokrowca. Obowiązującymi kolorami kasków są (kolory RAL):
   czerwony 3020,
   niebieski 5017,
   biały 9016,
   żółty 1023.
4. Zabrania się malowania kasku oraz naklejania jakichkolwiek nalepek w miejscach przeznaczonych dla ekspozycji koloru pokrowca i kasku, wskazanych na rysunkach:

pokrowiec na kask:



wymagany kolor pokrowca (art. 15 ust. 3) dotyczy obszaru powyżej przerywanej linii

kask:



wymagany kolor kasku (art. 15 ust. 3) dotyczy obszaru powyżej przerywanej linii

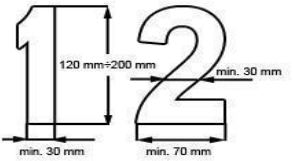
na rysunku *(kolor daszka: dowolny)*	*na rysunku* *(kolor daszka: dowolny)*

Wszystkie elementy w kolorach niezgodnych z ust. 3 muszą zostać zakryte pokrowcem.

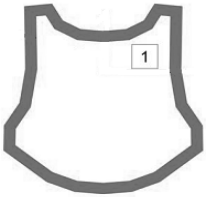
5. Dolna część kasku, o której mowa w ust. 4 (poniżej linii), wraz z goglami może być wyłącznie w tym samym kolorze co górna część kasku, o którym mowa w ust. 4 (powyżej linii) lub w innym kolorze nie zbliżonym do kolorów określonych w ust. 3. W przypadku zdobienia wielobarwnego zastrzeżenia o których mowa w zdaniu poprzednim dotyczą wyłącznie dominującego koloru.
6. Ekspozycja koloru pokrowca i kasku musi być jednolita zgodnie z kolorami określonymi w ust. 3 powyżej. Użycie w biegu pokrowca lub kasku nie spełniającego warunków, o których mowa w ust. 3 i 4 powyżej, będzie traktowane jako przewinienie dyscyplinarne.
7. Podmiot zarządzający może wezwać klub do przesłania do akceptacji do GKSŻ wzór kasku zawodnika celem potwierdzenia spełnienia wymogów określonych w ust. 6 powyżej. Zasady umieszczania motywów reklamowych na pozostałej powierzchni kasku mogą określać regulaminy organizacyjne poszczególnych rodzajów rozgrywek.
8. Oznaczenie homologacji kasku musi być czytelne i trwale przytwierdzone do skorupy kasku, bez możliwości jego zdejmowania.

Art. 1266
Plastron

1. Zawodnik biorący udział w biegu musi mieć na kombinezonie plastron. W zawodach, dla których podmiotem zarządzającym jest SE, plastron musi odpowiadać wewnętrznym przepisom SE, o ile takie zostały ustalone, a w innych przypadkach musi spełniać następujący warunek: na tylnej części plastronu musi być centralnie umieszczony numer startowy zawodnika, przy czym:
   a) kolor cyfr numeru musi wyraźnie kontrastować z kolorem tła plastronu,
   b) każda cyfra numeru musi mieć wymiary zgodne z poniższym rysunkiem:



Plastron może być integralną częścią kombinezonu.



Zaleca się umieszczenie numeru startowego także na przedniej części plastronu w jej górnym lewym rogu:

2. Dozwolone jest stosowanie przez zawodników wszelkiego typu kołnierzy ochronnych pod warunkiem, że kołnierze oraz elementy jego mocowania nie zasłaniają reklam umieszczonych na ubiorze zawodnika. Regulaminy organizacyjne poszczególnych rodzajów rozgrywek mogą określać szczegółowe zasady używania kołnierzy ochronnych w czasie przed zawodami oraz pomiędzy biegami.

Art. 1267
Części ceramiczne

Użycie części ceramicznych jest dozwolone w następujących częściach:
1) tarcze sprzęgła
2) łożyska (sprzęgło, koła etc.)
3) świeca zapłonowa

Art. 1268

Transmisja danych.

1. Informacja dotycząca parametrów silnika nie może być transmitowana do lub z poruszającego się motocykla podczas trwania biegu. Dozwolony jest tylko odczyt i przekaz obrotów silnika zamontowany/przyczepiony do ramy i podłączony do cewki zapłonowej.
2. Urządzenia do pomiaru czasu lub określające pozycję zawodnika są dozwolone i nie są uważane za „transmisję danych".
3. Używanie urządzeń do zapisu danych i odczyt danych po biegu jest dozwolony.
4. Za zgodą podmiotu zarządzającego na motocyklu może zostać zamontowana kamera wideo.
5. Przekazywanie sygnału z transpondera pomiaru czasu lub z zamontowanej kamery na motocyklu możliwe jest tylko za zgodą podmiotu zarządzającego.

Rozdział 2
Klasa 500cc i 500Rcc

Art. 1269

W zawodach, w których paliwo zapewnia organizator, wolno używać wyłącznie tego paliwa. Podmiot zarządzający ma prawo zarządzić w wybranych zawodach obowiązkową procedurę tankowania motocykli bezpośrednio przed biegiem. Polega ona na opróżnieniu zbiornika paliwa przez wysysanie pozostałych w zbiorniku resztek paliwa, następnie zatankowanie nowego paliwa i ustawienie się na polu ustawień w parku maszyn. Niedozwolone jest wstawienie motocykla po zatankowaniu do boksu zawodniczego.

Art. 1270

Demontaż silnika do pomiaru pojemności wykonuje zawodnik bądź upoważniona przez niego osoba. Pomiary wykonuje sędzia zawodów lub komisarz techniczny na zlecenie sędziego, a wyniki pomiarów odnotowane będą w „Protokole Pomiarów Parametrów Technicznych Motocykla Żużlowego" (załącznik nr 6, DRUKI OBOWIĄZUJĄCE W SPORCIE ŻUŻLOWYM).

Art. 1271

1. Jeżeli na zawodach nie ma komisarza technicznego, motocykle mogą być zabrane z parku maszyn po uzyskaniu zezwolenia od sędziego zawodów. Jeśli motocykl zostanie zabrany z parku maszyn bez zezwolenia od sędziego, będą zastosowane sankcje określone w art. 14 ust. 2.
2. Przed zawodami, na których jest komisarz techniczny, przed zawodami przeprowadza
   się kontrolę techniczną, której procedura jest następująca:
   1) kontrola techniczna zaczyna się 3,5 godziny przed zawodami, a kończy się 1,5 godziny przed zawodami,
   2) podczas kontroli, na terenie, gdzie się odbywa, może przebywać zawodnik, którego kontrola dotyczy oraz do dwóch mechaników przez niego upoważnionych i kierownik drużyny w zawodach drużynowych,
   3) zawodnik lub jego mechanik przedstawia do kontroli czysty motocykl z pustym zbiornikiem paliwa oraz kombinezon i kaski,
   4) motocykl jest ważony i wynik zapisywany w karcie kontroli technicznej, obowiązkowej kontroli poddawane są gaźnik i tłumik,
   5) skontrolowane gaźniki i tłumiki motocykli znakowane są nalepką lub farbą.

   Kontroli mogą być poddane również inne części motocykla.
2. Komisarz techniczny w trakcie zawodów ma prawo do kontroli motocykli i wyposażenia osobistego w tym wagi motocykla, paliwa oraz stanu motocykla i wyposażenia osobistego po upadku zawodnika.
3. Jeżeli na zawodach jest komisarz techniczny, wszystkie motocykle, na których startowali zawodnicy umieszczane są w zamkniętym parku maszyn ("parc ferme"), a pozostałe muszą pozostać w parku maszyn do czasu wydania zezwolenia przez komisarza technicznego.

4. Motocykle mogą być zabrane z parku maszyn oraz z zamkniętego parku po upływie 15 minut od zakończenia ostatniego biegu zawodów, z wyjątkiem motocykli, które poddane są kontroli. Moment zakończenia czasu 15 minut komunikuje komisarz techniczny. Jeśli motocykl zostanie zabrany z parku maszyn przed upływem ww. czasu będą zastosowane sankcje określone w art. 14 ust. 2.
5. Zawodnik, który startuje w biegu dodatkowym lub jako rezerwa, zabiera z zamkniętego parku motocykl i wstawia go powtórnie po zakończeniu biegu.
6. Do przeprowadzenia kontroli motocykli komisarz techniczny korzysta z narzędzi i przyrządów wyszczególnionych w Załączniku A.

Art. 1272

1. W zawodach żużlowych w konkurencjach 500R i 500cc, wolno używać wyłącznie tłumików o parametrach technicznych zgodnych z homologacją FIM ważną na dany rok.
2. W zawodach dozwolone jest używanie wyłącznie tylnych opon posiadających homologację FIM. Wykaz homologowanych i zatwierdzonych przez GKSŻ opon tylnych zawarty jest w postanowieniach na dany rok i uzupełniany komunikatami GKSŻ.
3. Komisarz Techniczny może w każdym czasie podczas zawodów zainstalować licznik obrotów na motocyklu (zamontowany/przyczepiony do ramy i podłączony do cewki zapłonowej/silnika) lub sprawdzić maksymalne obroty silnika za pomocą komputera/oprogramowania podłączonego do cyfrowego systemu zapłonu (tyrystora). W przypadku odmowy poddania się badaniu obowiązują sankcje jak w art. 14 RZMot.

Art. 1273

Postępowanie w przypadku protestów dotyczących paliwa

1. Organizator jest zobowiązany:
   1) zapewnić co najmniej 3 suche, sterylne pojemniki szklane / plastikowe o pojemności minimum 1 litra,
   2) zapewnić co najmniej dwa przyrządy służące do pobierania paliwa (tzw. „odsysarka", strzykawka, itp.),
   3) zapewnić plomby i taśmy samoprzylepne,
   4) posiadać na obiekcie kartę charakterystyki produktu dla paliwa używanego podczas zawodów (oryginał i co najmniej trzy kopie).
2. Pobieranie próbek paliwa:
   1) natychmiast po zakończeniu biegu, po którym złożono protest, sędzia zawodów (zastrzeżeniem pkt 4 poniżej) powinien pobrać dwie próbki paliwa do pojemników, o których mowa w art. 115 pkt 1:
      a) z baku, ewentualnie z gaźnika i przewodu paliwowego motocykla zawodnika, którego przejazd oprotestowano,
      b) ze wspólnego zbiornika na paliwo, z którego korzystają wszyscy zawodnicy,

2) próbka pobrana z baku motocykla zawodnika powinna obejmować całą zawartość baku motocykla / gaźnika / przewodu paliwowego, lecz nie więcej niż 1 litr paliwa,
3) próbka pobrana ze wspólnego pojemnika nie może wynosić mniej niż 1 litr paliwa,
4) w zawodach, na których jest obecny komisarz toru lub komisarz techniczny, sędzia może im zlecić wykonywanie wszystkich czynności w zakresie protestu na paliwo - odpowiednią adnotację umieszcza wtedy w sprawozdaniu z zawodów.

2. W przypadku, gdy zawartość paliwa z baku / gaźnika / przewodu paliwowego motocykla protestowanego zawodnika wynosi poniżej ilości dającej pewność na poprawne wykonanie badań (poniżej 1 litra), osoba składająca protest może go cofnąć uzyskując zwrot 90 % kaucji w przypadku pierwszego protestu w danych zawodach i 50 % kaucji w przypadku kolejnych protestów. Jeśli protest zostanie podtrzymany, badania zostaną przeprowadzone na ryzyko protestującego, który w wypadku braku możliwości uzyskania wyników na skutek zbyt małej próbki paliwa będzie traktowany jak strona przegrywająca protest.
3. Z pobrania próbek sporządza się protokół wg ustalonego wzoru (załącznik nr 15, DRUKI OBOWIĄZUJĄCE W SPORCIE ŻUŻLOWYM).
4. Postępowanie z próbkami paliwa:
   1) pobraną próbkę należy zamknąć szczelnie oraz okleić taśmą samoprzylepną, względnie oplombować, w miarę możliwości w obecności protestującego oraz zawodnika, którego paliwo oprotestowano lub jego przedstawiciela (przedstawicielem może być dowolna osoba, np. mechanik, kierownik drużyny, itp.),
   2) na taśmie / plombie zabezpieczającej próbki sędzia umieszcza swój podpis, nazwisko oprotestowanego zawodnika, oznaczenie zawodów, numer biegu oraz datę i miejsce pobrania próbki,
   3) pobrane próbki, wraz z kartami charakterystyki paliwa, należy przesłać niezwłocznie za pośrednictwem kuriera realizującego tego typu przesyłki do właściwego podmiotu zarządzającego.
5. W przypadku, gdy podczas zawodów został złożony więcej niż jeden protest dotyczący paliwa, zapewnienie pojemników, spełniających cechy wskazane w art. 115 pkt 1, spoczywa na osobach składających protest.
6. Ocena, czy dostarczone przez organizatora względnie protestującego pojemniki nadają się do przeprowadzenia badań, należy do wyłącznej kompetencji sędziego.

Rozdział 5 Klasa 85-140cc

Art. 1274

Podmiot zarządzający może podjąć decyzję o przeprowadzeniu kontroli technicznej podczas treningów lub zawodów w klasie 85-140cc. Procedura zostanie określona w przedmiotowej decyzji.

Art. 1275

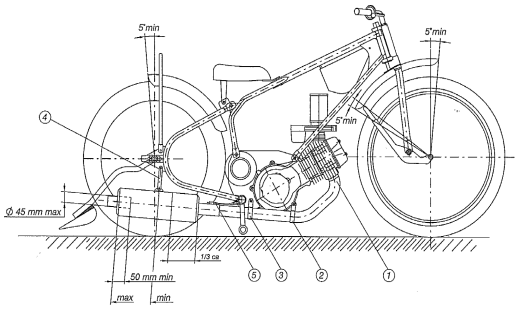
W zawodach w klasie 85-140cc zawodnicy używają własnego paliwa zgodnego z zapisami art. 1263 ust. 2.

Art. 1276

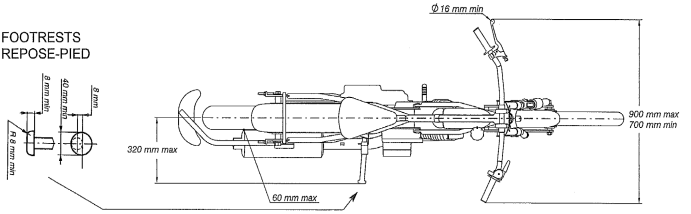
W zawodach dozwolone jest używanie wyłącznie tylnych opon zatwierdzonych przez GKSŻ. Wykaz zatwierdzonych przez GKSŻ opon tylnych zawarty jest w postanowieniach na dany rok i uzupełniany komunikatami GKSŻ.

Rozdział 6 Rysunki i tabele

G Speedway

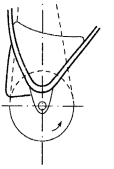


FOOTRESTS
REPOSE-PIED

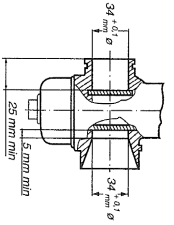


G Speedway

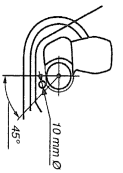
CHAIN GUARD
GARDE-CHAÎNE

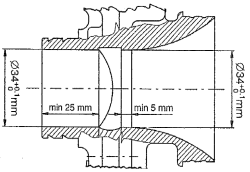


CARBURETTOR SECTION
PLAN CARBURATEUR



OPEN TRANSMISSION GUARDS
GARDE-CHAÎNE OUVERTE



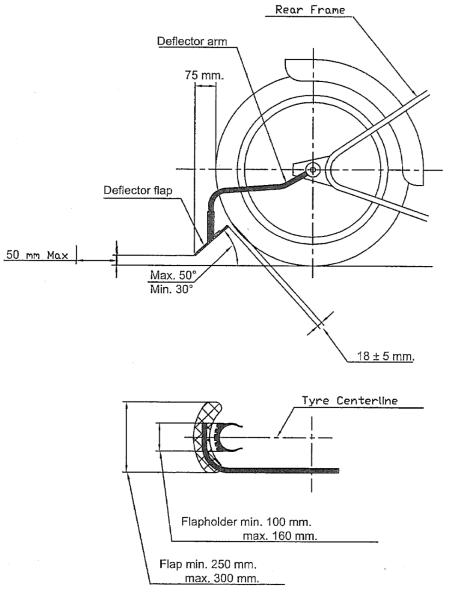


DIRT DEFLECTOR / DEFLECTEUR ANTI-PROJECTION ART. 58.03

S

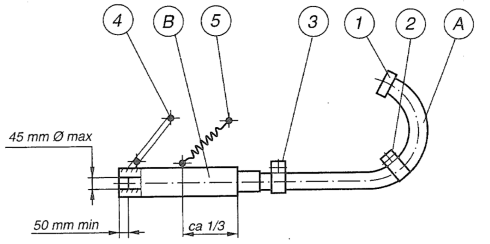
TERE TO DEFLECTOR CLEARANCE / INSTALLATION ANGLE
ESPACE ENTRE LE PNEU ET LE DEFLECTEUR / ANGLE DE MONTAGE

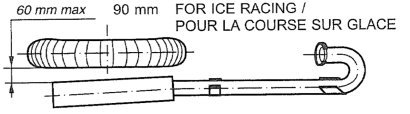
Dirt deflector
FIM article 58.03



ART. 01.31

P





A = Exhaust Pipe (tuyau d'échappement)

B = Silencer (silencieux)