POLSKI ZWIĄZEK MOTOROWY

REGULAMIN SPORTU MOTOCYKLOWEGO

ZASADY ROZGRYWEK ENDURO



GŁÓWNA KOMISJA SPORTU MOTOCYKLOWEGO

POLSKI ZWIĄZEK MOTOROWY

Regulamin Sportu Motocyklowego

Zasady Rozgrywek

ENDURO

Regulamin Sportu Motocyklowego

Zasady Rozgrywek ENDURO

Spis treści:

Regulamin rajdów Enduro …….. str. 3

Regulamin Techniczny Enduro ……..……..…….. str. 34

Regulamin Finansowy ……..…… str. 51

Wyrazy zaznaczone pogrubioną czcionką oznaczają zmienione zapisy wprowadzone w porównaniu do roku poprzedniego.

I. Regulamin rajdów ENDURO

1. Charakter rajdu i ogólne zasady rozgrywek

1.1. Rajd Enduro ma na celu sprawdzenie niezawodności motocykli i umiejętności zawodników i jest rozgrywany na motocyklach kategorii I grupy A1 oraz na quadach kategorii II, grupy G w następujących konkurencjach Mistrzostw Polski (MP) i Pucharu Polski (PP):

- indywidualnej w klasach,
- indywidualnej generalnej (tylko w Mistrzostwach Polski),
- klubowej,
- zespołów sponsorskich.

1.2 Rajd składa się z szeregu testów, takich jak:

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

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

1.4. Trasa jazdy okrężnej prowadzona jest po bezdrożach i drogach publicznych otwartych dla ruchu drogowego. Musi być przejezdna w każdych warunkach pogodowych dla każdego motocykla. Zaleca sie wszystkim organizatorom rajdów klasycznych aby w ramach możliwości, wytyczać trasy poza drogami publicznymi, tak by umożliwić starty w imprezie na motocyklach nie rejestrowanych, także motocrossowych.

Zawodników obowiązują przepisy Kodeksu Drogowego. Każdy zawodnik przekraczający przepisy ruchu może być po sprawdzeniu tego faktu ukarany.

Zabezpieczenie medyczne musi być zgodne z Regulaminem Medycznym PZM.

1.5. Puchar Polski w rajdach Enduro to ogólnodostępne, szosowo-terenowe imprezy motocyklowe, których celem jest:

• Umożliwienie zawodnikom początkującym rozpoczęcie uprawiania sportu motocyklowego, dając okazje do zdania egzaminu praktycznego i uzyskania kwalifikacji do otrzymania certyfikatu i licencji,

• Podniesienie kwalifikacji zawodników posiadających licencje B, w celu uzyskania poziomu uprawniającego do otrzymania licencji A i startu w Mistrzostwach Polski,

• Umożliwienie uprawiania sportu motocyklowego na poziomie amatorskim dla posiadaczy licencji B, którzy nie maja kwalifikacji do startu w Mistrzostwach Polski.

2. Warunki udziału

2.1 W zawodach mogą brać udział **tylko** zawodnicy zrzeszeni w PZM przez swoje kluby posiadające licencję uprawniającą do udziału we współzawodnictwie sportowym w sporcie motocyklowym oraz spełniający warunki regulaminów PZM w tym w szczególności:

- Regulaminu rajdów Enduro,
- Regulaminu Technicznego Enduro,
- Regulaminu uzupełniającego zawodów.

którzy przedłożą organizatorowi następujące dokumenty:

- licencję sportową ważną na dany rok,
- książeczkę sportowo-lekarską **lub kartę zdrowia (od 2013 roku jedynym obowiązującym dokumentem będzie karta zdrowia) ze stwierdzeniem lekarza medycyny sportowej (lub posiadającego certyfikat PTMS)** o zdolności do startu,
- dowód ubezpieczenia motocykla od OC (nie dotyczy imprez na trasach zamkniętych),

• posiadanie pozwolenia na prowadzenie pojazdu na którym startuje (nie dotyczy imprez na trasach zamkniętych).

2.2 Zawodnicy startujący po raz pierwszy (przystępujący do egzaminu na certyfikat) nie muszą być zrzeszeni w klubie, jednak w momencie występowania o wydanie licencji muszą okazać dokument przynależności klubowej.

2.3 Wszystkie imprezy cyklu Mistrzostw Polski Enduro maja charakter otwarty dla zawodników zagranicznych pod warunkiem posiadania:

a) zgody i zgłoszenia swojej FMN,

b) posiadania jednej z niżej wymienionych licencji:

- Mistrzostwa Europy roczna UEM
- Mistrzostwa Europy jednorazowa UEM
- Mistrzostwach Świata roczna FIM
- Mistrzostwach Świata jednorazowa FIM
- Międzynarodowa jednorazowa lub roczna FIM

2.4 Zgłoszenie i potwierdzenie zawodnika obcokrajowca w barwach polskiego Klubu (biorącego udział w rozgrywkach o tytuł klubowego Mistrza Polski) może nastąpić o ile odpowiada on następującym warunkom:

1. Posiada zgodę na start od swojej macierzystej federacji,

2. Jest zrzeszony w klubie w którym podpisuje kartę zgłoszenia,

3. Nie jest zgłoszony w innym polskim klubie motocyklowym,

4. Jest posiadaczem jednej z niżej wymienionych licencji:

- **UEM – mistrzowska roczna**
- **FIM – mistrzowska roczna**
- **Międzynarodowej rocznej FIM lub UEM.**

Zawodnik lub klub musi przedłożyć n/w dokumenty w Biurze Sportu i Turystyki ZG PZM:

- **Zgodę macierzystej federacji na starty w barwach polskiego klubu,**

- **Kopię wypełnionej deklaracji członkowskiej klubu,**
- **Kopię licencji całorocznej.**

Ww. dokumenty należy przesłać do Biura Sportu i Turystyki najpóźniej 14 dni przed pierwszymi zawodami rangi Mistrzostw Polski.

Na podstawie przesłanych dokumentów Biuro Sportu i Turystyki wyda odpowiedni dokument potwierdzający prawa startu i reprezentowania wybranego polskiego klubu.

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

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

2.5 Tytuły mistrzowskie przyznawane będą:

• W konkurencjach indywidualnych z podziałem na klasy wg pojemności i rodzaju silnika oraz wieku zawodników,

• W konkurencji generalnej, w której biorą udział zawodnicy bez podziału na klasy, startujący na jednakowych, najtrudniejszych warunkach dotyczących czasu jazdy i ilości okrążeń,

• W konkurencjach klubowej i zespołów sponsorskich.

2.6 Prawo Startu w Mistrzostwach Polski

Prawo startu w zawodach Mistrzostw Polski ma uczestnik:

- posiadający licencję motocross/enduro/cross country PZM „A”,
- posiadający międzynarodową licencję (dot. zawodników zagranicznych).

2.7. Prawo startu w imprezie Pucharu Polski ma uczestnik:

- nie posiadający licencji, w pierwszej dla niego imprezie PP w 2012 roku,
- posiadający licencję A, jeżeli w okresie ostatnich 5 lat (2007 – 2011) nie miał przedłużonej tej licencji (wymóg karencji nie dotyczy konkurencji weteran),

- posiadający licencję B lub C - obowiązek posiadania licencji powstaje po ukończeniu jednego dnia zawodów, lecz zawodnik ma prawo wystartować bez tej licencji w drugim dniu tych samych zawodów),
- z licencją A bez prawa do klasyfikacji i nagród (wyjątek: w konkurencji Weteran mogą być klasyfikowani zawodnicy z licencja A),
- z licencją A wydaną przez Federacje zrzeszona w Motocyklowej Unii Europejskiej, oraz dodatkowym ubezpieczeniem– bez prawa do klasyfikacji i nagród.

Zawodnicy w wieku do 30 lat (lub nie kończący 30 lat w 2012 r), którzy zajęli w klasyfikacji końcowej 2011 roku miejsca I, II, III, w jednej z konkurencji Pucharu Polski, nie maja prawa startować w 2012 roku w rozgrywkach Pucharu Polski z licencją B. Zawodnicy ci zobligowani są do wyrobienia licencji A i mogą jedynie startować– w Mistrzostwach Polski lub w Pucharze Polski (zgodnie z zapisami niniejszego punktu).

2.8. Podział na konkurencje – Mistrzostwa Polski:

Junior 50

Motocykle o pojemności silnika do 50 ccm. Startować mogą zawodnicy, którzy ukończyli 13 lat, a do końca 2012 r. nie skończą 19 lat, posiadający certyfikat i licencje A.

Junior

Motocykle o dowolnej pojemności i rodzaju silnika. Startować mogą zawodnicy, którzy do końca 2012 r. nie skończą 24 lat, posiadający certyfikat i licencje A. Zwycięzca konkurencji junior w latach poprzednich nie może więcej startować w tej konkurencji.

E 1

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

E 2/3

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

Weteran

Motocykle o dowolnej pojemności i rodzaju silnika. Startować mogą zawodnicy, którzy ukończyli lub kończą w 2012 r. 40 lat, posiadający certyfikat i licencje A .

ATV2K

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

ATV4K

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

Klubowa

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

Zespołów sponsorskich

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

2.9. Warunkiem przeprowadzenia klasyfikacji indywidualnej, jest wystartowanie w pierwszej rundzie, w każdej konkurencji z wyjątkiem Junior 50, co najmniej 6 zawodników.

2.10. W przypadku mniejszej ilości zawodników konkurencje będą łączone wg następującego schematu:

- zawodnicy Junior będą klasyfikowani w konkurencjach E1 lub E2/3 odpowiednio do pojemności silnika,

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

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

2.12. Podział na konkurencje – Puchar Polski:

Junior 50:

Motocykle o pojemności silnika do 50 ccm. Startować mogą zawodnicy, którzy ukończyli 13 lat, a do końca 2012 r. nie skończą 19 lat.

Junior

Motocykle o dowolnej pojemności i rodzaju silnika. Startować mogą zawodnicy, którzy do końca 2012 r. nie skończą 24 lat.

E 1

motocykle: dwusuwowe o pojemności silnika do 125 ccm i czterosuwowe o pojemności silnika do 250 ccm.

E2/E3

motocykle: dwusuwowe o pojemności silnika powyżej 125 ccm do 500 ccm i czterosuwowe o pojemności silnika powyżej 250 ccm do 650 ccm.

Weteran

Motocykle o dowolnej pojemności i rodzaju silnika. Startować mogą zawodnicy, którzy ukończyli lub kończą w 2012 r. 40 lat.

Hobby

Motocykle o dowolnej pojemności i rodzaju silnika. Startować mogą zawodnicy z licencją C. W konkurencji tej nie jest prowadzona klasyfikacja całoroczna, a jedynie w poszczególnych zawodach. Decyzja o rozgrywaniu tej konkurencji, w danych zawodach należy do organizatora i powinna być podana w regulaminie uzupełniającym zawodów.

ATV2K

Pojazdy czterokołowe z napędem na jedna oś, o pojemności silnika do 750 ccm. Startować mogą zawodnicy w wieku pow. 16 lat,

ATV4K

Pojazdy czterokołowe z napędem na dwie osie, o pojemności silnika do 1000 ccm. Startować mogą zawodnicy w wieku pow. 16 lat,

Klubowa

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

Zespołów sponsorskich

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

3. Sprzęt

3.1 Motocykle muszą być wyposażone zgodnie **Regulaminem Technicznym Enduro** i przepisami Prawa o Ruchu Drogowym.

3.2. Wyposażenie zawodnika musi być zgodne z **Regulaminem Technicznym Enduro**.

4. Klasyfikacja

4.1. Klasyfikacja indywidualna

Klasyfikacja indywidualna odbywa się w klasach na podstawie punktów karnych uzyskanych przez zawodników. Mniejsza suma punktu daje lepszy wynik.

Klasyfikacja indywidualna będzie rozgrywana w:

- w klasach:

o wyniku końcowym decyduje suma punktów uzyskanych za zajęte miejsca w 8 najlepszych rundach wśród wszystkich rozegranych, zaliczanych do klasyfikacji Mistrzostw Polski i Pucharu Polski w rajdach Enduro. Punkty będą przyznawane wg następującego schematu:

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

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

W Mistrzostwach Polski warunkiem przyznania tytułów mistrzowskich, indywidualnych jest zdobycie w zaliczonych rundach co najmniej 50% liczby punktów, możliwych do zdobycia we wszystkich odbytych rundach oraz sklasyfikowanie określonej na dany rok liczby zawodników w klasie.

W zależności od ilości sklasyfikowanych zawodników w klasyfikacji każdej z konkurencji indywidualnych przyznawane będą tytuły:

- min. 6 zawodników - Mistrz Polski (nie stosuje się dla konkurencji Junior 50)
- min. 9 zawodników - I Wicemistrz Polski
- min 12 zawodników - II Wicemistrz Polski

- klasyfikacja generalna (tylko w Mistrzostwach Polski)

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

4.2. Klasyfikacja klubowa

Warunkiem zaliczenia wyników rundy do Mistrzostw Polski lub Pucharu Polski jest sklasyfikowanie co najmniej jednego zawodnika klubu w tej rundzie. O wyniku decyduje suma punktów zdobytych przez wszystkich członków Klubu za zajęte miejsca w konkurencjach indywidualnych (z wyjątkiem klasy Hobby PP) we wszystkich rundach Mistrzostw Polski lub Pucharu Polski, wg schematu stosowanego w klasyfikacji indywidualnej, z tym, że punkty zdobyte przez zawodników startujących w Mistrzostwach Polski konkurencji Junior 50 mnoży sie przez współczynnik 1,5 (nie dotyczy Pucharu Polski klasy Junior 50). Zwycięża klub z większą ilością punktów. W przypadku równej liczby punktów o lepszym miejscu decyduje większa liczba lepszych miejsc zawodników klubu we wszystkich rundach .

W Mistrzostwach Polski warunkiem przyznania tytułu Mistrza jest sklasyfikowanie minimum 6 klubów, I Vice Mistrza Polski minimum 9 klubów, II Vice Mistrza Polski – 12 klubów.

4.3. Klasyfikacja zespołów sponsorskich

Klasyfikacja zespołów sponsorskich prowadzona będzie we wszystkich rundach Mistrzostw Polski i Pucharu Polski. O wyniku decyduje suma punktów zdobytych przez członków zespołu za zajęte miejsca w konkurencjach indywidualnych(z wyjątkiem klasy Hobby PP). Punkty przyznaje sie wg następującego schematu:

- I miejsce -1 pkt,
- II miejsce – 2 pkt,
- III miejsce – 3 pkt, itd.

W przypadku nieukończenia zawodów zawodnik otrzymuje 50 pkt plus punkty przyznane ostatniemu sklasyfikowanemu zawodnikowi w swojej konkurencji. Zwycięża zespół z mniejszą ilością punktów. Aby zespół był sklasyfikowany muszą wystartować wszyscy członkowie zespołu, a zawody musi ukończyć przynajmniej jeden zawodnik, w danym dniu. Za zajęte miejsca w poszczególnych rundach zespoły otrzymują punkty jak w konkurencjach indywidualnych (25,22,20 itd.). W końcowej klasyfikacji zwycięża zespół z największą ilością punktów za zajęte miejsca we wszystkich rundach. W przypadku równej ilości punktów zwycięża zespół, który ma większą ilość lepszych miejsc.

4.4. W Mistrzostwach Polski warunkiem przyznania tytułu Mistrza jest sklasyfikowanie min. 6-ciu zespołów, I Vice Mistrz – 9 zespołów, II Vice Mistrz – 12 zespołów.

5. Odbiór techniczny motocykli

5.1. Odbiór techniczny odbędzie sie w dniu poprzedzającym zawody w godzinach podanych w regulaminach uzupełniających (początek nie później niż o godz. 18.00, a koniec nie wcześniej niż o godz. 22.00). Zawodnik, który spóźni się do odbioru technicznego w przeddzień rajdu, może dokonać odbioru w dniu rajdu, najpóźniej na dwie godziny przed startem, za dodatkowa opłata 100 zł. W czasie odbioru technicznego musza być przedstawione:

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

Pojazd musi spełniać wymogi Kodeksu Drogowego i **Regulaminu Technicznego Enduro**. W czasie odbioru technicznego sprawdzana będzie głośność motocykla (patrz pkt.33. Regulaminu technicznego Enduro), która nie powinna przekraczać 112 decybeli.

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

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

5.3. Zadania Komisji Technicznej:

- sprawdzenie, czy zawodnik posiada pozwolenie na prowadzenie motocykla, (nie dotyczy zawodów rozgrywanych poza drogami publicznymi)
- sprawdzenie, czy motocykl jest zarejestrowany i dopuszczony do ruchu drogowego, (nie dotyczy zawodów rozgrywanych poza drogami publicznymi)
- sprawdzenie, czy motocykl jest zgodny z wypełnionym i podpisanym przez zawodnika zgłoszeniem,
- sprawdzenie, czy zawodnik posiada wyposażenie zgodne z **Regulaminem Technicznym Enduro**,
- oznakowanie tajną farbą lub specjalną naklejką, ulegającą zniszczeniu przy odrywaniu:
  - piasty koła przedniego,
  - piasty koła tylnego,
  - ramy w okolicach główki z prawej strony,
  - skrzyni korbowej z prawej strony,
  - tłumika(ów), (znakowanie nie dotyczy quadów)
- przeprowadzenie badania głośności motocykli zgodnie z **Regulaminem Technicznym Enduro**,
- pozostałe czynności przewidziane **Regulaminem Technicznym Enduro**.

5.4. Części zastrzeżone motocykla.

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

5.4.2. Zawodnik ma prawo wymienić każdą nie oznakowaną część motocykla wszędzie na trasie z wyjątkiem parku zamkniętego, strefy pomiędzy żółtą flagą a stolikiem PKC i strefy pomiędzy końcowym PKC dnia a parkiem zamkniętym. Zawodnik może otrzymać części, narzędzia oraz dozwoloną obcą pomoc (patrz art. 17), tylko w strefie pomiędzy białą i żółtą flagą na PKC, z wyjątkiem PKC bez serwisu, oznakowanych białą flagą z ukośnym czarnym krzyżem. Poza tymi strefami zawodnik może naprawiać motocykl tylko narzędziami i częściami wiezionymi ze sobą, nie może korzystać z obcej pomocy. Opony mogą być wymieniane tylko na końcowym PKC dnia, między białą i żółtą flagą. Oponę musi wymieniać zawodnik sam, dozwolona jest natomiast pomoc przy zdjęciu i założeniu koła. Zabronione jest używanie narzędzi elektrycznych i pneumatycznych zasilanych z zewnętrznego źródła.

5.5. Za stan techniczny motocykla i jego zgodność z wymogami Prawa o Ruchu Drogowym odpowiada zawodnik, co stwierdza podpisem na protokóle Komisji Technicznej. Zawodnik tym samym podpisem potwierdza prawidłowość oznakowania części wymienionych w art. 5.3.

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

5.7. W przypadku niespełnienia któregokolwiek z wyżej wymienionych w art.5.1. do 5.6. warunków, Komisja Techniczna nie powinna dopuścić motocykla do zawodów.

5.8. Komisja Techniczna ma prawo w czasie zawodów, na każdym punkcie kontroli czasu poddać każdy motocykl przeglądowi i zażądać usunięcia stwierdzonych niesprawności. Jeżeli zawodnik nie usunie wskazanych niesprawności, może być niedopuszczony do dalszej jazdy. Usuwanie niesprawności, odbywa się w czasie przeznaczonym na jazdę. Komisja Techniczna ma prawo poddać każdy motocykl przeglądowi po zakończeniu jazdy okrężnej, sprawdzając zgodność z wymogami

niniejszego regulaminu, danymi zawartymi w zgłoszeniu zawodnika oraz zgodność z Prawem o Ruchu Drogowym.

5.9. Za usiłowanie wprowadzenia w błąd kierownictwa rajdu, Komisja Techniczna ma prawo wnioskować do sędziego głównego o wykluczenie zawodnika z zawodów.

5.10. Kontrola końcowa

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

6. Park zamknięty

6.1. W zawodach obowiązuje zasada parku zamkniętego, co oznacza, że z wyjątkiem czasu spędzonego na trasie motocykle są pod opieką organizatora i przebywają w wyznaczonym miejscu zwanym parkiem zamkniętym.

6.2. Park zamknięty powinien być odpowiednio ogrodzony i chroniony przed wejściem do niego nie uprawnionych osób. Jeśli nie jest to możliwe, jego granice powinny być wyraźnie oznakowane i patrolowane przez odpowiednią ilość funkcjonariuszy, tak by możliwość wejścia i dostępu do motocykli miały tylko osoby uprawnione. Do parku zamkniętego może być tylko jedno wejście i jedno wyjście prowadzące na pole startowe. Wejście i wyjście z parku musi być wyraźnie oznakowane. Funkcjonariusze parku muszą nosić wyróżniające ich emblematy, tak by mogli być rozpoznani przez wszystkich, a przez zawodników w szczególności.

6.3. Wejście do parku zamkniętego dozwolone jest tylko sędziemu głównemu zawodów, członkom Komisji Technicznej, obsłudze parku, dyrektorowi zawodów oraz zawodnikom wyłącznie w celu wprowadzenia lub wyprowadzenia własnego motocykla.

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

6.5. Po podstemplowaniu karty drogowej na PKC - meta zawodnik musi natychmiast unieruchomić silnik (nie dotyczy quadów) i odprowadzić motocykl do parku zamkniętego. Podczas przejścia z PKC do parku zamkniętego zabronione jest pod karą wykluczenia tankowanie i wykonywanie jakichkolwiek prac przy motocyklu, z wyjątkiem prac przewidzianych w art. 6.6.

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

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

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

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

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

7. Pole startowe

7.1. 5 minut przed jego wyznaczonym czasem startu, zawodnik ma prawo wejść do parku zamkniętego, pobrać motocykl i przeprowadzić go na pole startowe.

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

7.3. Na pole startowe mają wstęp tylko zawodnicy, obsługa startu, dyrektor zawodów oraz sędzia główny zawodów.

8. Start

8.1. Liczbę zawodników startujących w jednej minucie ustala regulamin uzupełniający zawodów – **jeśli nie jest to określone w regulaminie uzupełniającym w jednej minucie startuje 3 zawodników na motocyklach lub 2 na quadach.** Sygnał startu jest podawany o dokładnym czasie przewidzianym dla danego zawodnika (grupy zawodników). Po sygnale startu zawodnik stojący na linii startu powinien uruchomić silnik przy pomocy rozrusznika i w czasie jednej minuty od sygnału startu przejechać za drugą linię odległą o 20 m używając mocy silnika (test rozruchu). W przypadku zgaśnięcia silnika przed drugą linią, zawodnik aby nie zostać ukaranym musi zatrzymać motocykl, ponownie uruchomić silnik i przejechać za tę linię. Zawodnik, który nie wykona tego testu będzie ukarany 10 pkt., nie może zawrócić do strefy startu, lecz ma obowiązek przepchać motocykl za drugą linię, aby nie utrudniać startu innym zawodnikom. (powyższy test nie jest wykonywany przez quady)

8.2. Zawodnik, który w chwili sygnału startu nie znajduje się na linii startu, nie będzie ukarany jeśli w czasie jednej minuty od tego sygnału doprowadzi motocykl na linię startu, uruchomi silnik i przejedzie za drugą linię. Zawodnik, który spóźni się na start więcej niż jedną minutę, będzie ukarany 60 pkt. za każdą pełną minutę spóźnienia. Na wykonanie testu rozruchu ma czas do zakończenia minuty, w której startuje.

Zawodnicy spóźniający się na start ponad 15 min. będą wykluczeni i nie dopuszczeni do startu.

8.3 Kolejność startu dla poszczególnych konkurencji MP wygląda następująco: junior, E1, E2/E3, Weteran, Junior 50, ATV 2K, ATV 4K. Pomiędzy

poszczególnymi konkurencjami przerwa minimum 2 minuty. W pierwszej imprezie kolejność startu zawodników w każdej konkurencji będzie losowana. W następnych rundach według narastającej klasyfikacji z poprzednich rund.

9. Jazda okrężna

9.1. Długość trasy musi być podana w regulaminie uzupełniającym. Trasa musi być opisana w karcie etapowej i oznakowana zgodnie z art. 9.8 niniejszego regulaminu. Spóźnienie, opuszczenie punktu kontroli czasu, punktu kontroli przejazdu lub testu specjalnego nie może być usprawiedliwione błądzeniem. Zaleca sie wszystkim organizatorom rajdów klasycznych aby w ramach możliwości, wytyczać trasy poza drogami publicznymi, tak by umożliwić starty w imprezie na motocyklach nie rejestrowanych, także motocrossowych. **Zaleca się także takie dobranie trasy aby całkowita długość dystansu jednego okrążenia nie przekraczała 40 km.** Łączna długość trasy obu dni rajdu nie powinna być krótsza niż 300 km (dla Pucharu Polski powinna wynosić 240 – 300 km). Trasa dla konkurencji Junior 50, ATV2K i ATV4K może być skrócona, a czas przejazdu wydłużony.

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

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

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

9.5. Tam, gdzie zawodnik ma jechać ściśle określonym przejazdem, organizator ma obowiązek oznakować trasę bardzo precyzyjnie (taśmowanie **po obu stronach wyznaczonej trasy przez organizatora, oznaczenie znakami rajdowymi po obu stronach trasy** itp.) **i powinien ustawić osobę funkcyjną**. Jeżeli trasa jest

oznakowana znakami **lub taśmami** po obu stronach, zawodnik jest obowiązany jechać pomiędzy tymi znakami.

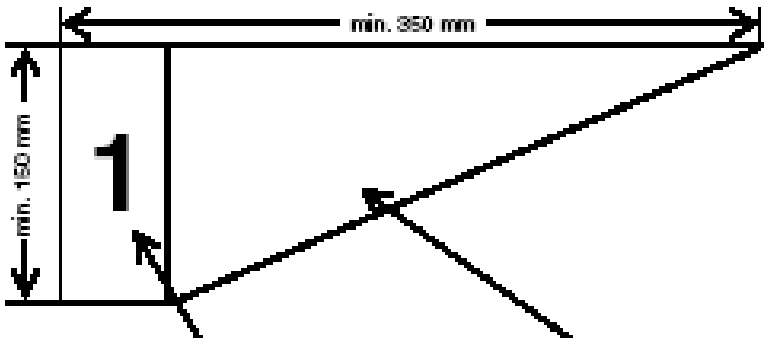
9.6. Wzory znaków użytych do oznakowania trasy muszą być wywieszone na tablicy informacyjnej zawodów lub w biurze zawodów.

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

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

9.9. Wzory znaków do znakowania tras (rysunki):

Skręt w prawo

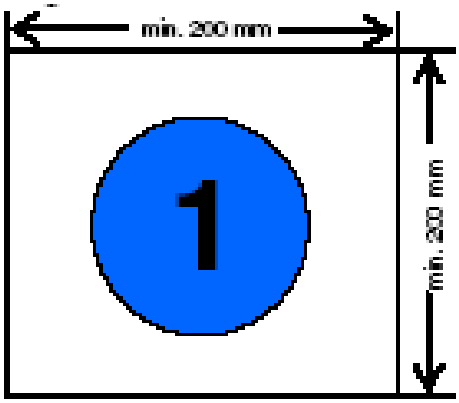


cyfra oznacza dzień rajdu kolor dnia

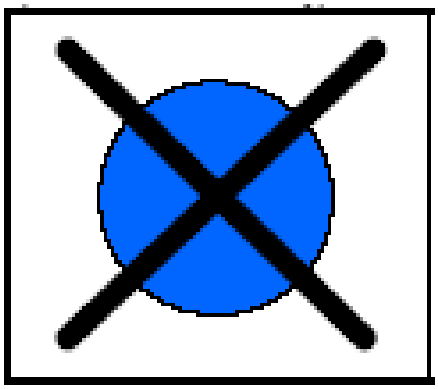
Skręt w lewo (objaśnienia jw.)



Potwierdzenie kierunku jazdy (objaśnienia j.w.)



Zły kierunek jazdy (objaśnienia jw.)



10. Punkty Kontroli Czasu (PKC)

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

W przypadku zaistnienia siły wyższej (np. nagłe pogorszenie pogody) dyrektor zawodów może tuż przed startem do zawodów lub przed każdym okrążeniem, zmienić planowany czas jazdy na jeden z planowanych dłuższych. Odległości pomiędzy PKC muszą być podane w karcie etapowej. Zaleca się by zawierały się pomiędzy 5 km i 35 km. Wymagana średnia prędkość pomiędzy poszczególnymi punktami kontroli czasu nie może przekraczać 50 km/h.

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

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

Karą za zatrzymanie się jest 60 punktów niezależnie od kary za ewentualne spóźnienie lub wcześniejszy przyjazd. Za czas przyjazdu na PKC uważa się czas przekroczenia linii wyznaczonej przez żółte flagi.

Zawodnik może bez ukarania przyjechać wcześniej na końcowy PKC przed wejściem do parku zamkniętego.

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

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

10.4. Za każdą minutę wcześniejszego lub późniejszego wjazdu na PKC zawodnik otrzyma 60 pkt. Czas zarejestrowany na karcie drogowej jest czasem startu do następnego odcinka trasy.

10.5. Zawodnik, który przybył na PKC więcej niż 30 min. (Mistrzostwa Polski) lub 60 min. (Puchar Polski) po swej wyznaczonej godzinie startu plus czas przeznaczony na jazdę pomiędzy dotychczasowymi PKC jest automatycznie wykluczony.

10.6. Przed ostatnią strefą PKC w ostatnim okrążeniu I dnia zawodów, Organizator zobowiązany jest ustawić dodatkowy PKC (tzw. Prefinish) zlokalizowany bezpośrednio przed strefą końcowego PKC, który powinien być oznaczony białą flagą z czarnym krzyżem ustawioną w odległości 70 m od stolika oraz żółtą flagą jak na innych PKC. Na tym PKC nie dozwolona jest obecność serwisu. Czas przejazdu pomiędzy tym punktem, a końcowym PKC wynosi 15 minut dla wszystkich podanych przez organizatora czasów (A, B lub C).

10.7 Dojazd dla samochodów do wszystkich Punktów Kontroli Czasu powinien być oznakowany co najmniej na 24 godziny przed rozpoczęciem zawodów.

11. Karty drogowe i karty kontroli przejazdu

11.1. Przed startem do zawodów zawodnik musi otrzymać kartę drogową i ewentualnie kartę kontroli przejazdu. Jeżeli organizator nie przewidział kart kontroli przejazdu, obecność zawodnika na punktach kontroli przejazdu poświadcza się na karcie drogowej.

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

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

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

11.4. Zawodnik, który przypadkowo zgubił kartę drogową i/lub kartę kontroli przejazdu musi zgłosić ten fakt obsłudze następnego PKC lub PKP. Obsługa PKC lub

PKP wyposaży zawodnika w nową kartę. Ta nowa karta musi być poświadczona na tym i wszystkich następnych punktach kontrolnych.

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

12. Punkty kontroli przejazdu (PKP)

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

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

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

13. Neutralizacja czasu.

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

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

14. Testy specjalne

Rodzaj i ilość testów specjalnych musi być podana w regulaminie uzupełniającym zawodów. Położenie i długość testów musi być ogłoszona 24 godziny przed ich rozgrywaniem. Trening na trasach testów jest zabroniony i karany wykluczeniem. W tym samym czasie musi być oznakowany dojazd dla samochodów z paddocku do testów specjalnych. Jakiekolwiek zmiany testów po tym terminie są dopuszczalne jedynie ze względów bezpieczeństwa i tylko na polecenie sędziego głównego zawodów. Trasa testów nie powinna posiadać śladów trenowania. W przypadku nie dotrzymania tego warunku, sędzia główny może zarządzić zmianę jej w całości lub we fragmentach. Zmiana taka musi nastąpić najpóźniej do godz. 17 w piątek przed zawodami. Przejazd każdego zawodnika przez test w czasie zawodów musi być zarejestrowany w protokole, nawet jeśli podczas przejazdu nie jest prowadzony pomiar czasu.

14.1. W trakcie rajdu powinny być przeprowadzone następujące testy:

a) Test szybkości terenowej w trasie (enduro test) zamkniętej (start i meta w bliskiej odległości) specjalnie przygotowanej do tego celu, całkowicie ograniczonej taśmami w różnych kolorach, po lewej stronie taśma jaśniejsza. Długość testu 3-7 km z pomiarem czasu w pierwszym dniu zawodów w drugim i następnych okrążeniach lub we wszystkich okrążeniach (zależnie od decyzji sędziego głównego zawodów), a w drugim dniu zawodów w każdym okrążeniu, jeżeli test ten jest taki sam jak w pierwszym dniu zawodów.

b) Test szybkości terenowej o charakterze motocrossu (cross test), którego trasa może być otaśmowana tylko w niezbędnych miejscach, a meta nie musi być usytuowana w pobliżu startu, lecz w takim przypadku musi mieć połączenia radiowe ze startem. Pomiar czasu będzie przeprowadzony w wszystkich okrążeniach.

14.2. Trasa testów nie może być zbyt trudna i niebezpieczna i musi być tak wytyczona, by średnia prędkość nie przekraczała 50 km/h. Start do testów następuje z linii z uruchomionym silnikiem, motocykl zatrzymany. Zawodnicy startują pojedynczo na znak podany przez wyznaczoną osobę z tym, że na trasie testu może znajdować się dowolna ilość zawodników. Zawodnik musi przejechać linię mety bez zatrzymywania się i kontynuować jazdę oznakowaną trasą. Zawodnik ma prawo po mecie testu upewnić się, czy jego numer startowy został prawidłowo odczytany, lecz nie może przez to blokować

przejazdu następnym zawodnikom. Pomiar czasu na testach powinien być prowadzony z dokładnością do 1/100 sek. przy czym 1/100 sek. = 1/100 pkt.

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

14.4. Oznakowanie testów wg pkt. 14.1. Początek testu wyznaczają dwie żółte tablice lub flagi o wymiarach 50 x 50 cm; koniec - dwie czerwone tablice lub flagi o wym. 50 x 50 cm.

14.5. Każdego dnia zawodów powinny być rozegrane minimum 4 testy (pkt. 14.1.typ a + b). Łączna długość testów w obu dniach musi wynosić minimum 30 km. Najkrótszy czas przejazdu na każdym teście nie może być niższy niż 216 sekund. Organizator musi przygotować trasę testu w taki sposób, aby prędkość zawodnika była wyraźnie zmniejszona przy mecie testu.

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

15. Tankowanie

15.1. Tankowanie paliwa przeprowadza się w czasie przeznaczonym na jazdę.

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

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

15.4. Karą za tankowanie poza wyznaczonymi strefami jest wykluczenie.

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

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

15.7. Podczas całych zawodów zabronione jest pod karą wykluczenia umieszczanie motocykla lub jakiejkolwiek jego oznakowanej części w zamkniętym pomieszczeniu (namiot, samochód itp.) bez względu na powód. Wyjątek stanowią sytuacje zarządzone przez organizatora.

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

15.9. Wszędzie tam gdzie organizator zezwala na serwisowanie motocykli, obowiązkowe jest używanie „mat ekologicznych" o wymiarach nie mniejszych niż prostokąt opisany na rzucie pionowym motocykla. Mata musi posiadać nieprzemakalny spód i wierzch z wsiąkliwego materiału. Za nieprzestrzeganie tego przepisu zawodnik może być ukarany karą finansową, w wysokości 300 zł, płatną na rzecz Organizatora.

15.10. Łańcuch może być smarowany tylko w tych strefach w których dozwolone jest tankowanie.

16. Niedozwolony napęd

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

17. Obca pomoc

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

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

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

17.3. Motocykle mogą być czyszczone na wszystkich PKC gdzie dozwolony jest serwis przy użyciu dowolnego sprzętu z wyjątkiem aparatów ciśnieniowych.

17.4. Zabronione jest pod karą wykluczenia, używanie narzędzi elektrycznych, z wyjątkiem bateryjnych.

17.5. Dla quadów za obcą pomoc uważa się jedynie użycie innego pojazdu do przemieszczania quada uczestniczącego w zawodach.

18. Niedozwolone kontakty

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

19. Wycofanie

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

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

20. Lista kar

20.1. Punkty

- (7.3.) Uruchomienie silnika w strefie startu przed sygnałem startu – 60 pkt (nie dotyczy quadów),
- (8.1.) Niewykonanie w wyznaczonym czasie testu rozruchu – 10 pkt (nie dotyczy quadów),
- (8.2.) Za każdą minutę spóźnienia na linię startu – 60 pkt,
- (10.3.) Zatrzymanie się pomiędzy żółtą flagą a stolikiem sędziowskim na punkcie kontroli czasu – 60 pkt,
- (10.4.) Za każdą minutę wcześniejszego wjazdu lub spóźnienia na PKC – 60 pkt,
- (14.1., 14.2) Za każdą 1/100 sek. jazdy na trasie testu - 1/100 pkt,
- (14.3.) nieumyślne wyjechanie z trasy testu i nie powrócenie na trasę w tym samym miejscu – do 300 pkt,

20.2. Wykluczenie

- (1.4.) Nieprzestrzeganie przepisów ruchu,
- (5.4.1.) Brak oficjalnego oznakowania na oznakowanej części motocykla,
- (5.7.) Przekroczenie maksymalnej dozwolonej głośności (pierwsze przekroczenie 60 pkt, następne – wykluczenie),
- (5.10.) Inna pojemność silnika niż w zgłoszeniu,
- (6.5.) Wjazd do parku zamkniętego z uruchomionym silnikiem (nie dotyczy quadów),
- Tankowanie lub przeprowadzanie napraw w czasie przejścia z PKC meta do parku zamkniętego,
- (6.7.) Wykroczenia w parku zamkniętym:
    - wykonywanie prac przy motocyklu,

- tankowanie,
- dotykanie motocykla innego zawodnika,
- uruchomienie silnika (nie dotyczy quadów),
- palenie tytoniu,

- (7.3.) Praca przy motocyklu w strefie startowej przed otrzymaniem sygnału startu,
- (8.2.) Spóźnienie na start ponad 15 min,
- (9.2.) Jazda poza wyznaczoną trasą,
- (9.3.) Jazda po uprawach leśnych i rolnych,
- (9.4.) Jazda w kierunku przeciwnym do wyznaczonego,
- (10.5.) Spóźnienie na PKC przekraczające wyznaczony limit, po czasie startu plus czas przeznaczony na jazdę pomiędzy dotychczasowymi punktami kontroli czasu,
- (11.3.) Zmiana zapisu w karcie drogowej lub rozmyślne użycie karty innego zawodnika,
- (11.5.) Opuszczenie PKC lub PKP,
- (14.) Trening na trasach testów specjalnych,
- (15.5.) Tankowanie paliwa poza wyznaczonymi strefami,
- (15.6.) Przewożenie paliwa poza zbiornikiem paliwa w motocyklu,
- (15.7.) Tankowanie paliwa przy uruchomionym silniku,
- (15.9.) Spawanie w strefach tankowania,
- (16.) Użycie niedozwolonego napędu,
- (17.) Przyjęcie obcej pomocy poza dozwoloną,
- (18.) Niedozwolony kontakt z osobą towarzyszącą,
- (19.) Towarzyszenie przez wycofanego zawodnika,

- (6.5.) Za nie oddanie motocykla do parku zamkniętego po PKC – meta,
- Użycie paliwa niezgodnego z wymogami regulaminu technicznego,
- (14.3.) Umyślne opuszczenie lub skrócenie trasy testu.

21. Prośby o wyjaśnienia

Każda prośba o wyjaśnienia dotycząca wyników musi być skierowana na piśmie do dyrektora zawodów lub jego przedstawiciela w czasie przewidzianym w art. 22.1. i 22.2.

22. Protesty

Wszystkie protesty muszą być składane na piśmie na ręce dyrektora zawodów z dołączoną opłatą, której wysokość jest określana corocznie w komunikacie finansowym na dany rok. Protest nie może być złożony później niż:

22.1. 30 min. po przybyciu do parku zamkniętego ostatniego zawodnika z danej konkurencji, gdy protest dotyczy zawodnika lub motocykla.

22.2. 30 min. od czasu ogłoszenia wyników prowizorycznych, jeżeli protest dotyczy wyników.

22.3. W ciągu godziny od otrzymania pisemnej odpowiedzi dyrektora zawodów na prośbę o wyjaśnienie złożoną zgodnie z art. 21.

22.4. Nie mogą być składane protesty przeciwko decyzji sędziego zawodów lecz może być złożone odwołanie do GKSM.

22.5. W przypadku nie uznania protestu wniesiona opłata zostaje przekazana przez organizatora do PZM, a w przypadku uznania protestu zostaje zwrócona protestującemu zawodnikowi.

23. Wyniki i nagrody

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

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

24. Postanowienia ogólne

24.1. Zawodnik podpisujący zgłoszenie zobowiązuje się stosować **do regulaminów PZM w tym w szczególności do:**

- **Regulaminu Sportu Motocyklowego (Zasad ogólnych oraz Zasad rozgrywek Enduro),**
- **Kodeksu Ochrony Środowiska**
- **Regulaminu Medycznego**
- Regulaminu uzupełniającego zawodów,

jak również do zarządzeń kierownictwa rajdu.

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

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

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

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

24.6. Zawodnicy startujący w konkurencji quadów maja prawo wjechać i wyjechać do/z parku zamkniętego przy zapalonym silniku, a zatem konsekwentnie nie dotyczą ich przepisy niniejszego regulaminu mówiące o:

- Zakazie uruchamiania silnika przed sygnałem startu.

- Teście rozruchu (zawodnik nie wykonuje testu rozruchu – może przyjechać na start z zapalonym silnikiem)
- Nakazie zgaszenia silnika po PKC - meta.

Dla konkurencji quadów za obcą pomoc uważa sie jedynie użycie innego pojazdu do przemieszczenia czterokołowca uczestniczącego w zawodach.

24.7. Paddock zawodów musi mieć dostateczne wymiary by pomieścić wszystkie samochody uczestników, w tym także samochody ciężarowe. Grunt powinien być utwardzony pozwalający na przejazd samochodów we wszystkich warunkach atmosferycznych. Organizacja miejsc parkowania musi zapewnić, racjonalne umieszczanie pojazdów, tak by zawsze była możliwość przejazdu dla pojazdów opuszczających paddock. Obowiązkowe jest udostępnienie dostatecznej ilości sanitariatów a także możliwości umycia się. Organizator powinien przewidzieć także miejsce dla stoisk handlowych.

24.8. Zaleca się wyznaczenie strefy treningowej - miejsca do testowania motocykli, w pobliżu paddocku. Trasa ta powinna być odgrodzona i widocznie oznakowana, a ruch na niej tak zorganizowany by uniknąć niebezpieczeństwa kolizji. Dojazd do strefy treningowej z paddocku powinien być oznakowany.

24.9. Wszystkie listy zawodników, listy startowe, składy zespołów, wyniki i klasyfikacje muszą zawierać oprócz imienia i nazwiska zawodnika także jego numer startowy i przynależność klubową.

II. Regulamin Techniczny Enduro

W przypadku organizacji imprez na terenach zamkniętych dopuszcza się używanie motocykli typu motocross, spełniających podstawowe zasady bezpieczeństwa niniejszego regulaminu lub regulaminu technicznego motocross.

1. Definicja pojazdów

Motocykl jest to pojazd napędzany silnikiem mający mniej niż cztery koła - przeznaczony do przewożenia jednej lub więcej osób, z których jedna jest kierowcą pojazdu. Zasadniczo koła powinny stykać się z ziemią, z wyjątkiem pewnych wyjątkowych okoliczności.

Quad jest to pojazd czterokołowy z oponami terenowymi-balonowymi, umieszczonymi na końcach obu przekątnych pojazdu. Przeznaczony jest tylko dla jednego zawodnika siedzącego okrakiem. Kierowanie następuje poprzez kierownicę typu motocyklowego. Quady mogą być napędzane na jedną (ATV 2K) lub dwie osie (ATV 4K).

2. Kategorie i grupy pojazdów

W Polsce rozgrywane są zawody tylko dla motocykli kategorii I grupy A1 (dwukołowe pojazdy jednośladowe) i kategorii II grupy G (quady – pojazdy czterokołowe). Zawody dla pozostałych kategorii i grup ustalonych przez Międzynarodową Federację Motocyklową (FIM) mogą być rozgrywane na podstawie specjalnej uchwały GKSM.

3. Podział na klasy

Aktualne klasy w rozgrywkach Mistrzostw Polski oraz Pucharu Polski danego roku są wyznaczane dla każdej specjalności przez GKSM i podane do wiadomości w Regulaminie rajdów Enduro.

4. Pomiar pojemności skokowej

Pojemność skokową silnika (silnik tłokowy - obieg „Otto") oblicza się wg wzoru:

$$V = \frac{\text{II x D2}}{4} C$$

gdzie: V = pojemność skokowa silnika

D = średnica cylindra

C = skok tłoka

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

Pomiaru średnicy cylindra należy dokonać z dokładnością 0,1 mm. Gdy przy tej dokładności pomiaru, pojemność nieznacznie przekroczyła dozwoloną wartość, należy dokonać powtórnego pomiaru silnika zimnego z dokładnością do 0,01 mm.

5. Doładowanie

Udział w zawodach motocykli z silnikiem z doładowaniem jest zabroniony. Nie jest uznawany za doładowany silnik jeśli pojemność geometryczna urządzenia doładowującego wraz z pojemnością cylindra roboczego (jeśli bierze on udział w doładowywaniu) nie przekracza pojemności maksymalnej danej klasy.

6. Telemetria

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

jest uważane za telemetrię. Urządzenie takie nie może zakłócać w jakikolwiek sposób oficjalnego pomiaru czasu.

7. Przepisy ogólne

7.1. Zabronione jest użycie tytanu w konstrukcji ramy, przedniego widelca, kierownicy, wahaczy, osi wahaczy i osi kół. Zabronione jest także używanie stopów lekkich w konstrukcji osi kół. Nakrętki i śruby mogą być ze stopów tytanowych. Na trasie test na obecność tytanu może być przeprowadzony w następujący sposób:

7.1.1 Test magnetyczny (tytan nie jest magnetyczny)

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

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

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

8. Definicja ramy motocykla solo

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

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

9. Urządzenia rozruchowe

Motocykle muszą być wyposażone w urządzenia rozruchowe.

10. Osłona układu napędowego

10.1. Osłona musi być przymocowana do wałka koła zębatego.

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

11. Układ wydechowy

Układy wydechowe muszą całkowicie odpowiadać wymaganiom przepisów o kontroli głośności.

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

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

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

15. Kierownica

15.1 Całkowita szerokość kierownicy nie może być mniejsza niż 600 mm oraz większa niż 850 mm.

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

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

15.8 Muszą być zainstalowane ograniczniki skrętu (inne niż amortyzatory skrętu) zapewniające minimalny odstęp 30 mm pomiędzy kierownicą, a zbiornikiem paliwa przy pełnym skręcie.

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

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

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

16. Dźwignie sterujące

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

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

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

17. Sterowanie przepustnicy

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

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

18. Podnóżki

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

19. Hamulce

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

20. Błotniki

Błotniki muszą być szersze od opon.

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

20.2 Przedni błotnik musi osłaniać co najmniej 100˚ obwodu koła. Kąt utworzony przez dwie linie, jedną poprowadzoną od przedniego brzegu błotnika do środka przedniego koła i drugą poprowadzoną poziomo przez środek koła. wzdłuż motocykla, musi zawierać się między 45˚ a 60 ˚.

20. 3 Tylny błotnik musi osłaniać co najmniej 120˚ obwodu koła. Kąt utworzony przez dwie linie, jedną poprowadzoną od tylnego brzegu błotnika do środka koła i drugą poprowadzoną przez środek koła, wzdłuż motocykla, nie może przekraczać 20˚ (z zawodnikiem siedzącym na motocyklu (patrz rys.).

21. Koła, obręcze, opony

21.1 Wszelkie pomiary opon muszą być dokonywane po zamontowaniu ich na obręcz i po napompowaniu do ciśnienia 1 kg/cm2. Pomiar musi być dokonywany na odcinku opony położonym pod kątem 90˚w stosunku do gruntu.

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

22. Opony

22.1 Wymiary **(średnica i szerokość)** przednich **oraz tylnych** opon są dowolne.

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

22.3 Można stosować tylko opony typu Motocross lub Enduro dostępne w handlu. Muszą one znajdować się w katalogach wyrobów producenta, dostępnych powszechnie.

22.4 Obowiązuje następująca specyfikacja bieżnika: głębokość mierzona pod kątem prostym do powierzchni bieżnika maksimum 13 mm (zobacz rysunek na końcu regulaminu). Wszystkie klocki bieżnika muszą kończyć się na tej samej wysokości.

23. Numery startowe

W rajdach enduro obowiązują numery startowe.

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

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

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

23.4 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.

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

- wysokość 140 mm
- szerokość cyfry 80 mm
- grubość linii 25 mm
- odległość pomiędzy cyframi 15 mm

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

23.7 Wszystkie inne tablice i znaki (poza rejestracyjnymi) na motocyklu nie będące numerem startowym muszą być zdjęte przed rozpoczęciem zawodów.

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

23.9 Kolory tła i cyfr numeru startowego zależą od klasy motocykla i typu rozgrywek. Kolory muszą być matowe i zgodne z katalogiem RAL:

Czarny	9005
Żółty	1003
Czerwony	3020
Zielony	6002
Biały	9010

Niebieski 5005

Tablice z numerami startowymi dla każdej konkurencji są następujące:

Mistrzostwa Polski:

Junior 50	tło białe,	cyfry **czarne**
Junior	tło **zielone,**	cyfry białe
E1	tło **czerwone** ,	cyfry białe
E2/3	tło **czerwone**,	cyfry **czarne**
Weteran	tło **niebieskie**,	cyfry **białe**
ATV2K, 4K	tło żółte,	cyfry czarne

Puchar Polski:

Wszystkie klasy	tło żółte,	cyfry czarne

23.10 Powyższe cyfry muszą się znajdować na motocyklu przed odbiorem technicznym i obowiązuje ich posiadanie podczas całych zawodów Każdy zawodnik, który wycofuje się z zawodów musi natychmiast zdjąć lub przekreślić numery startowe.

24. Oświetlenie, wyposażenie sygnalizacyjne

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

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

25. Paliwa i oleje

25.1 Motocykle muszą stosować benzynę bezołowiową zgodną ze specyfikacją Międzynarodowej Federacji Motocyklowej (FIM).

25.2 Specyfikacja paliw i ich kontrola (patrz regulamin techniczny FIM)

26. Wyposażenie i ubrania ochronne

26.1 Podczas treningów i zawodów zawodnik musi być ubrany w ubranie ochronne z materiału lub ze skóry, buty do kolan skórzane lub z materiału ekwiwalentnego. Zaleca się używanie dodatkowych ochraniaczy plecowo-piersiowych.

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

26.3 Materiały zastępujące skórę

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

1) niepalny
2) odporny na ścieranie
3) posiadający wysoki współczynnik tarcia ze wszystkimi typami asfaltu
4) wchłaniający pot
5) nietoksyczny i niealergiczny
6) nietopliwy
7) ubrania z materiałów innych niż skóra powinny mieć wszytą etykietkę z napisem „zgodne z przepisami FIM”

27. Kaski

Zawodnicy uczestniczący w treningach i zawodach muszą mieć założony kask ochronny. Kask musi być odpowiednio zapięty i być w dobrym stanie. Dozwolone jest używanie kasków wieloczęściowych pod warunkiem, że w przypadku nagłej konieczności kask taki może być szybko i łatwo zdjęty z głowy zawodnika tylko poprzez odpięcie zatrzasku paska. Kaski w zawodach muszą być nieuszkodzone i nie może być w jakikolwiek sposób zmieniona ich pierwotna budowa. W przypadku stwierdzenia przez dyrektora

zawodów, sędziego głównego czy komisję techniczną, iż kask jest uszkodzony, znak zatwierdzający zostanie natychmiast usunięty. Po wypadku kask musi być przedstawiony do kontroli komisji technicznej.

Kask powinien być szczelnie dopasowany do głowy zawodnika.

W czasie jazdy zawodnik musi mieć kask dokładnie zapięty.

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

28. Znaki zatwierdzające

Kaski używane w zawodach muszą posiadać znaki zatwierdzające uznane przez Międzynarodową Federację Motocyklową (FIM):

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

Japonia - JIS T 8133 : 2000 (akceptowany do 31.12.2011)

JIS T 8133 : 2007 (od 01.01.2010)

USA - SNELL M 2005 (akceptowany do 31.12.2011)

SNELL M 2010 (od 01.01.2010)

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

29. Okulary i szyby ochronne

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

30. Godło Międzynarodowej Federacji Motocyklowej

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

31 Plastrony

Numery startowe muszą odpowiadać następującym warunkom:

31.1. Musi być czarny numer na białym tle

31.2. Rozmiar tła: 25 x 25 cm maksimum

31.3. Wysokość cyfry 15 cm

31.4. Szerokość cyfry 6 cm

31.5. Szerokość linii 2 cm

31.6. Reklamy mogą być zamieszczone jedynie poza strefą 25 x 25 cm

31.7. Plastrony plastikowe nie są dozwolone

32. Kontrola

32.1. Przepisy ogólne

Zawodnik przez cały czas jest odpowiedzialny za swój motocykl.

Kierownik komisji technicznej musi być obecny na miejscu zawodów na 1 godzinę przed rozpoczęciem odbioru technicznego. Musi on poinformować dyrektora zawodów o swoim przybyciu. Kierownik komisji technicznej powinien zapoznać członków komisji technicznej z ich obowiązkami i jest odpowiedzialny za ich właściwe wykonanie.

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

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

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

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

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

32.2. Przepisy szczegółowe

32.2.1. Odbiór techniczny

1. Odbiór techniczny musi odbywać się w dniu poprzedzającym start lub w dniu startu zawodów.
2. Odbiór techniczny musi być przeprowadzony w czasie podanym w regulaminie uzupełniającym zawodów.
3. Zawodnik musi osobiście przedstawić czysty motocykl, kask i mieć wypełnioną kartę odbioru technicznego.
4. Zawodnik może przedstawić do odbioru tylko jeden motocykl.
5. Na początku odbioru musi być przeprowadzony pomiar głośności. Poziom głośności musi być odnotowany w karcie odbioru technicznego, a tłumik oznakowany farbą lub specjalną naklejką.
6. W czasie odbioru musi być skontrolowana zgodność motocykli z przepisami niniejszego regulaminu. Motocykle muszą być oznakowane zgodnie z przepisami art. 12.5.3. Regulaminu rajdów Enduro.
7. Zawodnicy muszą potwierdzić swym podpisem prawidłowość oznakowania. Następnie motocykle przeprowadza się do parku zamkniętego.

8. Natychmiast po zakończeniu odbioru kierownik komisji technicznej musi przedstawić dyrektorowi zawodów listę przyjętych motocykli wraz z poziomem głośności.

9. Podczas zawodów, w strefach startu i mety członkowie komisji technicznej muszą kontrolować przebieg wymiany części w motocyklach. Muszą zwracać uwagę na stan motocykli i pilnować, by nie udzielano niedozwolonej pomocy.

10. Na poszczególnych PKC członkowie komisji technicznej muszą mieć nadzór nad przebiegiem reperacji i udzielaną pomocą techniczną. muszą także kontrolować oznakowanie motocykli, dla upewnienia się, że na trasie nie dokonano niedozwolonych zmian w motocyklu.

11. Na mecie każdego dnia zawodów członkowie komisji technicznej muszą skontrolować wszystkie oznakowane części motocykla i jego stan. Zawodnik ma prawo w ciągu 30 minut nareperować lub wymienić tłumik zgodnie z art. 12.6.5. Regulaminu rajdów Enduro.

12. Po kontroli motocykla na mecie zawodów musi on być przeprowadzony do parku zamkniętego i pozostawać tam w ciągu 30 minut od przyjazdu ostatniego zawodnika (ostatniego dnia zawodów). Motocykl musi być poddany kontroli w przypadku protestu lub na życzenie kierownictwa zawodów.

13. Jeśli motocykl lub jego część musi zostać kompletnie rozebrany w celu weryfikacji, to musi być on odpowiednio zabezpieczony i przetransportowany do miejsca gdzie są odpowiednie warunki do rozbiórki. Rozbiórka może być tylko zarządzona przez sędziego głównego zawodów i musi być przeprowadzona pod kontrolą Komisji Technicznej. Jeśli rozbiórka jest wynikiem złożonego protestu, to strona przegrywająca ponosi wszelkie koszty z nią związane.

32.3. Motocykle niebezpieczne

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

33. Kontrola głośności

33.1 Przy pomiarze głośności motocykli stosujemy metodę „2 metry Max”.

33.2 Miernik poziomu dźwięku umieszcza się 2 metry za motocyklem, pod kątem 45o od jego osi, po stronie tłumika. Odległość 2 metrów mierzy się od środka punktu, w którym tylna opona dotyka podłoża. Miernik musi być zamocowany na statywie na wysokości 1,35 metra. Miernik ustawiamy zawsze w pozycji „FAST” - na szybki pomiar oraz „MAX” – maksymalny wynik i w zakresie pomiarowym 80-130 dB.

Miejsce pomiaru powinno być tak dobrane aby podłoże było względnie miękkie np. trawa bądź żwir a w promieniu 10 metrów nie powinny znajdować się stałe, duże przeszkody, tak by wyeliminować efekt echa. Głośność otoczenia nie może przekraczać 100 dB. Dla bardziej precyzyjnej powtarzalności pomiarów, tylne koło powinno być umieszczone w specjalnej ramce, trwale przymocowanej do podłoża.

33.3 W przypadku wiatru silniejszego niż umiarkowany, badany motocykl ustawiamy przodem „pod wiatr”.

33.4 Motocykl podstawiony do badania musi mieć rozgrzany silnik.

33.5 Pomiar polega na szybkim odkręceniu manetki i przytrzymaniu maksymalnych obrotów silnika przez okres 1-2 sek. W przypadku detonacji czyli tzw. strzału z tłumika, pomiar należy powtórzyć.

33.6 Dopuszczalny poziom głośności przed zawodami wynosi 112 dB a po zawodach 113 dB.

33.7 Stosuje się tolerancje:

- wynikającą z klasy miernika:

  Miernik typu 1 – odjąć 1 dB

  Miernik typu 2 – odjąć 2 dB.

- wynikającą z temperatury otoczenia:

  Poniżej 10 ˚C – odjąć 1 dB.

  Poniżej 0 ˚C – odjąć 2 dB.

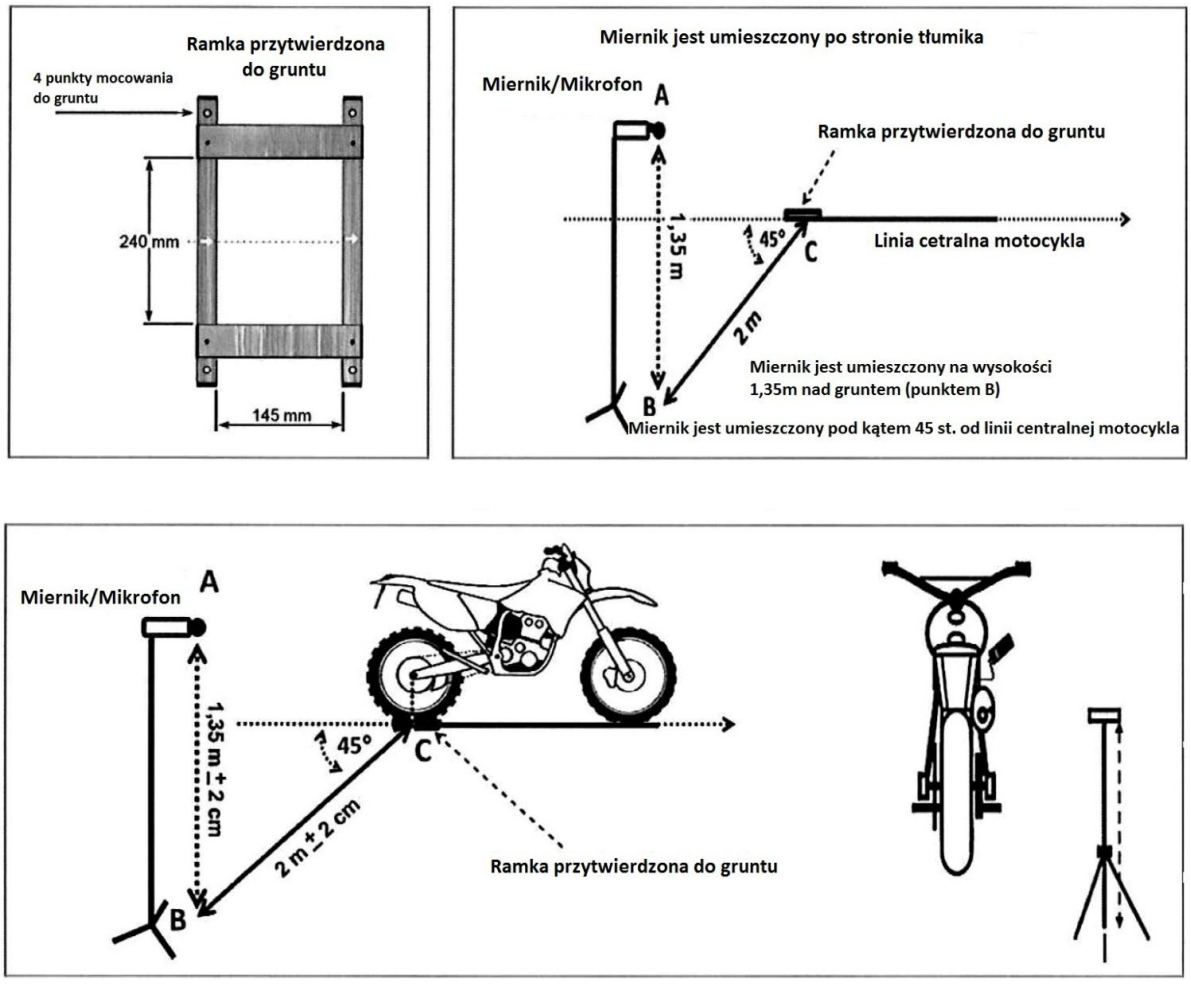
Wszystkie tolerancje można ze sobą łączyć.

33.8. Wynik pomiaru zawsze zaokrąglamy w dół tj. zamiast np. 100,9 dB wpisujemy 100 dB.

33.9. Kontrolę głośności można wykonywać podczas wysokiej wilgotności powietrza a nawet opadów deszczu. Pomiar należy przerwać w sytuacji gdy zaczną powstawać kałuże.

33.10. Dla własnego bezpieczeństwa, kontroler techniczny powinien być wyposażony w ochronnik słuchu bądź stopery.

Rys. Umieszczenie miernika głośności względem motocykla:

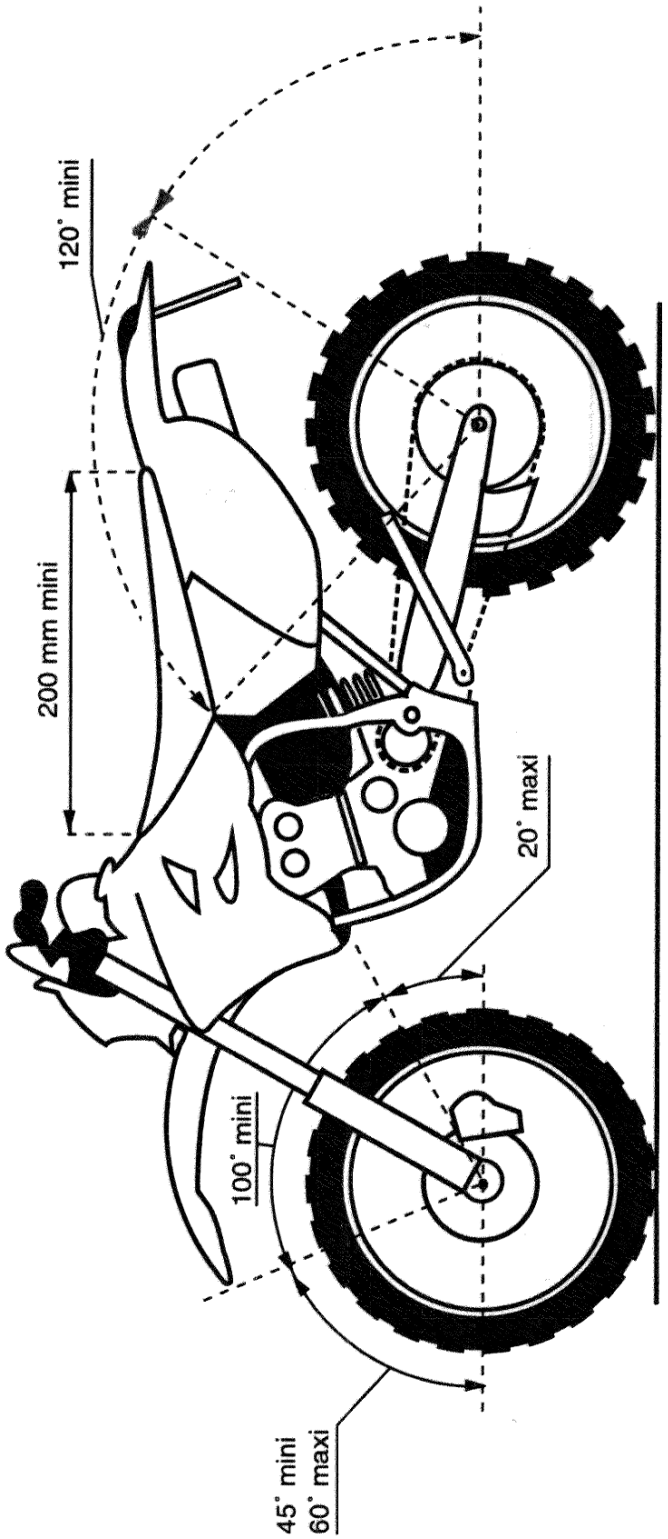


34. Specyfikacja Quadów

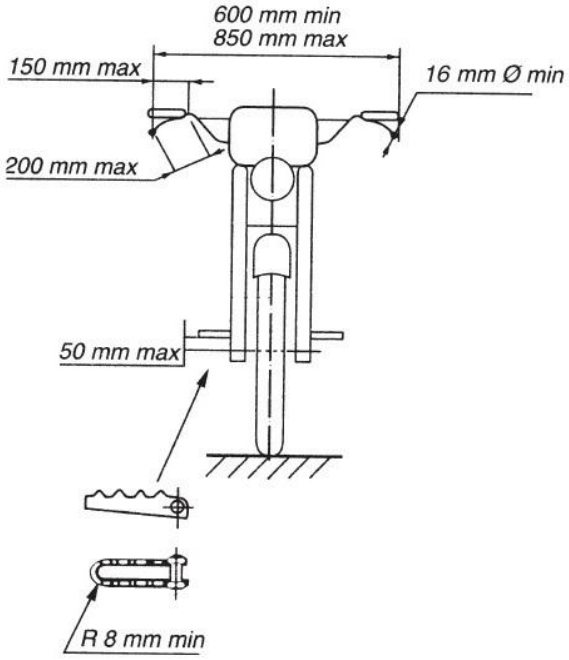
Z uwagi na rozbieżność przepisów z Quadami używanymi w Polsce, do uzgodnienia z GKSM.

MOTOCYKL ENDURO

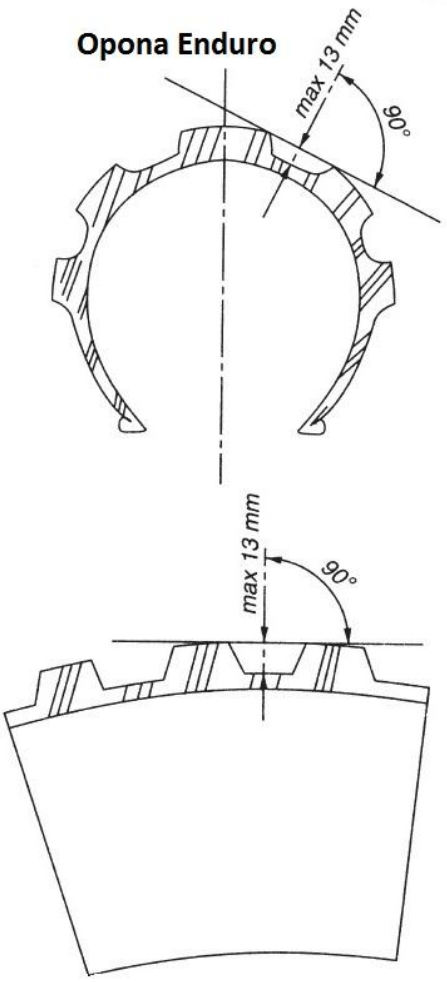
widok z boku



Widok motocykla z przodu



Opona Enduro



Znaki homologacyjne kasków

ECE 22 - 05 "P" (EUROPE)
The ECE mark consists of a circle surrounding the letter E followed by the distinguishing number of the country which has granted approval.



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

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



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



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



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

III. Regulamin finansowy - Wpłaty i wypłaty w rajdach Enduro

1. Nagrody w Mistrzostwach Polski.

1.1. W poszczególnych rundach MP zawodnikom przysługują nagrody finansowe za zajęte miejsca w klasyfikacji generalnej w następujących wysokościach:

Miejsce	Kwota
I	500
II	350
III	250
IV	200
V	150
Razem	1450

Wypłaty w zł

1.2. Kwoty wymienione w tabeli są kwotami brutto, minimalnymi, płatnymi przez organizatora.

1.3. Wypłat nagród dokonuje organizator bezpośrednio po ogłoszeniu ostatecznych wyników zawodów, zawodnikom lub upoważnionym przedstawicielom klubów. W przypadku nie odebrania pieniędzy, należność powinna być przekazana pocztą na adres zawodnika lub Klubu, nie później jednak niż w terminie 3 dni od zakończenia zawodów.

1.4. Niezależnie od nagród finansowych, zawodnikom, którzy zajęli miejsca I-III w klasyfikacjach indywidualnych i generalnej, za dwa dni łącznie, wręczone będą puchary sportowe lub ich odpowiedniki.

2. Nagrody w Pucharze Polski

Zawodnikom, którzy zajęli miejsca I-III w klasyfikacjach indywidualnych, za dwa dni łącznie, wręczone będą puchary sportowe lub ich odpowiedniki.

3. Opłaty w Mistrzostwach Polski i Pucharze Polski:

3.1. Za wystawienie nowej licencji wraz z ubezpieczeniem – patrz Komunikat Biura Sportu i Marketingu PZM z dnia 22.12.2011

3.2. za egzamin na certyfikat sportowy 50 zł

3.3. za wystawienie duplikatu licencji **50 zł** + 40 zł druk

3.4. wpisowe do zawodów dwudniowych:

- **junior 50** **50 zł**
- **pozostałe konkurencje motocyklowe** **220 zł**
- **quady** **220 zł**

wpisowe do jednego dnia zawodów:

- **junior 50** **30 zł**
- **pozostałe konkurencje motocyklowe** **180 zł**
- **quady** **180 zł**

Jeśli zgłoszenie zawodnika dotarło do organizatora później niż na 15 dni przed zawodami to ma on prawo pobrać wpisowe powiększone o 50% kwot podanych powyżej.

Wpisowe zawiera opłatę za wypożyczenie transpondera.

3.5. za spóźnienie do odbioru technicznego i wyznaczenie nowego terminu 100 zł

3.6. za brak maty ekologicznej 300 zł

3.7. za nieterminowe nadesłanie regulaminu zawodów do zatwierdzenia,

za każdy dzień spóźnienia 50 zł

3.8. Kaucja przy składaniu protestu:

- rozpatrzenie protestu nie wymaga rozbiórki silnika 200 zł
- rozpatrzenie protestu wymaga rozbiórki silnika **jednocylindrowego** 500 zł
- **rozpatrzenie protestu wymaga rozbiórki silnika dwucylindrowego 1000 zł**

Załącznik nr 1

ENDURO

Klasa / Class .....

Nr start. / Starting No. .....

ZGŁOSZENIE
ENTRY FORM

Klub / Club .....

.....
Nazwa imprezy / Name of event

....
Miejscowość / Venue Data / Date

Dane zawodnika / Competitor's data

....
Nazwisko / Surname Imię / Name Data urodzenia / Date of birth

Licencja wydana przez: ☐ PZM ☐ UEM ☐ FIM
License issued by:

....
Typ i nr licencji / Licence type & no. Federacja / FMN

....
Kod pocztowy / Post code Miasto / Place of residence Ulica / Street

.....
Kraj / Country Tel. / Fax Grupa krwi / Blood type

Dane sponsor / Sponsor's data

.....
Pełna nazwa sponsora / Official sponsor's full name Skrót / Short name

.....
Adres / Address Nr licencji / Licence no.

Motocykl / Motorcycle

.... 2-suw / 2-stroke ☐
Poj. silnika / Engine capacity Marka / Brand name 4-suw / 4-stroke ☐

....
Ilość cylindrów (No of cylinders) Średnica cylindra (Cylinder bore) Skok tłoka (Stroke-bore ratio) Numer ramy (Frame no.)

Oświadczam, że jestem świadom ryzyka i niebezpieczeństw mogących zaistnieć podczas zawodów. W związku z moim uczestnictwem przyjmuję na siebie pełną odpowiedzialność jednocześnie zrzekam się wszelkich roszczeń do organizatora. Oświadczam, że znany jest mi regulamin sportu motocyklowego oraz regulacje tego typu obowiązujące w Polsce. Zobowiązuję się do przestrzegania wszystkich tych zasad i regulaminu bez żadnego wyjątku, jak również regulaminu zawodów, a także instrukcji i decyzji kierownictwa zawodów. Wszelkie oświadczenia zawarte w tym formularzu potwierdzam własnoręcznym podpisem. **Wyrażam zgodę na gromadzenie i przetwarzanie moich danych osobowych do potrzeby Enduro**.

....
Miejscowość i data / Place and date Podpis zawodnika / Competitor's signature

Zawodnika będzie reprezentował kierownik zespołu: .....
(Competitor will be represented by a team manager)

Wyrażamy zgodę na start naszego zawodnika: .....
(*We agree for participation of our team member*) Pieczęć klubu / FMN or Club's stamp