

POLSKI ZWIĄZEK MOTOROWY
GŁÓWNA KOMISJA SPORTU MOTOCYKLOWEGO

Regulamin Sportu Motocyklowego

Zasady Rozgrywek

MOTOCROSS

2016 r.

Spis treści

ART.1 PRZEPISY OGÓLNE

ART.2 ORGANIZATOR

ART.3 DOKUMENTY OFICJALNE ZAWODÓW

ART.4 ZEZWOLENIA—UBEZPIECZENIE

ART.5 BADANIA LEKARSKIE

ART.6 MOTOCROSS

ART.7 REGULAMIN SZCZEGÓŁOWY –INDYWIDUALNE MISTRZOSTWA POLSKI

ART.9 REGULAMIN SZCZEGÓŁOWY—KLUBOWE MISTRZOSTWA POLSKI

ART.10 REGULAMIN SZCZEGÓŁOWY—ZESPOŁOWE MISTRZOSTWA POLSKI

ART.11 REGULAMIN ZESPOŁÓW SPONSORSKICH

ART.12 REGULAMIN SZCZEGÓŁOWY—PUCHAR POLSKI

ART.13 REGULAMIN TECHNICZNY—MOTOCYKLE

ART.14 REGULAMIN TECHNICZNY—QUADY

ART.15 WPISOWE

ART.16 NAGRODY

ART.17 REGULAMIN SZCZEGÓŁOWY ZAWODÓW DLA ZAWODNIKÓW Z LICENCJĄ C

ART.18 KARY I WYKLUCZENIA

ART. 1. PRZEPISY OGÓLNE

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

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

- **a)** ustalenia na dany sezon sportowy charakteru zawodów, oraz tytułów i nagród regulaminowych, o które mogą się ubiegać zawodnicy oraz wysokości wpisowego na zawodach kalendarza centralnego PZM .Gestorzy stref, okręgowe komisje oraz organizatorzy zawodów innych niż mistrzowskich mogą ustalać wysokość wpisowego jednak wysokość tego wpisowego nie może być wyższa od wpisowego ustalonego przez GKSM na 2016 r.
  GKSM zatwierdziła wysokość wpisowego na 2016 r. Za start w jednej klasie na kwotę 120,00.PLN,a za każdą następną klasę dopłaca 60,00. PLN. Zawodnicy którzy korzystają z transponderów PZM za wypożyczenie jednego transpondera na jeden dzień dopłacają 10,00.PLN.
- **b)** ustalenia kalendarza zawodów ogólnopolskich,
- **c)** zatwierdzanie Regulaminu Uzupełniającego zawodów, ich wyników oraz przyznawanie tytułów
- **d)** ocenę organizatorów zawodów na podstawie sprawozdania sędziego głównego zawodów.

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

<u>Uwaga</u>:

- **W terminach, kiedy rozgrywane są w Polsce Mistrzostwa Europy GKSM może wyrazić zgodę na włączenie Mistrzostw Polski w tych klasach w jakich są rozgrywane Mistrzostwa Europy.**
- **Organizator Pucharu Polski może być jednocześnie w tym samym czasie i miejscu organizatorem zawodów strefowych .**
- **Na wniosek organizatora zawodów strefowych GKSM może wyrazić zgodę na rozegranie jednej z rund Mistrzostw Polski w MX Quad i MX Kobiet.**
- **Rozgrywanie innych wyścigów przy Mistrzostwach Polski, tylko za zgodą GKSM.**
- **W innych sytuacjach w terminie Mistrzostw Europy, Mistrzostw Polski i Pucharu Polski nie mogą być planowane i wpisane do kalendarzy zawody strefowe.**

ART. 2. ORGANIZATOR

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

- ❖ Mistrzostw Świata
- ❖ Mistrzostw Europy
- ❖ Międzynarodowych

- ❖ Mistrzostw Polski i Pucharu Polski
- ❖ Zawodów ogólnopolskich
- ❖ Mistrzostw Strefowych

Zawody rangi <u>okręgowej</u> mogą być przeprowadzone na torach które posiadają homologację toru typu B pod warunkiem, że w klasie startuje maksymalnie 25 zawodników. W przeciwnym razie tor na którym mają odbyć się zawody musi posiadać homologację typu A

2.2 Organizator zawodów krajowych, międzynarodowych jest odpowiedzialny za ich przeprowadzenie zgodnie z przepisami niniejszego regulaminu, regulaminu uzupełniającego oraz komunikatami wydanymi przez GKSM.
Zawody rangi Mistrzostw Świata zgodnie z przepisami FIM, a Mistrzostwa Europy zgodnie z przepisami FIM Europe
Kluby, automobilkluby organizujące zawody na terenie innego okręgu, obowiązkowo muszą
wystąpić do odpowiedniego ZO PZM o zgodę na przeprowadzenie zawodów na ich terenie.

ART. 3 DOKUMENTY OFICJALNE ZAWODÓW

3.1 Teczka toru – mapka toru, zwymiarowane schematy przeszkód (skoków), ostatnie sprawozdanie sędziowskie
3.2 Licencja krajowa toru
3.3 Licencja klubowa
3.4 Polisy ubezpieczeniowe zawodów
3.5 Powiadomienie szpitali
3.6 Zezwolenia władz administracyjnych
3.7 Regulamin uzupełniający zawodów
3.8 Zgłoszenia – listy zgłoszeń, (nie dotyczy zgłoszeń całorocznych)
3.9 Lista zawodników po odbiorze administracyjnym
3.10 Protokół komisji technicznej po kontroli
3.11 Wyniki treningów dowolnych i czasowych
3.12 Wyniki oficjalne zawodów

ART. 4 ZEZWOLENIE – UBEZPIECZENIE

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

4.2 Organizator jest odpowiedzialny za ubezpieczenie zawodów w zakresie OC na kwotę min. 15.000 Euro na cały czas ich trwania. Podobnie w zakresie NNW ubezpieczenie muszą posiadać wszystkie osoby funkcyjne związane z przygotowaniem zawodów , w trakcie ich trwania i prac związanych z zakończeniem zawodów. Minimalny okres ubezpieczenia NNW musi obowiązywać na dwa dni przed i dwa dni po zawodach.

ART. 5 BADANIA LEKARSKIE

5.1 Badania lekarskie obowiązują wg Regulaminu Medycznego.

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

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

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

ART. 6 MOTOCROSS

6.1 DEFINICJA MOTOCROSSU

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

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

6.2.1 W zawodach mogą brać udział motocykle solo, motocykle 3-kołowe i motocykle 4-kołowe wymienione w Regulaminie Technicznym w Motocrossie

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

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

6.2.4 Klasy i konkurencje do Mistrzostw Polski ,Pucharu Polski są ustalane na każdy rok przez Główną Komisję Sportu Motocyklowego.

6.3 LICENCJE

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

6.3.2 Licencje PZM może otrzymać osoba, który posiada polski dokument tożsamości, lub osoba przebywająca na terenie RP i posiadająca kartę stałego pobytu.

6.3.3 W barwach polskich klubów mogą brać udział zawodnicy posiadający licencje sportową wydaną przez Polski Związek Motorowy, odpowiednio:

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

oraz zawodnicy spełniający warunki ujęte w zapisie art. 6.3.4

6.3.4 Zasady udziału zawodników zagranicznych w Otwartych Mistrzostwach Polski.

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

- jedną z licencji; międzynarodowa FIM całoroczną, FIM Europe mistrzowska całoroczna, FIM mistrzowska całoroczna.

lub

- krajową z zezwoleniem na start swojej macierzystej FMN (start permission)

lub

- krajową wydana przez swoją macierzystą FMN ze stosownym zapisem - zgodą na starty w zawodach międzynarodowych.

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

6.3.5 Warunki udziału zawodników zagranicznych w barwach polskich klubów.

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

- posiada zgodę na start w polskim klubie od swojej macierzystej federacji
- nie jest zgłoszony w żadnym innym polskim klubie
- jest członkiem klubu zgłaszającego i podpisał zgłoszenie do zawodów
- jest posiadaczem jednej z niżej wymienionych licencji:
  a) FIM Europe - mistrzowska całoroczna
  b) FIM – mistrzowska całoroczna
  c) Międzynarodowa FIM całoroczna

Klub, który przyjął zawodnika zagranicznego na członka 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 jednej z w/w licencji

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

Na podstawie przesłanych dokumentów **w terminie do 01.04.2016**, Biuro Sportu i Turystyki ZG PZM wyda odpowiedni dokument potwierdzający prawa startu i reprezentowania wybranego polskiego klubu.

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

6.4 INSPEKCJA TORU

6.4.1 Inspekcja

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

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

Tory które miały już wcześniej posiadały homologacje, a skończył się termin ważności inspekcja może być przeprowadzona bez konieczności organizowania zawodów lub w dniu poprzedzającym zawody.

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

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

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

W przypadku zmiany toru przy ponownej inspekcji, uaktualniona dokumentacja musi być przekazana inspektorowi dokonującemu inspekcji który przekaże do PZM wraz z raportem inspekcji. Kopia uaktualnionej mapki musi być dołączona do już istniejącej „Teczki Toru", która musi pozostać u organizatora.

Odpowiedzialność za zgłoszenie inspekcji lub ponownej inspekcji toru pozostaje w rękach organizatora inicjatora Mistrzostw, który musi poinformować PZM przynajmniej 1 miesiąc przed proponowaną datą inspekcji.

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

6.4.2 Homologacja

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

Po homologacji PZM wyda „Licencję Toru", wysyłając ją do organizatora.

Ważność nie może być dłuższa niż 3 lata, zasadniczo ważność rozpoczyna się od 1 stycznia następnego roku, jeżeli przed tym terminem nie odbywają się żadne Mistrzostwa. Jeżeli trasa posiada ważną homologację FIM Europe lub FIM to homologacja krajowa urzędowo przedłużona jest do czasu ważności homologacji FIM Europe lub FIM**.**

6.4.3 Kontrola

Zgodnie z harmonogramem zawodów Sędzia Główny Zawodów w obecności Dyrektora Zawodów lub przez niego osoby upoważnionej za przygotowanie toru dokonuje kontroli w celu stwierdzenia przygotowania zgodnie z przedstawioną dokumentacją toru. W kontroli tej może również uczestniczyć przedstawiciel zawodników

Jeżeli zaistnieje potrzeba, druga kontrola trasy musi się odbyć po usunięciu zaleceń.

6.5 TOR

6.5.1 Ogólniki

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

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

6.5.2 Drogi dojazdowe

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

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

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

- Parku maszyn;
- Głównego centrum medycznego;
- Centralnego stanowiska straży pożarnej;
- Obszaru sprzedaży;
- Terenów kempingowych.

6.5.3 Publiczny system nagłośnieniowy

Musi być zainstalowany publiczny system nagłośnieniowy. Może on być połączony dla widzów i zawodników lub zainstalowany oddzielnie. Odbiór musi być satysfakcjonujący na całym obszarze dla publiczności, a także w parku maszyn.

6.5.4 Elektryczność

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

Średnio, minimalna ilość elektryczności przewidziana dla pracującego pojazdu każdego zawodnika/ drużyny, powinna wynosić 1 KVA. Dla zagwarantowania bezpieczeństwa zalecane są do wykorzystywania wodoodporne skrzynki (230V/16amp,), każda wyposażona w obciążony przerywacz prądu i uziemienie. Im większa jest liczba wyjść (EP 55) z takich skrzynek, tym łatwiejszy jest dostęp.

Wskazane jest, aby żaden pojazd nie był oddalony więcej niż 50 m od skrzynki zasilającej. Mogą być używane tylko kable posiadające homologację. Zawodnicy/ drużyny muszą zawsze używać wyjść ze skrzynki zasilającej i nigdy nie podłączać swoich kabli do skrzynki innego zawodnika/ drużyny. Wodoodporne wyjścia i przedłużacze powinny być zainstalowane zgodnie z ich przeznaczeniem.
Organizator w uzasadnionych przypadkach może pobierać opłatę za korzystanie z energii elektrycznej przez uczestników.(np. duży pobór energii spowodowane niską temperaturą w celu ogrzewania).

6.5.5 Zakaz
Zabronione jest puszczanie luzem zwierząt towarzyszącym uczestnikom zawodów na całym obiekcie który jest przeznaczony dla potrzeb zawodów.

6.6 PARAMETRY TORU

Materiały używane do budowy toru muszą być wyłącznie naturalne (piasek, ziemia, itp.).
Układ i przygotowanie nawierzchni toru musi być typu umożliwiającego przepuszczalność wody, łatwe utrzymanie porządku i dającego możliwość łatwego transportu. Zabronione jest używanie substancji mających zły wpływ na zdrowie zawodników.
Położenie toru musi być wstępnie wyznaczone z uwzględnieniem bezpieczeństwa zawodników. Tor musi być tak zaplanowany tak żeby na jego płaszczyźnie nie było strumyku przecinającego tor. Organizator musi być przygotowany na usuwanie kamieni ukazujących się na torze po treningach i wyścigach.
Zabronione jest używanie betonu lub płyt na torze.
Podczas treningów dowolnych można za pomocą balotów ze słomy lub worków wypełnionych ograniczać przejazdy w zakrętach w celu wyrobienia kilka śladów Decyzje o ich zastosowaniu podejmuje Sędzia Główny Zawodów.

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

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

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

6.6.4 Prędkość

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

6.6.5 Strefa neutralna

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

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

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

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

6.6.6 Przeszkody (skoki)

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

6.6.7 Pozycje osób funkcyjnych - flagowych

Musi być odpowiednia liczba stanowisk osób funkcyjnych -flagowych wokół toru, aby przekazywali informacje sygnałami flagowymi zachowanie uczestników podczas treningu i wyścigu. Stanowiska muszą być jasno określone, a lokalizacja wybrana tak, aby dawane znaki były wyraźnie widoczne dla uczestników. Numer stanowiska osób funkcyjnych - flagowych muszą być wyznaczone dla każdego stanowiska i zaznaczone na mapie toru. Obszary, gdzie znajdują się osoby funkcyjne – flagowi muszą być objęte najwyższym bezpieczeństwem.

Stanowiska muszą być dobrze usytuowane, aby zapewnić osobom funkcyjnych – flagowym ogólny widok na tor.

6.6.8 Strefa napraw i sygnalizacji

Jakakolwiek pomoc z zewnątrz na torze poza miejscem jakim jest strefa napraw i sygnalizacji jest zabroniona podczas treningów i wyścigów chyba, że udzielona jest przez osobę wskazaną przez organizatora pełniącego obowiązki w interesie bezpieczeństwa. Za naruszenie tego przepisu zawodnik może otrzymać upomnienie, ostrzeżenie, karę czasową (do osiągniętego czasu na treningu mierzonym doliczona będzie minuta co spowoduje przesunięcie w klasyfikacji na dalszą pozycję.) , a jeśli przepis ten został naruszony podczas wyścigu to zawodnik może otrzymać karę czasową lub pozbawienia zdobytych punktów w tym wyścigu w którym zawodnik naruszył regulamin.

Strefa sygnalizacyjna i napraw musi być obszarem wzdłuż toru. Musi być usytuowana na poziomym, twardym obszarze o minimalnych wymiarach 30 m (długość) 8 m (szerokość). Strefa sygnalizacyjna i napraw musi być ogrodzona płotem z bramką (wjazd i wyjazd do tej strefy zapewniającą łatwą komunikację. Przy wejściu do tej strefy muszą obowiązywać przepustki)**.**
Strefa ta musi posiadać jeden wjazd i jeden wyjazd na tor, aby umożliwić zawodnikom łatwy wjazd i wyjazd ze strefy. Wjazd i wyjazd na tor musi być przejezdny w każdym momencie. Wyjazd ze strefy sygnalizacyjnej i napraw musi być kontrolowany przez osobę funkcyjną flagowego. Zawodnicy, którzy chcą wjechać do strefy napraw i sygnalizacji muszą zasygnalizować to podniesieniem ręki. Zawodnicy wyjeżdżają ponownie na tor z strefy napraw i sygnalizacji muszą zatrzymać się przed wyjazdem na tor.
Strefa napraw i sygnalizacji nie musi być na jednym obszarze, a tylko w bliskiej odległości i połączone wydzieloną drogą.
Strefa sygnalizacyjna i napraw musi być wyraźnie widoczna dla zawodników.
W strefie sygnalizacyjnej obowiązkowo muszą być dwa monitory pokazujące czas i aktualnie zajmowaną pozycje. Zalecane jest, aby 50 zawodników było umieszczonych na liście, na monitorze. Monitory muszą posiadać osłony zabezpieczające i znajdować się nie niżej niż 1,8 m nad ziemią.
W strefie sygnalizacyjnej i napraw zabronione jest palenie tytoniu. Znaki „Nie palić" powinny znajdować się przy wjeździe do tej strefy (od strony parku maszyn).
Każde tankowanie musi odbywać się przy zgaszonym silniku. Zalecane jest, aby wszystkie osoby przebywające w tej strefie były ubrane schludnie, a obuwie musi osłaniać stopy na całej powierzchni. Uniformy drużynowe są zalecane do utrzymania profesjonalnego wyglądu.
Zaleca się żeby strefa napraw i sygnalizacji zlokalizowana była na terenie około 200 m za linią mety.

6.6.9 Zabezpieczenie przeszkód

Żeby chronić zawodników przed niebezpieczeństwem muszą być umieszczone bale słomy w plastikowych osłonach lub inne materiały amortyzujące wstrząsy w celu zabezpieczenia wszystkich przeszkód takich, jak słupy, mosty, podium, mury, pozycje kamer, itp. znajdujące się w bliskim sąsiedztwie trasy.

6.6.10 Opony

Używanie opon na torze jest zabronione, za wyjątkiem oznaczenia wewnętrznego zakrętu. Jeżeli opony są używane do oznaczenia zakrętu, mogą być używane tylko opony od samochodów osobowych, umieszczone w pozycji poziomej, z maksymalną wysokością 500 mm.
Do zabezpieczenia opon mogą być użyte tylko materiały elastyczne. Jeśli zachodzi potrzeba może być wykorzystane drewniane wzmocnienie do utrzymania ich we właściwej pozycji. Drewniane wzmocnienie nie może być wyższe od opon.

6.6.11 System nawadniający

Aby nawodnić cały tor lub jego części musi być przewidziany na czas zawodów wszechstronny i wydajny system nawadniający, który może być kombinacją stałej i czasowej instalacji, wystarczającej do kontrolowania kurzu na całym torze (patrz Diagram B).Tor musi być odpowiednio nawodniony w odpowiednim czasie przed i między treningami ,wyścigami aby zapewnić odpowiednie warunki i zabezpieczyć publiczność i zawodników przed kurzem.
System nawadniający i objętości wody muszą być wystarczające do nawodnienia całego toru przez cały czas.

6.6.12 Biuro Zawodów - Recepcja
Zaleca się do zorganizowania recepcji przed wjazdem na parking dla zawodników.

Biuro Zawodów - powinny być spełnione następujące minimalne warunki:

- Pomieszczenie z twardym i równym podłożem;
- Stanowisko pracy z dużym stołem i krzesłami w pomieszczeniu zamkniętym;
- Zalecany jest telefon/ fax i mała fotokopiarka;
- Odpowiednie oświetlenie umożliwiające sprawne działanie Biura Zawodów a także wykorzystanie urządzeń elektrycznych;
- Wyposażenie biura (długopisy, spinacze, papier, itp.);
- Osoba kierująca pracami biura, zaleca się by znała biegle angielski i miała wystarczającą liczbę osób do jego obsługi.

Biuro Zawodów – Recepcja musi rozpocząć działalność zgodnie z regulaminem uzupełniającym zawodów.

6.7 BEZPIECZEŃSTWO WIDZÓW

6.7.1 Strefy dla publiczności
Publiczność może przebywać tylko w określonych strefach. Strefy te muszą być zabezpieczone płotem oddzielający publiczność od toru, lub naturalnymi przeszkodami np. skarpy lub wały z ziemi.

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

6.8 STREFA OCZEKIWAŃ i POLE STARTOWE

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

6.8.2 Prosta startowa
Długość prostej startowej nie może być krótsza niż 80m i dłuższa niż 125 m .
Na tym obszarze nie może być żadnych skoków. Te parametry dotyczą torów z licencją A.
Dla torów kategorii B parametry są następujące: minimalna długość 60 m, a max. 100 m.

6.8.3 Maszyna startowa
Maszyna startowa musi być urządzeniem poprzecznym składająca się z 40-tu pojedynczych bramek opadającym w momencie startu. Konstrukcja opadająca lub składająca się musi być solidna i sztywna. Może być sterowana ręcznie lub zdalnie.

Operator maszyny startowej i jej mechanizm musi być niewidoczny dla zawodników, aby zapobiec czerpaniu z tego korzyści przez zawodników.
Maszyna startowa musi być tak skonstruowana, aby zablokować przednie koło na wypadek, gdyby zawodnik próbował wystartować przed zwolnieniem bramki. Na dodatek powinno być urządzenie zapobiegające unoszeniu się bramki pod kątem większym niż 80 stopni.
Minimalna wysokość maszyny startowej to 500 mm, a maksymalna 520 mm. Szerokość betonowej podstawy użytej w konstrukcji maszyny startowej nie może przekraczać 600 mm.
Maszyna startowa musi zapewniać 40 pozycji dla Motocrossowych Mistrzostw Polski motocykli (1 m dla każdego motocykla). Niedozwolony jest drugi rząd.
Dla motocykli 3-kłowych i 4-kołowych indywidualne bramki startowe muszą być oznaczone parami (2 m dla każdego motocykla) przy użyciu różnych kolorów wskazujących pozycję każdego motocykla. Dozwolony jest drugi rząd. Maszyna startowa musi zapewniać 15 pozycji w pierwszym rzędzie i 15 w drugim.
Jeżeli w wyścigu startuje mniej niż 40 zawodników to miejsca dla zawodników na polu startowym ograniczamy do liczby dopuszczonych zawodników do startu w danej klasie.
Muszą być zainstalowane tylne barierki w celu zapobieżenia cofaniu się motocykli. Odległość pomiędzy maszyną startową (zwolnioną) i tylną barierką musi wynosić 3 m.
Na obszarze pomiędzy maszyną startową, a belką oporową zawodnik ma prawo przygotować miejsce do startu nie używając żadnych narzędzi dwadzieścia minut przed wyznaczonym czasem startu. Wymienione parametry dotyczą torów z licencją kategorii A.
Dla torów kategorii B dopuszczalne są: długość maszyny wykonane w jednym elemencie – minimalna długość 20 m i może opadać w przód lub pod koła zawodników. Maszyna z pojedynczymi stanowiskami startowymi musi posiadać minimum 20 stanowisk.

6.8.4 Ustawienie maszyny startowej

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

6.8.5 Strefa oczekiwania

Obszar startowy musi posiadać odpowiednio duży, 320 m2 utwardzony obszar, odgrodzony jako strefa oczekiwania, która musi zapewniać maksymalnie 42 odrębnych miejsc dla zawodników i ich pojazdów.
Strefa oczekiwania musi być ogrodzona płotem o minimalnej wysokości 1,2 m, z bramką bezpieczeństwa (wjazd/wyjazd), zapewniającą odpowiednie bezpieczeństwo osób, które znajdują się wewnątrz tej strefy. Przy wejściu do tej strefy muszą obowiązywać przepustki.
Musi ona posiadać jedno wejście z parku maszyn i jedno wyjście do maszyny startowej, umożliwiające zawodnikom w prosty sposób wchodzenie i opuszczanie strefy.
Wewnątrz, strefa oczekiwania musi być podzielona na obszar oczekiwania. Obszar oczekiwania musi posiadać 40/30 miejsc, a obszar rezerwowy 2 miejsc dla zawodników i ich maszyn. Wszystkim osobom przebywającym w tej strefie zaleca się schludny wygląd. Dla profesjonalnego wyglądu zalecane są uniformy drużynowe.

Przy wjeździe do strefy oczekiwania jest umieszczony w miejscu widocznym zegar wskazujący oficjalny czas określony przez kierownika chronometrażystów (patrz Diagram E). W strefie oczekiwania musi znajdować się toaleta.
Palenie w strefie oczekiwania jest zabronione. Znaki „Nie palić" powinny znajdować się przy wejściu do tej strefy.

6.9 OBSZAR METY

6.9.1 Linia mety

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

6.9.2 Chronometraż

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

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

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

6.9.3 Biuro Dyrektora Zawodów

Dla Motocrossowych Mistrzostw Polski i Pucharu Polski motocykli i motocykli 3 i 4-kołowych: organizator musi ustawić Biuro Kierownictwa Zawodów.
Zaleca się by biuro kierownictwa zawodów było ogrodzone płotkami/siatką o minimalnej wysokości 1,2 m, z bramką bezpieczeństwa (wejście/ wyjście).
Zaleca się dla biura kierownictwa zawodów (minimalne kryteria): Pokój roboczy o powierzchni 20m^2 z utwardzonym podłożem;
Odpowiednia liczba krzeseł i stołów dla 6 osób; Wyposażenie biura (długopisy, spinacze, papier, itp.); Duża mapa toru (obejmująca wszystkie instalacje i tor);
Połączony telefon i fax z linią bezpośrednią lub telefony komórkowe; Odpowiednie oświetlenie umożliwiające sprawne działanie biura kierownictwa zawodów.;
Biuro Kierownictwa Zawodów musi rozpocząć działalność zgodnie z harmonogramem zawodów.

6.9.4 Strefa podium – zaleca się n.w. kryteria.
Strefa podium musi być ogrodzona płotem zapewniającym odpowiednie bezpieczeństwo osobom które znajdują się wewnątrz tej strefy. Przy wejściu do tej strefy muszą obowiązywać przepustki. Musi posiadać odpowiednią utwardzoną powierzchnię umożliwiającą odwadnianie terenu.
Strefa podium musi być podzielona niskim płotkiem na część podium i część dla fotoreporterów.
Strefa podium jest obszarem zamkniętym i wstęp mają tam tylko upoważnione osoby.

6.9.5 Park zamknięty
W Mistrzostwach Polski i Pucharu Polski motocykli i motocykli 3 i 4-kołowych musi być zapewniony park zamknięty, gdzie mogą znaleźć się motocykle po zakończeniu drugiego wyścigu.
Park zamknięty musi być utwardzonym terenem, ogrodzonym, posiadającym pomieszczenie dla motocykli zawodników, którzy zajęli pierwsze 3 miejsca. Park zamknięty musi być ogrodzony płotem o minimalnej wysokości 1,2 m, z bramką bezpieczeństwa (wjazd/wyjazd), zapewniającym odpowiednie bezpieczeństwo motocykli i osób, które znajdują się wewnątrz tej strefy. Przy wejściu do tej strefy muszą obowiązywać przepustki.
W parku zamkniętym zabronione jest palenie. Znaki „Nie palić” powinny być umieszczone przy wjeździe do tej strefy.

6.10 PARK MASZYN

6.10.1 Park maszyn
Dla Motocrossowych Mistrzostw Polski i Pucharu Polski motocykli i motocykli 3 i 4-kołowych park maszyn musi znajdować się (jeśli to możliwe) na poziomym i utwardzonym terenie i musi posiadać wymiary zgodne z wymogami uwzględniającymi lokalizację i typ zawodów, do których wykorzystywany jest tor.
Musi posiadać minimalną powierzchnię 10.000m2 Zaleca się ogrodzenie parku maszyn płotkami/siatką o wysokość minimalnej 1,2 m.
Dla Motocrossowych Mistrzostw Polski i Pucharu Polski motocykli i motocykli 3 i 4-kołowych park maszyn musi być przygotowany i gotowy do przyjmowania ekip na 5 godzin przed otwarciem biura.
Park maszyn musi mieć swoją osobę urzędową (np. kierownik parku maszyn), który jest odpowiedzialny za organizację parku i w pełni zorientowany w potrzebach zawodników/ drużyn/przedstawicieli przemysłu podczas trwania zawodów.
Personel organizacyjny parku maszyn musi zapewnić właściwe ustawienie pojazdów znajdujących się w parku. Zalecane jest oznaczenie różnych stref parku kredą lub taśmą.
„Drogi” muszą być zawsze otwarte aby zapewnić przejazd wszystkich pojazdów wjeżdżających lub wyjeżdżających z parku w każdych okolicznościach i w każdym czasie.
Zaleca się, aby wszyscy zawodnicy /drużyny /przemysł wjeżdżający do parku maszyn posiadali przez cały czas sprzęt gaśniczy, łatwo dostępny w razie zagrożenia.
W żadnych okolicznościach nie dozwolone są tymczasowe stacje benzynowe w parku maszyn.
W parku maszyn muszą być zainstalowane odpowiednie zbiorniki na nieczystości. Odpady muszą być usuwane regularnie.
Park maszyn musi posiadać odrębny system informacyjno- nagłośnieniowy.

W bezpośrednim sąsiedztwie parku maszyn musi być ustawiona tablica informacyjna dla zawodników. Minimalne wymiary tablicy: 2 m (długość)1 m (szerokość).
Park maszyn musi posiadać bezpośredni dostęp do obszaru startowego. Wjazd do parku maszyn z toru i wyjazd z parku maszyn na tor muszą mieć wydzielone drogi komunikacyjne.
Zawodnika poruszającego się po torze podczas treningów i wyścigów nie obowiązują ograniczenia prędkości w sytuacji gdy nie ma żadnych sygnałów przekazywanych przez osoby funkcyjne za pomocą flag które są określone w regulaminie. Drugim miejscem gdzie nie obowiązują ograniczenia prędkości to jest tor prób.
Zawodnik nie ma prawa poruszać się na motocyklu po za parkiem maszyn, a na jego terenie jest zobowiązany do poruszania się po wyznaczonych drogach komunikacyjnych z prędkością gwarantującą bezpieczeństwo innym użytkownikom tych dróg. Za nie przestrzeganie tych warunków na zawodnika może być nałożona kara finansowa, a kolejnym naruszeniu w tych samych zawodach sędzia główny zawodów może wykluczyć z zawodów
Zabrania się mycia w dowolnym na terenie parku maszyn. Ta czynność może odbywać na wyznaczonym i przygotowanym miejscu na terenie parku.
Kierownik Parku Maszyn musi być do dyspozycji podczas trwania zawodów dla zawodników i przedstawicieli drużyn i przemysłu, którzy chcą uzyskać informacje.
Każdy zawodnik zobowiązany jest do używania maty ekologicznej, dywaników, z materiału wchłaniającego płyny pod motocykle **oraz inne urządzenia napędzane silnikiem spalinowym** w miejscu serwisu w celu zapobieżenia wyciekom paliwa, oleju, płynu hamulcowego itp. na ziemię.
Za nie przestrzeganie tego warunku zawodnik będzie ukarany przez Dyrektora Zawodów karą w wysokości 300,- zł. Za nieopłacenie ww. kary zawodnik będzie wykluczony z zawodów. Organizator zawodów musi bezwzględnie przestrzegać i egzekwować zapisane powyżej warunki od zawodników.

6.10.2 Punkt kontroli technicznej

Następujące warunki muszą być spełnione dla punktu kontroli technicznej (minimalne kryteria):

- Kryta strefa kontroli technicznej o powierzchni 20 m2;
- Odpowiednia liczba krzeseł i stołów dla sprawnego przeprowadzenia kontroli
- Wyposażenie biura (długopisy, spinacze, papier, itp.);
- Odpowiednie oświetlenie umożliwiające sprawne działanie kontroli technicznej, a także wykorzystanie urządzeń elektrycznych;
- Zaleca się, żeby Kierownik Komisji technicznej był ze znajomością języka angielskiego. Zaleca się, aby znajdował się w pobliżu strefy oczekiwania.

Punkt kontroli technicznej musi być ogrodzony płotem/siatką o minimalnej wysokości 1,2 m, z bramką bezpieczeństwa (wjazd/wyjazd), zapewniającym odpowiednie bezpieczeństwo motocykli i osób, które znajdują się wewnątrz tej strefy.
Kontrola techniczna musi rozpocząć działalność o godzinie podanej w regulaminie zawodów.
Punkt kontroli technicznej musi być dostępny podczas trwania zawodów dla zawodników i przedstawicieli drużyn i przemysłu, którzy chcą uzyskać informacje.
W punkcie kontroli technicznej zabronione jest palenie. Znaki „Nie palić” powinny być umieszczone przy wjeździe do tej strefy.
W wypadku protestów dotyczących motocykla, motocykl ten musi być przedstawiony do kontroli technicznej, gdzie musi być dokładnie strzeżony.

6.10.3 Strefa mycia motocykli

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

6.10.4 Tor prób
Tor prób musi być zapewniony w parku maszyn.
Obszar toru prób musi składać się z dwóch sąsiadujących torów jednokierunkowych, oddzielonych i zabezpieczonych płotem plastikowym lub belami słomy.
Obszar toru prób musi posiadać następujące minimalne rozmiary: 50 m (długość10 m (szerokość). Musi być całkowicie ogrodzony.

6.10.5 Instalacje sanitarne dla zawodników
Dla Motocrossowych Mistrzostw Polski i Pucharu Polski motocykli i motocykli 3 i 4-kołowych, park maszyn musi być wyposażony w WC minimum 4 dla mężczyzn, 2 dla kobiet, 2 krany z wodą poboru wody i prysznice - 3 dla mężczyzn i 1 dla kobiet.
Podczas trwania zawodów prysznice i toalety powinny być utrzymane w należytym porządku. Nie można pobierać żadnych opłat od osób posiadających ważne przepustki za korzystanie z tych udogodnień.

6.11 BIURO PRASOWE

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

- Wydzielone, wyraźnie oznaczone (PRESS) miejsce z zadaszeniem (boks do
- wywiadów)
- Stoliki i krzesła, stół konferencyjny, tablica reklamowa z logo sponsorów za stołem konferencyjnym, nagłośnienie
- Router internetowy z dostępem dla dziennikarzy lub fax
- Woda mineralna, herbata, kawa, gniazda 230 V
- Papier maszynowy
- Monitor wyświetlający wyniki on–line w miarę możliwości
- Pojemnik na wizytówki dziennikarzy

Akredytacje.

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

- Konferencja z trzema zwycięzcami w każdej klasie
- Na bieżąco wydruki wyników kolejnych wyścigów.

Biuro prasowe powinno być obsługiwane przez osoby przeszkolone, które rozumieją potrzeby mediów i musi pozostać otwarte do zakończenia zawodów.
Wstęp do biura prasowego tylko dla osób posiadających odpowiednie upoważnienia.
Osobami upoważnionymi do przebywania w tym pomieszczeniu są: przedstawiciele prasy, przemysłu i PZM.

6.12 INSTALACJE DLA PUBLICZNOŚCI

6.12.1 Ogólniki

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

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

Toalety muszą być utrzymane we właściwym porządku podczas trwania zawodów.
Działalność artystyczna (koncerty, przedstawienia, itp.) lub namioty otwarte dla publiczności w nocy powinny być oddalone od parku maszyn. Odpady muszą być usuwane regularnie.

6.12.2 Parkingi samochodowe

Parkingi muszą posiadać łatwy dostęp i odpowiednie kierunki ruchu pojazdami wjeżdżającymi lub wyjeżdżającymi.
Organizacja / personel miejsc parkingowych musi zapewnić prawidłowe ustawienie pojazdów znajdujących się w tej strefie. „Drogi" muszą zawsze być otwarte, aby zapewnić przejazd pojazdów wjeżdżających lub opuszczających strefę, w każdych okolicznościach i w każdym czasie.
Zalecane są osobne parkingi dla motocykli, samochodów i autobusów.
Parkingi muszą być dokładnie patrolowane.
Organizator może pobierać opłaty za korzystanie z parkingów.

6.12.3 Obszar sprzedaży

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

6.13 POMOC W NAGŁYCH WYPADKACH

6.13.1 Pomoc medyczna

Na wszystkich zawodach musi być zapewniona służba medyczna z szefem lekarzy na czele, będącym w kontakcie z kierownictwem zawodów. Zespół medyczny i sprzęt muszą być zgodne z Regulaminem Medycznym PZM.
Przed zawodami przez kierownictwo zawodów i szefa lekarzy musi być opracowany plan ewakuacji osób poszkodowanych.
Podczas organizowania pomocy medycznej, organizator musi przestrzegać miejscowych przepisów dotyczących bezpieczeństwa.

6.13.2 Pomoc straży pożarnej

Podczas trwania całych zawodów musi być zapewniona wokół toru pomoc ppoż.
Musi składać się z 1 lub kilku centrów ppoż. z odpowiednim personelem i przynajmniej z jedną jednostką mobilną z odpowiednim wyposażeniem aby zapewnić szybką interwencję w razie zagrożenia.
Zalecane jest, aby na każdej sesji treningowej lub wyścigu była obecna w strefie oczekiwania jedna jednostka mobilna, która następnie zmieni lokalizację na strefę napraw i sygnalizacji zgodnie z przebiegiem zawodów.
Szczególną uwagę należy zwrócić na następujące strefy:

- Park maszyn
- Strefa pola startowego
- Strefa kontroli technicznych
- Strefa oczekiwania
- Strefa napraw i sygnalizacji
- Strefa podium
- Obszar sprzedaży
- Działalność artystyczna, punkty sprzedaży jedzenia i napojów
- Strefa postojowa
- Parkingi
- Strefy publiczności
- Gaśnice zgodnie z wymogami dla pojazdów mechanicznych.

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

6.13.3 Plan ewakuacji

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

- Park maszyn
- Strefa kontroli technicznych
- Strefa oczekiwania
- Strefa napraw i sygnalizacji
- Strefa podium
- Obszar sprzedaży
- Działalność artystyczna, punkty sprzedaży jedzenia i napojów
- Parkingi
- Strefy publiczności.

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

6.14. INDYWIDUALNE MOTOCROSSOWE MISTRZOSTWA I PUCHARY

6.14.1 Ogólne założenia i warunki

Wszyscy zawodnicy, zespoły, osoby urzędowe i inne jednostki uczestniczące w zawodach Motocrossowych w zależności od rangi zawodów podejmują się, w interesie własnym, ich pracowników i agentów przestrzegać wszystkich ustaw, a w szczególności:

- Regulaminu Sportu Motocyklowego PZM.
- Regulaminu ramowego przedstawiającego zasady na bieżący rok
- Regulaminu technicznego dla motocrossu
- Regulaminu uzupełniającego zawodów
- Kodeksu medycznego
- Kodeksu ochrony środowiska
- Komunikatów uzupełniających (wydanych tylko w nadzwyczajnych sytuacjach)
- Stosowania jednakowych druków dotyczących zawodów wg załączonych wzorów
- Przestrzegania innych regulaminów, przepisów i zarządzeń obowiązujących w RP z bieżącego roku wraz z uzupełnieniami i wnoszonymi zmianami.

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

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

6.14.4 Działania ocenione przez osoby oficjalne jako niezgodne z regulaminem zawodów i sportu motocyklowego PZM, niegodne sportowca, przeciwne najlepszemu interesowi sportu lub zawodów, są przedmiotem do działań dyscyplinarnych określonych w Regulaminie Sportów Motocyklowych PZM**.**

6.15 REGULAMIN UZUPEŁNIAJĄCY

6.15.1 Każdy regulamin zawodów musi być zgodny z Regulaminem Ramowym na dany rok.

6.15.2 Regulamin uzupełniający zawodów to dokument opracowany przez GKSM który musi być wypełniony i podpisany przed przez dyrektora zawodów przed wysłaniem do zatwierdzenia.

6.15.3 Regulamin uzupełniający Mistrzostw Polski i Pucharu Polski wraz z harmonogramem zawodów musi być przesłany do GKSM na 40 dni przed zawodami

w celu zatwierdzenia. Po zatwierdzeniu organizator musi go umieścić na swojej stronie internetowej i sprawdzić czy zatwierdzony regulamin uzupełniający jest na stronie ZG PZM i ZO PZM w którym klub jest zrzeszony, a na życzenie przesłać osobie zainteresowanej.

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

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

6.16 OSOBY URZĘDOWE

6.16.1 Sędzia Główny Zawodów jest wyznaczony przez GKSM.
Sędzia Główny Zawodów nadzoruje czy zawody są przeprowadzane zgodnie z Regulaminem Ramowym, regulaminem uzupełniającym, a ponadto należy do niego:

- sprawdzenie dokumentów oficjalnych zawodów
- sprawdzenie zgłoszeń, licencji zawodników i ich ważności
- sprawdzenie gotowości działań kierownictwa zawodów
- sprawdzenie stanu technicznego toru i infrastruktury bezpośrednio przed zawodami
- zatwierdzenie listy startowej
- rozpatrywanie protestów.

Ma również prawo do przerwania lub odwołania zawodów, kiedy organizator odmówił lub nie wykonał poleceń wynikających z regulaminów lub przygotowania toru zgodnie z wymogami homologacyjnymi.
Jeżeli wyznaczony sędzia zawodów nie może przybyć na czas, dyrektor zawodów powierza tę funkcję osobie posiadającej odpowiednie uprawnienia (licencję sędziego klasy P).
Od 2014 r, organizator jest zobowiązany do wyznaczenia i wpisania do regulaminu uzupełniającego Asystenta Sędziego Głównego Zawodów. Zakres odpowiedzialności i obowiązków określa Sędzia Główny Zawodów.

6.16.2 Delegaci i obserwatorzy GKSM
GKSM każdorazowo może wyznaczyć delegata ds. technicznych. Sprawuje nadzór nad prawidłowością prac Komisji Technicznej.

6.16.3 Kierownictwo zawodów.
Kierownictwo zawodów stanowią:

a) Dyrektor Zawodów i podlegające mu niżej wymienieni kierownicy;
b) Kierownik sekretariatu
c) Kierownik ds. sportowych
d) Kierownik ds. organizacyjnych
e) Kierownik kontroli technicznej
f) Kierownik chronometrażu
g) Kierownik toru

h) Kierownik osób funkcyjnych - flagowych
i) Kierownik opieki medycznej - Lekarz zawodów
j) Kierownik parku maszyn

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

6.16.5 Dyrektor Zawodów odpowiada za przeprowadzenie zawodów zgodnie z obowiązującymi regulaminami i komunikatami o ile takie były wcześniej wydane.
Dyrektor Zawodów wybierany jest przez klub organizatora i musi aktywnie uczestniczyć w seminarium organizowanym przez GKSM, aby otrzymać uprawnienia dyrektora zawodów, udział w seminariach jest obowiązkowy.
Wszystkie osoby funkcyjne (z wyjątkiem Sędziego Głównego Zawodów) i organizatorzy podlegają Dyrektorowi Zawodów który jest odpowiedzialny za organizację i przebieg zawodów.
Prawa i obowiązki Dyrektora Zawodów:

- Dyrektor Zawodów jest odpowiedzialny za przestrzeganie wszystkich obowiązujących przepisów
- Dyrektor Zawodów musi być obecny przynajmniej na jedną godzinę przed rozpoczęciem zawodów (w momencie otwarcia biura zawodów) i pozostać po zawodach do czasu ich całkowitego zakończenia
- Dyrektor Zawodów lub upoważniona przez niego osoba musi w towarzystwie sędziego głównego zawodów, skontrolować tor i bezpieczeństwo instalacji, zanim rozpocznie się trening
- Dyrektor Zawodów może przedstawić zalecenia sędziemu głównemu zawodów, które mogą mieć wpływ na zmianę opublikowanego programu, takie jak powtórzenie wyścigu, wykluczenie zawodnika, skrócenie wyścigu, wstrzymanie lub odwołanie zawodów
- Dyrektor Zawodów nie może być zawodnikiem gdy pełni tą funkcje i nie może pełnić innych funkcji w danych zawodach
- Dyrektor Zawodów jest upoważniony do przerwania treningu, wyścigu kiedy w jego ocenie nie ma możliwości ze względu na zagwarantowania bezpieczeństwa uczestnikom, w kontynuowaniu treningu czy wyścigu.(np.: blokada toru spowodowana zbiorową kolizją udzielenie pomocy wymaga dłuższego czasu przebywania służb medycznych ratowniczych na torze, lub gwałtowną zmianą warunków atmosferycznych powodujące że tor staje się nie przejezdny lub stwarza duże niebezpieczeństwo dla uczestników i w sytuacji kiedy wszystkie karetki muszą przewieść poszkodowanych do szpitala) Dyrektor zawodów o podjęciu decyzji musi jak najszybciej powiadomić Sędziego Głównego Zawodów.

6.17 NUMERY STARTOWE

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

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

6.17.2 Zawodnik ma obowiązek posiadać przynajmniej numer plecowy na koszulce w której przystępuje do treningów, wyścigów i trzy numery na motocyklu zgodnie z regulaminem technicznym.
Numer ten musi odpowiadać normom zawartym w *Regulaminie Technicznym pkt.* 18.35
Zawodnik, który po kolejnej rundzie jest liderem w danej klasie ma prawo do używania przedniego numeru z czerwonym tłem.

6.18 ZGŁOSZENIA

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

6.18.2 Zgłoszenie indywidualne zawodnika do udziału w zawodach musi być złożone na obowiązującym druku.
Termin wysyłania zgłoszeń na I rundę w MP upływa z końcem czternastego dnia przed zawodami. O terminie decyduje data stempla pocztowego. Zawodnika obowiązuje termin zgłoszeń 14-tu dni na podstawie centralnego kalendarza zawodów PZM. Przesłane zgłoszenia po tym terminie nie gwarantują zawodnikowi umieszczenia w programie na liście uczestników. Na kolejne rundy można zgłaszać się w dniu zawodów ponieważ w programie będą nazwiska zawodników, którzy mają punkty z poprzednich rund. Organizator ma obowiązek umieścić w programie zawodów tych zawodników, mimo że nie mają punktów, a przesłali zgłoszenie w terminie na 14 dni przed zawodami.

Termin zgłoszenia na Puchar Polski upływa na 14 dni przed zawodami. Przesłane zgłoszenia po tym terminie nie gwarantują zawodnikom umieszczenia ich nazwisk w programie zawodów.
Zawodnicy mają możliwość jednym dokumentem zgłosić się do wszystkich rund Mistrzostw Polski w momencie dokonywania przedłużenia licencji na dany rok. Zgłoszenie takie musi być potwierdzone przez klub. Dokument zgłoszenia całorocznego do zawodów można stosować przy rozgrywkach strefowych i okręgowych.
Każdy zawodnik uczestniczy w zawodach na własną odpowiedzialność. Organizator nie będzie ponosił żadnych konsekwencji z tytułu uszkodzenia motocykla, jego części i elementów powstałych w wyniku wypadku, ognia, działań osób trzecich lub innych przyczyn.

Przesłane zgłoszenie bez kompletnych danych musi być uzupełnione przed wydaniem dokumentu do kontroli technicznej. Organizator może nie przyjąć zgłoszenia nie podając powodów, z wyjątkiem zawodów będących jedną z rund mistrzowskich i Pucharu Polski.
Po zakończonej kontroli technicznej organizator wywiesi listę dopuszczonych zawodników do zawodów z podziałem na klasy na tablicy informacyjnej.
Każdy zawodnik może startować w ciągu jednego dnia w dwóch klasach, jednak nie więcej, niż w trzech wyścigach.

W przypadku gdy zawodnikowi udowodni się naruszenie regulaminu zostanie wykluczony z wszystkich wyścigów w których startował w danym dniu.

6.19 STRÓJ I WYGLĄD ZAWODNIKÓW I MECHANIKÓW

6.19.1 Strój zawodnika
Zawodnik jest odpowiedzialny za wybór właściwego kasku i stroju, który będzie zapewniał odpowiednie bezpieczeństwo. Pomimo, że FIM zatwierdza materiały, nie gwarantuje jakości produktu producenta. Zawodnicy muszą polegać na swych własnych ocenach w wyborze kasku i ubioru pod kątem bezpieczeństwa i trwałości.
Powyższy ubiór musi być stosowany przez zawodników we wszystkich zawodach:

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

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

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

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

Nazwisko zawodnika
Zaleca się, aby nazwisko zawodnika pojawiło się na linii ramion, na plecach zawodnika. 24

6.19.2 Wygląd zawodnika i mechanika
Wszyscy zawodnicy i mechanicy muszą prezentować czysty i schludny wygląd.
Tylko odpowiednio ubrane osoby, okazujące właściwe przepustki mogą przebywać na obszarach zamkniętych. Przez określenie odpowiednio ubrane osoby rozumie się, że ta osoba jest ubrana przynajmniej w koszulkę z krótkim rękawem, krótkie spodnie i posiada sportowe obuwie.

6.20 WSTĘPNA WERYFIKACJA

6.20.1 Kontrola administracyjna.
Zawodnicy w biurze zawodów muszą okazać następujące dokumenty:

- potwierdzenie dokonanej wpłaty wpisowego,
- licencji sportowej z wpisem ważnych badań lekarskich,
- zgłoszenia o ile wcześniej zawodnik nie przesłał zgłoszenia całorocznego przed rozpoczęciem sezonu,
- licencji sponsorskiej (jeżeli taką posiada),

- karty zdrowia, jeżeli nie posiada wpisu do licencji, ze stwierdzeniem lekarza medycyny sportowej lub posiadającego certyfikat PTMS, o zdolności zawodnika do udziału w zawodach.

Od 2013 r. obowiązującym dokumentem jest karta zdrowia zawodnika sportów motorowych.

6.20.2 Zawodnicy muszą być w posiadaniu na zawodach w/w karty zdrowia w razie konieczności ich okazania, na prośbę Sędziego Głównego Zawodów lub Dyrektora Zawodów.
Ważność wpisu w karcie zdrowia wynosi maksymalnie 12 miesięcy dla zawodników/zawodniczek, które ukończyły 23 rok życia, a dla młodszych okres ważności wynosi 6 miesięcy. Lekarz w uzasadnionych przypadkach ma prawo zmienić okres ważności. (dotyczy skrócenia ważności).

6.20.3 Po pozytywnym odbiorze administracyjnym, zawodnik otrzymuje dokumenty zawodów, a w szczególności kartę badania kontrolnego i transponder, uprawniające go do przedstawienia motocykla do badania kontrolnego.
Organizator zobowiązany jest każdemu zawodnikowi wręczyć harmonogram czasowy zawodów.

Uwaga**:** Od chwili otrzymania przez zawodnika karty badania technicznego staje się on uczestnikiem zawodów i od tego momentu liczba wydanych kart badania technicznego określa nam ilu uczestników zgłosiło się do uczestnictwa w zawodach. Bez względu na to czy po badaniach technicznych zawodnik został dopuszczony do zawodów czy nie , traci prawo do zwrotu wpisowego. Są dwa wyjątki: 1 w przypadku, kiedy treningi przed zawodami i w konsekwencji wyścigi zostały odwołane z winy organizatora -zawodnikom należy się 100% zwrot wpisowego. 2 w przypadku odwołania treningów i w konsekwencji wyścigów nie z winy organizatora , a z siły wyższej to zawodnikom należy się zwrot 50 % wpisowego.

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

6.20.5 Badanie kontrolne przeprowadza Komisja Techniczna zawodów wg karty badania odbioru technicznego wypełnionej i podpisanej przez zawodnika.(stan techniczny pojazdu).
Komisja identyfikuje motocykl i sprawdza jego zgodność ze zgłoszeniem.
Zgodność motocykla z przepisami technicznymi, klasy oraz stanu technicznego potwierdza zawodnik swoim podpisem na karcie badania kontrolnego.

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

6.20.7 Zawodnik zobowiązany jest do przedstawienia do kontroli technicznej: motocykla (maksymalnie 2), kasku, numeru plecowego. Ewidencja kontroli technicznej prowadzona jest zapisem numeru ramy oznakowania główki ramy tajną farbą lub plombą, oznakowaniem końcówki układu wydechowego.

<u>Uwaga:</u>
Wszystkim zawodnikom i zawodniczkom, a szczególnie tym co nie mają ukończone 18 lat <u>zaleca się</u> używania podczas treningów i wyścigów kołnierza ochronnego.

6.20.8 Przed zawodami musi być przeprowadzona kontrola techniczna, zgodnie z procedurą zapisaną w Regulaminie Technicznym Motocrossu ,i czasie zapisanym w harmonogramie zawodów.
Każdy zawodnik musi przedstawić swój motocykl (max. 2 motocykle) pod swoim nazwiskiem i numerem, tak jak zadeklarował na odbiorze administracyjnym. Jeżeli zawodnik zgłasza do kontroli technicznej dwa motocykle, to te motocykle muszą posiadać silniki o pojemności jakie można stosować w klasie do której zawodnik jest zgłoszony.

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

6.20.9 Kierownik KT po zakończonym badaniu kontrolnym motocykli przekazuje protokoły do Biura Zawodów.

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

6.20.11 Kamery na motocyklach.
Kamery i dodatkowe wyposażenie musi być zainstalowane przed odbyciem kontroli technicznej zawodów od sesji treningowej, aż do końca zawodów.
W przypadku zamontowania kamery na kasku to zawodnik zobowiązany jest przedstawić do kontroli technicznej kask już z zamontowanym uchwytem do kamery, w celu sprawdzenia prawidłowości zamocowania tego uchwytu do kasku. Kamery mocowane na oprawach okularów nie wymagają kontroli.

6.21 KONTROLA TORU

Kontrola toru zostanie dokonana przez Sędziego Głównego Zawodów, Dyrektora Zawodów i Kierownika toru . Sędzia Główny Zawodów może zaprosić przedstawiciela zawodników.
Jeżeli zaistnieje konieczność, druga kontrola może być przeprowadzona w drugim terminie zapisanym w harmonogramie, lub w czasie wyznaczonym przez Sędziego Głównego Zawodów.

6.22 SPOTKANIE SĘDZIEGO GŁÓWNEGO ZAWODÓW Z ORGANIZATOREM

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

6.23 TRENING DOWOLNY I Z POMIAREM CZASU

6.23.1 W czasie treningu zawodnicy mogą używać tylko motocykli (maksymalnie dwa) przedstawionych do kontroli technicznej pod ich własnym nazwiskiem i numerem startowym. Zamiany motocykla można dokonać tylko w strefie napraw.

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

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

6.23 4. Zawodnik, który nie będzie sklasyfikowany w treningu z pomiarem czasowym- a brał udział w treningu dowolnym i ma zaliczone min.3 okrążenia i są udokumentowane na oficjalnym dokumencie, może brać udział w zawodach pod warunkiem, że w klasie nie ma pełnej obsady, a na maszynę startową może wjechać po ostatnim zawodniku biorącym udział w treningu z pomiarem czasu. O kolejności decyduje lepsza pozycja na treningu dowolnym. Zawodnik, który nie uczestniczył w żadnym treningu nie ma prawa startu w zawodach.

6.23.5 Zabrania się trenowania bez zgody organizatora na trasie 7 dni przed planowanymi zawodami, pod groźbą nie dopuszczenia do zawodów.

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

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

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

6.24 ODPRAWA ZAWODNIKÓW

W wyjątkowych sytuacjach Sędzia Główny Zawodów może zarządzić zorganizowanie odprawy z zawodnikami i przedstawicielami klubów.
Obecni muszą być, Asystent Sędziego, Dyrektor Zawodów i Kierownik osób funkcyjnych - flagowych.

6.25 WYŚCIGI

Po treningu z pomiarem czasu 40/30 pierwszych zawodników ma zapewniony start w wyścigach zawodów.
Zawodnicy od 41/31 i kolejni są zawodnikami rezerwowymi zgodnie zajętymi miejscami.
Wyniki wyścigów kwalifikacyjnych lub treningów z pomiarem czasu muszą być zatwierdzone przez Sędziego Głównego Zawodów.

6.26 WYNIKI WYŚCIGÓW

Godzina ogłoszenia wyników oficjalnych i rozdania nagród powinna być podana w regulaminie uzupełniającym zawodów wraz z podaniem miejsca ceremonii rozdania nagród.
Sędzia Główny Zawodów obowiązkowo musi przesłać sprawozdanie i wyniki do Biura Sportu i Turystyki ZG PZM, w ciągu 72 godzin po zakończonych zwodach.

6.27 ZAWODNICY REZERWOWI

Zastępstwo zawodników przez rezerwowych może mieć miejsce 7 minut przed każdym wyścigiem, gdy strefa oczekiwania zostanie zamknięta. W tym momencie, każdy rezerwowy zawodnik, który nie ma zezwolenia na start, musi opuścić strefę oczekiwania.

6.28 STREFA OCZEKIWANIA I PROCEDURA STARTU

6.28.1 Sędzia Główny Zawodów musi obserwować przebieg procedury startowej.
Na obszarze za maszyną startową obowiązuje zakaz wstępu i powinien on być przygotowany w konsekwentny sposób zapewniający na ile to możliwe równe warunki dla wszystkich zawodników. Nikt za wyjątkiem osób urzędowych i fotografów nie może przebywać na tym obszarze i niedozwolone jest na tym obszarze przygotowania pola startowego. Nikt, za wyjątkiem zawodników, osób urzędowych i fotografów, nie może przebywać na obszarze przed maszyną startową. Zawodnikom wolno przygotować wybrane miejsce, z którego zamierza wystartować bez użycia narzędzi i bez korzystania z pomocy zewnętrznej.
W strefie oczekiwania obowiązuje procedura przedstawiona w tabeli nr 1.

Tabela nr 1

	Wjazd do strefy oczekiwania jest zamknięty. Motocykle wszystkich zakwalifikowanych zawodników i dwóch rezerwowych muszą znajdować się w strefie oczekiwania. Za spóźnienie zawodnik otrzyma karę 1,5 min doliczony do uzyskanego przez siebie czasu w danym wyścigu. Wjazd do strefy najpóźniej do wpuszczania zawodników na
7 min. przed startem	maszynę startową. Motocykle spóźnionych zawodników będą wpuszczane do obszaru oczekiwania. Jako ostatni wyjadą na linie startu. Zawodnicy mogą przygotować swoje miejsca przed maszyną startową Po zamknięciu bramy wjazdowej do strefy oczekiwań, automatycznie jest otwarta bramka do wyjazdu na tor, na zapoznawczą rundę. Zawodnicy mogą wyjechać na okrążenie zapoznawcze.
4 min. i 30s. przed startem	Zostaje zamknięta bramka wyjazdowa na rundę zapoznawczą .
	Zostaje zamknięta bramka wjazdowa do strefy oczekiwań z okrążenia zapoznawczego. Zawodnicy spóźnieni z zapoznawczej rundy będą wpuszczone do obszaru oczekiwania. Za spóźnienie zawodnik otrzyma karę 1,5 min doliczony do uzyskanego przez siebie czasu w danym wyścigu. Jako ostatni wyjadą na linie startu.
3 min. 30 s. przed startem	Na gwizdek, wszyscy z wyjątkiem zawodników i jednego mechanika każdego zawodnika oraz osoba z parasolem nad zawodnikiem, ekipy telewizyjnej i niezbędnych osób urzędowych muszą opuścić strefę oczekiwania. Maszyna startowa jest pusta. Zawodnicy rezerwowi, którzy nie mogą startować muszą opuścić obszar rezerwowy. Mechanicy i osoby trzymające parasole pozostają nadal w strefie oczekiwania. Wjazd miejsce startu(maszynę startową) pozostaje zamknięte. Otwierany jest wjazd i zawodnicy udają się do maszyny startowej.

Uwaga:
Procedura startowa dla MP klasy MX 65 w tabeli nr 2 (obowiązuje tylko na torach, gdzie warunki techniczne pozwalają na jej przeprowadzenie)

Tabela nr 2

	Wjazd do strefy oczekiwania jest zamknięty. Motocykle wszystkich zakwalifikowanych zawodników i dwóch rezerwowych muszą znajdować się w strefie oczekiwania. Za spóźnienie zawodnik otrzyma karę 1,5 min doliczony do uzyskanego przez siebie czasu w danym wyścigu. Wjazd do strefy najpóźniej do wpuszczania zawodników na maszynę startową.
7 min. przed startem	Motocykle spóźnionych zawodników będą wpuszczane do obszaru oczekiwania. Jako ostatni wyjadą na linie startu. Zawodnicy mogą przygotować swoje miejsca przed maszyną startową **w kolejności po treningu czasowym lub wynikającej z innych przepisów. Opiekunowie zawodników na bramkach przy wybranych polach startowych zawieszają tabliczki z numerem zawodnika.**
4 min. i 30s. przed startem	Po zamknięciu bramy wjazdowej do strefy oczekiwań, automatycznie jest otwarta bramka do wyjazdu na tor, na zapoznawczą rundę. Zawodnicy mogą wyjechać na okrążenie zapoznawcze. Zostaje zamknięta bramka wyjazdowa na rundę zapoznawczą . **Po powrocie z okrążenia zapoznawczego zawodnicy nie wracają do strefy oczekiwania lecz ustawiają się w strefie za maszyna startową - <u>naprzeciwko</u> wybranych wcześniej pól startowych. Mechanicy i osoby trzymające parasole pozostają przy nich.** Zostaje zamknięta bramka wjazdowa **do strefy za maszyną startową.**
3 min. 30 s. przed startem	Zawodnicy spóźnieni z zapoznawczej rundy będą wpuszczeni **do strefy za maszyną startową.** Za spóźnienie zawodnik otrzyma karę 1,5 min doliczony do uzyskanego przez siebie czasu w danym wyścigu Na gwizdek, wszyscy z wyjątkiem zawodników i jednego mechanika każdego zawodnika oraz osoba z parasolem nad zawodnikiem, ekipy telewizyjnej i niezbędnych osób urzędowych muszą opuścić **strefę za maszyną startową.**
3 min. przed startem	Maszyna startowa jest pusta. Zawodnicy rezerwowi, którzy nie mogą startować muszą opuścić **strefę za maszyną startową.** Mechanicy i osoby trzymające parasole pozostają nadal **w strefie za maszyną startową.** **Zawodnicy po kolei, od strony ustalonej przez sędziego funkcyjnego podjeżdżają na wybrane wcześniej pola startowe . Mechanicy pomagają ustawić się na polu startowym. Zabierają zawieszone na bramkach tabliczki z numerem swojego zawodnika. Wszyscy mechanicy i osoby trzymające parasole opuszczają strefę za maszyną startową.** Tylko zawodnicy, ekipa telewizyjna i niezbędne osoby urzędowe mogą przebywać w strefie startu (za i przy maszynie startowej).

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

6.28.2 W klasach gdzie startują zawodnicy na motocyklach dwukołowych start do wyścigu musi odbyć się z jednego rzędu – max.40 zawodników, a w klasie MX Quad

zawodnicy startują z dwóch rzędów po 15 zawodników w każdym rzędzie .Zawodnicy w drugim rzędzie są ustawieni za plecami zawodników ustawionych w pierwszy m rzędzie. Kiedy wszyscy zawodnicy są na linii startu starter sam unosi lub zleca innej osobie na uniesienie tablicy „ 15 sekund'' .Po upływie 15 sekund zmienia na tablice „5 sekund" i maszyna startowa zostanie zwolniona po upływie 5 sekund, a nie później niż 10 sekund od momentu pokazania tablicy „5 sekund".
Sędzia Główny Zawodów może sam lub zlecić doświadczonemu sędziemu wydanie polecenia zwolnienia maszyny startowej**.**
Zawodnicy którzy mieli problem z opuszczeniem strefy oczekiwań do czasu pokazania tablicy z napisem „15 sekund" muszą pozostać w strefie do czasu zwolnienia maszyny startowej.

6.29 PRZERWANIE WYŚCIGU

Dyrektor Zawodów jest upoważniony do przerwania każdej sesji treningowej, wyścigu kwalifikacyjnego i wyścigów w poszczególnych klasach z przyczyn nie cierpiących zwłoki (np dotyczy niebezpieczeństwa) lub innych sił wyższych. W takiej sytuacji zawodnikom pokazuje się czerwoną flagę.
Jeżeli wyścig zostanie przerwany przed upływem połowy czasu przewidzianego regulaminem nastąpi powtórzenie, a ponowny start będzie jak najszybciej jest to możliwe. W tym momencie dozwolona jest zmiana motocykla przez zawodnika. Jeżeli zatrzymanie wyścigu nastąpi po upływie polowy czasu regulaminowego, kolejność na mecie będzie ustalona wg kolejności na linii mety z okrążenia poprzedniego.
Sędzia Główny Zawodów może zalecić wykluczenie jednego lub więcej zawodników, odpowiedzialnych za zatrzymanie wyścigu z udziału w ponownym starcie.
Zawodnicy rezerwowi mogą wziąć udział w ponownym starcie, jeżeli jeden lub więcej zawodników z pierwszego startu jest niezdolnych do wzięcia udziału lub zostali wykluczeni przez Sędziego Głównego Zawodów. W przypadku falstartu zawodnicy wracają do strefy oczekiwania, a ponowny start ma miejsce jak tylko to jest możliwe.
Nie jest dozwolona zmiana motocykla po falstarcie. Po falstarcie nie będą wprowadzeni zawodnicy rezerwowi.
Ponowny start wyścigu głównego może odbyć się tylko raz, z wyjątkiem falstartu. Jeżeli jest konieczność zatrzymania wyścigu po raz drugi i jeżeli nie upłynęła polowa czasu regulaminowego, wyścig będzie uważany za nieważny.

6.30 CISZA W PARKU MASZYN

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

6.31 SESJA AUTOGRAFOWA

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

6.32 ZACHOWANIE ZAWODNIKA I POMOC PODCZAS TRENINGU I WYŚCIGU

6.32.1 Zawodnicy przez cały czas muszą stosować się do przepisów sportu motocyklowego. Zawodnicy muszą być fizycznie i psychicznie przygotowani do

kontrolowania swojej jazdy na motocyklu w celu zapewnienia bezpieczeństwa innym zawodników, osób urzędowych widzów i innych osób biorących udział w zawodach.

6.32.2 Zawodnicy muszą zgłaszać lekarzowi zawodów wszystkie niejasne niedomagania zdrowotne lub obrażenia ciała, jakie posiadają.

6.32.3 Zawodnicy ponoszą odpowiedzialność za działania członków ich drużyn.

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

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

Zawodnik dublowany – wyprzedzany, któremu pokazano flagę koloru niebieskiego nie powinien zmieniać toru jazdy do momentu zakończenia manewru wyprzedzania przez dublującego.

Za utrudnianie manewru wyprzedzania po przez zajeżdżanie drogi lub blokowanie może skutkować ukaraniem przez Sędziego Głównego Zawodów do wykluczenia z wyścigu włącznie.

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

6.32.7 Korzystanie na torze w czasie trwania treningu z pomiarem czasu i wyścigu z obcej pomocy jest zabronione, a zawodnik który z takiej pomocy świadomie skorzystał może być ukarany, a gdy to miało miejsce podczas wyścigu karą może być wykluczenie.

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

6.32.9 Podczas treningów i wyścigów konsultacje między członkami drużyny i zawodnikami są ograniczone tylko do wyznaczonej strefy sygnalizacyjnej i napraw. Zawodnicy, którzy zatrzymują się w trakcie treningu lub wyścigu, żeby skonsultować się z innymi, mogą przeszkadzać innym zawodnikom i takie działanie będzie traktowane jako naruszenie porządku i zawodnik może być ukarany do wykluczenia włącznie. Komunikacja radiowa z zawodnikami jest absolutnie zabroniona.

6.32.10 Jakakolwiek pomoc zewnętrzna dla zawodników jest zabroniona podczas treningów, wyścigów kwalifikacyjnych i wyścigów, może być ona udzielana tylko przez osobę urzędową pełniącą swoje obowiązki w interesie bezpieczeństwa.

Dyrektor zawodów propozycję każdej kary przedstawia Sędziemu Głównemu Zawodów.

6.32.11 Osoby urzędowe pełniące swoje obowiązki na torze mogą pomóc zawodnikowi podnoszącemu motocykl, przenoszą ich w bezpieczne miejsce.
Naprawy i regulacje w strefie bezpieczeństwa muszą być wykonane przez zawodnika bez żadnej pomocy zewnętrznej.
6.32.12 Zawodnicy powinni korzystać tylko z toru. Jeżeli przypadkowo opuszczą tor podczas treningów lub wyścigów mogą kontynuować dalszą jazdę, bezpiecznie wjeżdżając ponownie na tor, w miejscu najbliższym w którym opuścili tor, bez czerpania korzyści. Skracanie trasy jest zabronione. Karą za usiłowanie czerpania korzyści ze skracania toru jest wykluczenie z treningu obowiązkowego, wyścigu kwalifikacyjnego lub wyścigu głównego. Sędzia Główny Zawodów może nałożyć kolejne kary.

6.32.13 Tankowanie paliwa jest dozwolone, ale musi odbywać się przy zgaszonym silniku. Nie można przeprowadzać żadnych wymian ubioru ochronnego, tankowania lub serwisu technicznego na torze poza strefą napraw.
Zawodnicy wyjeżdżający ze strefy napraw muszą się zatrzymać przed wjazdem na tor.
Naruszający tę zasadę mogą zostać ukarani do wykluczenia z zawodów włącznie.
Zawodnikom, którzy wyłączą silnik w strefie napraw, może być udzielona pomoc w ponownym ich uruchomieniu.
Zawodnicy, którzy zjadą do parku maszyn podczas treningu z pomiarem czasu lub wyścigu nie mają prawa powrotu na tor i kontynuowania jazdy.
Zawodnicy wracający do strefy napraw i sygnalizacyjnej lub do parku maszyn powinni zachować ostrożność.

6.32.14 Tylko zawodnicy mogą przygotować swoje miejsca przed maszyną startową bez używania jakichkolwiek narzędzi.

Sędzia Główny Zawodów może wyrazić zgodę na udzielenie pomocy zawodnikom klasy MX 65 przy zajmowaniu miejsca na polu startowym. Sposób udzielenia pomocy musi być przedstawiony zainteresowanym w strefie oczekiwań (patrz też tabela nr 2)

Zawodnik raz zajmując pozycje przy maszynie startowej, nie może jej zmieniać, powrócić do strefy oczekiwania lub uzyskać pomoc przed startem.
Zawodnicy mający problemy techniczne przy maszynie startowej muszą czekać na pomoc aż maszyna startowa opadnie.
Za nieprzestrzeganie tej zasady zawodnik może być ukarany do wykluczenia z wyścigu włącznie.

6.33 SYGNAŁY OFICJALNE

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

Tabela nr 3

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

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

Tabela nr 4

Sygnał	Znaczenie
Czerwona powiewająca flaga (wszystkie falstarty muszą być sygnalizowane czerwoną powiewająca flagą).	Wszyscy zawodnicy muszą się zatrzymać
Czarna flaga i tablica z numerem zawodnika.	Zawodnik musi opuścić tor
Żółta flaga, trzymana nieruchomo	Niebezpieczeństwo jechać ostrożnie
Żółta flaga, powiewająca	Bezpośrednie niebezpieczeństwo, przygotować się do zatrzymania, nie wyprzedzać.
Niebieska flaga, powiewająca (niebieskiej flagi mogą używać tylko dodatkowe osoby , specjalnie do tego przeznaczeni).	Ostrzeżenie: zaraz cię zdublują.
Zielona flaga (zielona flaga może być używana tylko podczas procedury startu).	Trasa wolna do rozpoczęcia wyścigu.
Czarno biała szachownica	Koniec treningu/wyścigu.

Minimalny wiek osób funkcyjnych – flagowych - ukończone 16 lat. Są oni wyznaczeni przez organizatora i muszą uczestniczyć w odprawie z Dyrektorem Zawodów przed rozpoczęciem treningów.
Dla każdego stanowiska osoby funkcyjnej - flagowego, organizator musi utworzyć listę nazwisk zajmujących dane stanowisko. Ta lista musi być dostarczona Sędziemu Głównemu Zawodów przed rozpoczęciem treningów.
Osoby funkcyjne muszą nosić koszule, uniformy w neutralnym kolorze w żadnym wypadku w żółtym lub czerwonym ponieważ mogą być myleni z flagami. Na każdym stanowisku musi być przynajmniej jedna osoba funkcyjna – flagowa i w razie uznania za stosowne, jedna osoba do pomocy zawodnikom w interesie bezpieczeństwa.
Jeden lub więcej dodatkowych osób funkcyjnych – flagowych zalecane jest na skokach. Po zakończeniu zawodów osoby funkcyjne - flagowi muszą pozostać do czasu rozpatrzenia protestów.

6.34 WYNIKI

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

przekraczający linię mety będą zatrzymani bez względu na ilość przejechanych okrążeń.
Czas zawodnika, jest zarejestrowany i jest obowiązującym w momencie, gdy przednia część motocykla przekroczy linię mety wraz z zawodnikiem.
Wyścigi są oficjalnie zakończone, gdy przed zwycięzcą pojawi się flaga czarno- biała szachownica na linii mety.
Zawodnicy, którzy po zwycięzcy mijają linie mety są klasyfikowani stosownie do liczby przejechanych okrążeń, a ci którzy ukończyli jednakową liczbę okrążeń, stosownie do kolejności ich ukończenia. W pierwszej kolejności klasyfikuje się zawodników, którzy przejadą minimum ¾ liczby okrążeń zwycięzcy, i przekroczyli linię mety nie później niż 5 minut po zwycięzcy. Pozostali są klasyfikowani wg ilości ukończonych okrążeń, minimum jedno okrążenie.
W przypadku tej samej liczby okrążeń o kolejności decyduje miejsce na linii mety w poprzednim okrążeniu. Jeżeli flaga „Szachownica" jest błędnie pokazana, później niż regulaminowy czas kolejność końcowa będzie określona wg kolejności, jaka była w oficjalnym czasie wyścigu na mecie
Jeżeli flaga „szachownica" jest błędnie pokazana wcześniej niż oficjalny czas, kolejność końcowa będzie ustalana zgodnie z kolejnością w momencie, gdy flaga szachownica została pokazana. Po każdym wyścigu wyniki muszą być wywieszone na tablicy ogłoszeń z podaniem czasu wywieszenia, po upływie 30 min jeżeli nie wpłynął oficjalny protest dotyczący wyników, wyniki te uważa się za oficjalne.
Wszystkie wyniki oficjalne muszą być zatwierdzone przez Sędziego Głównego Zawodów i po ich zatwierdzeniu umieszczone na tablicy ogłoszeń.
W Regulaminie Uzupełniającym zawodów musi być podana godzina wręczania pucharów i nagród rzeczowych o ile organizator je przewidział. Dla zdyscyplinowania uroczystości wręczania nagród, ustala się: puchary i nagrody rzeczowe nie odebrane osobiście podczas oficjalnej ceremonii wręczania przez zawodnika pozostają w dyspozycji organizatora bez możliwości odebrania ich w późniejszym terminie. Organizator winien dołożyć starań, aby każdy klub otrzymał komplet wyników po zakończeniu zawodów, lub umieścić na swojej witrynie internetowej i przesłać wyniki do Biura Sportu ZG PZM w ciągu 72 godzin. **Organizator zawodów zobowiązany jest do przesłania najpóźniej do następnego dnia do Działu Marketingu ZG PZM krótkiego sprawozdania – opisu i zdjęć z organizowanych zawodów.**

6.35 PROTESTY

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

- ***20 min po zakończeniu wyścigu – w sprawach motocykli, paliwa, zachowania się***

zawodników na torze itp.

- do 30 min po ogłoszeniu prowizorycznych wyników, jeżeli protest dotyczy tych wyników.

Protesty powinny składane być u dyrektora zawodów. Protest może zgłosić wyłącznie kierownik ekipy lub zawodnik. Protest złożony przez inne osoby nie będzie rozpatrywany.
W przypadku zawodnika niepełnoletniego przy składaniu protestu może uczestniczyć jego opiekun.
Każdy protest musi być poparty kwotą w wysokości 200 PLN. W razie uznania protestu wpłacona kwota musi być zwrócona wpłacającemu. W przypadku nie uznania protestu wpłacona zostaje u organizatora. Jeżeli protest dotyczy demontażu

motocykla musi być uzupełniony kwotą 500 PLN.- silnik dwusuwowy, 1000 PLN – silniki czterosuwowe.
Kwota ta jest należna zawodnikowi demontującemu motocykl w przypadku nie uznania protestu.
W innych przypadkach nie uznania protestu wpłacona kwota zostaje u organizatora.

6.36 WERYFIKACJA I KONTROLA PO WYŚCIGU

6.36.1 Kontrola głośności po wyścigu.
Natychmiast po każdym wyścigu, 3 motocykle wybrane losowo przez Sędziego Głównego Zawodów sprawdzane będą pod względem głośności. Każdy zawodnik, którego motocykl przekroczy granice 115 + 2 dB(A) w motocyklu i quadzie 4T lub każdy inny zawodnik, którego motocykl jest sprawdzany zostanie ukarany dodaniem 1 min do czasu osiągniętego w tym wyścigu. Gdy dodana zostanie 1 min będą oni klasyfikowani z zawodnikami, którzy wykonali równą liczbę okrążeń zgodnie z ich czasem. Przy równym czasie decyduje lepsze miejsce na mecie. Komisja techniczna musi funkcjonować (ze sprzętem) przez całe zawody do ogłoszenia oficjalnych wyników.

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

6.36.3 Paliwa
Każdy zawodnik zobowiązany jest do używania benzyny bezołowiowej zakupionej w stacjach paliw ogólnie dostępnych.

6.36.4 Testy antydopingowe i na obecność alkoholu we krwi
Testy antydopingowe i na obecność alkoholu we krwi mogą być przeprowadzone zgodnie z Regulaminem Medycznym PZM.
Zawodnicy, których testy wypadną z wynikiem pozytywnym będą wykluczeni z całych zawodów. Mogą być nakładane dodatkowe kary.
Zawodnik który został wytypowany do kontroli nie stawił się w wyznaczonym czasie i miejscu zostanie wykluczony z zawodów.

6.37 RUNDA HONOROWA

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

6.38 KONFERENCJA PRASOWA

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

ART. 7 REGULAMIN SZCZEGÓŁOWY MISTRZOSTW POLSKI W MOTOCROSSIE

7.1 Indywidualne Otwarte Mistrzostwa Polski będą rozgrywane w następujących klasach
MX 65, MX 85, MX Kobiet, MX2 Junior ,MX 2, MX Open, MX Masters ,MX Quad Open. Każda runda składa się z dwóch wyścigów w każdej klasie
Warunkiem przyznania tytułów mistrzowskich jest uzyskanie punktów w końcowej klasyfikacji przez co najmniej 12 zawodników w klasie**. Na końcowy wynik o Indywidualne Mistrzostwo Polski w klasach: MX 65, MX 85, MX 2 Junior, MX2, MX- Open MX Kobiet, MX Masters, MX Quad –Open składa się suma punktów z wszystkich odbytych rund**. Jeżeli w klasie MX Quad-Open po wszystkich odbytych rundach będzie sklasyfikowanych 20 zawodników, a w tej liczbie będzie 8 zawodników w wieku juniora (14-19 lat) to zostaną przyznane tytuły dla juniorów. Jeżeli te warunki nie zostaną spełnione to tytuły będą w klasie MX Quad –Open.
Do klasyfikacji klubowej zalicza się wszystkie punkty jakie zdobyli zawodnicy danego klubu.

7.2 Podział na klasy i wymagania licencyjne:
MX 65 - tylko motocykle 2T o pojemności do 65 cc (koła maksymalnie 12 – 14 cali)
Wiek zawodników: od 8 lat do 12 lat
Licencja: A

MX 85 - tylko motocykle 2T
Motocykle o pojemności do 85 cc 2T (koła min. 14-16 cali maks. 16-19 cali).
Wiek zawodników : od 10 lat do 14 lat.
Licencja A

MX 2 JUNIOR - tylko motocykle 2T
Motocykle o pojemności od 100 do 125 cc 2T
Wiek zawodników: od 14 lat -do 18 lat.
Licencja A

MX 2
Motocykle o pojemności od 100 do 125cc 2T i od 175 do250cc 4T
Wiek zawodników od 14 lat
Licencja A

MX OPEN
Motocykle o pojemności od 100 do 125 cc 2T i od 175-250cc 4T
Wiek zawodników: od 14 lat.
Motocykle o pojemności pow.175 do 500cc 2T i od 290 do 450cc 4T
Wiek zawodników: od 16 lat.
Licencja A

MX MASTERS
Motocykle o pojemności od 100 do 500cc-2T i od 175 do 450cc 4 T
Wiek zawodników –rok urodzenia 1976 i starsi
Licencja A

MX KOBIET
Motocykle o pojemności od 85 do 250 cc 2T i od 150 do 250cc 4 T

Wiek zawodniczek od 14 lat
Licencja A

MX QUAD OPEN
Quady o pojemności do 450cc 2T lub 4 T
Wiek zawodnika od 14
Licencja A
Quady o pojemności do 550cc 2T lub 4T
Wiek zawodników od 17 lat
Licencja A

Górna granica wieku dla dziewcząt/kobiet jest podwyższona o jeden rok jeżeli startują w innych klasach niż MX KOBIET.
Granica dla wieku minimalnego rozpoczyna się z początkiem roku urodzenia zawodnika, a granica dla wieku maksymalnego kończy się wraz z końcem roku.

7.3 Czas trwania wyścigu w poszczególnych klasach:

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

7.4 Liczba rund.
W 2016 r. odbędzie się zgodnie z kalendarzem 6 rund po 2 wyścigi we wszystkich klasach biorących udział w Mistrzostwach Polski.

Indywidualne Motocrossowe Mistrzostwa Polski są zawodami otwartymi dla zawodników zagranicznych.

7.5 Treningi.
W treningu dowolnym nie obowiązuje ograniczenie do 40 zawodników na trasie. W klasach MX 2 JUNIOR, MX 2, MX OPEN i MX MASTERS przy małej frekwencji Sędzia Główny Zawodów może wyrazić zgodę na wspólny trening, ale nie więcej jak dwie klasy. **MX Kobiet w uzasadnionych przypadkach można połączyć w treningach i wyścigach wyłącznie z klasą MX 85.**
Czas i kolejność treningów dla danych klas wg załączonego harmonogramu.

7.6 Kolejność wjazdu na start
Dozwolone jest używanie motocykli odebranych przez komisję techniczną. Zawodnicy mają możliwość zmiany motocykla między wyścigami odebranych przez komisję techniczną. Ostateczny wybór musi być dokonany przed wprowadzeniem motocykla do strefy oczekiwań.
Zawodnik, który przedstawił do kontroli technicznej dwa motocykle i zostały dopuszczone do zawodów może użyczyć jeden z nich drugiemu zawodnikowi którego motocykl podczas treningu lub w pierwszym wyścigu uległ awarii. Zawodnik w wypożyczonym motocyklu musi zmienić na swój numer startowy i używać transponder który otrzymał w Biurze Zawodów.

Fakt ten musi zgłosić i złożyć na piśmie zainteresowany zawodnik lub kierownik ekipy na ręce dyrektora zawodów, nie później jak 30 min przed planowanym startem.
Obowiązuje komputerowy pomiar czasu na treningach i obliczanie wyników na zawodach Kolejność wjazdu na maszynę startową zawodników wg uzyskanych czasów podczas treningu z pomiarem czasu w dniu zawodów.
Jeżeli zawodnik raz zajął miejsce przy maszynie startowej, nie może go zmieniać.
W szczególnym przypadku, braku pomiaru czasu podczas treningu w pierwszej rundzie o wjeździe na maszynę startową decydują miejsca od 1 do 8 w klasie – wg wyników za rok 2015 + zawodnicy zmieniający klasę, którzy posiadają tytuł Mistrza Polski za rok 2015.
Pozostali zawodnicy wg losowania. We wszystkich następnych zawodach wg zdobytych punktów w rozegranych dotychczas rundach. Zawodnicy bez zdobytych punktów wg losowania.

7.7 KLASYFIKACJA

Zawodnicy startujący na motocyklach we wszystkich klasach za sklasyfikowanie w zawodach otrzymują punkty według tabeli numer 5, a zawodnicy startujący na quadach według tabeli numer 5a**.** Od sezonu 2015 nie obowiązuje limit w motocyklach 6, a w quadach 4, żeby być klasyfikowanym i mieć przyznane punkty za start w zawodach.

Tabela nr 5

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

Tabela nr 5a

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

Przy równej ilości punktów w klasyfikacji końcowej sezonu decyduje większa liczba lepszych miejsc.
W przypadku równej liczbie punktów i miejsc zostaną przyznane równorzędne tytuły mistrzowskie.
Punktacja do nagród pucharowych lub rzeczowych po dwóch wyścigach w poszczególnych rundach - wg następujących zasad: 1 miejsce 50 /35pkt.. 2 miejsce 44/30 pkt. itd. wygrywa zawodnik z większą liczą punktów.
W przypadku równej ilości punktów po dwóch wyścigach decyduje lepsze miejsce w drugim
wyścigu.

7.8 HARMONOGRAM CZASOWY INDYWIDUALNYCH MOTOCROSSOWYCH MISTRZOSTW POLSKI

7.8.1 Harmonogram czasowy jest opracowany i jest dostępny **do pobrania ze strony internetowej PZM** w kilku wersjach w zależności jakie klasy w poszczególnych zawodach biorą udział.

7.8.2 **W zawodach, do których nie można zastosować żadnej przedstawionej na stronie internetowej PZM wersji harmonogramu, to GKSM opracuje dodatkowy harmonogram dla potrzeb tych zawodów.**

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

ART. 9 REGULAMIN SZCZEGÓŁOWY KLUBOWYCH MISTRZOSTW POLSKI

9.1 KLUBOWE MISTRZOSTWA POLSKI

Będą rozgrywane w kategorii Junior i Senior. –(motocykle) i w Quadach
Do kategorii Junior będą zaliczane wyniki wszystkich zawodników klasy MX 65, MX85, MX 2 JUNIOR.
Do kategorii senior będą zaliczane wszystkie wyniki zawodników klasy MX 2, MX OPEN, MX MASTERS, MX KOBIET.

Uwaga:
Od 2015 r. zawodnicy startujący na quadach mają odrębną klasyfikacje klubową do której będą zaliczane wszystkie wyniki zawodników klasy MX QUAD OPEN. Zasady rozgrywek w klasie MX QUAD poza przyznawaniem punktów za zajęte miejsca bez zmian.
Klubowe MP będą rozgrywane w ramach Indywidualnych Mistrzostw,
Warunkiem przyznania tytułu:

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

Uwaga**:**
Powyższe warunki przyznawania tytułu nie obowiązują w przyznawaniu tytułu w klasie MX QUAD OPEN.

9.2 Do punktacji klubowej będą wliczane punkty zdobyte przez wszystkich zawodników zgłoszonych przez dany klub biorący udział w Indywidualnych Mistrzostwach Polski.
O kolejności klubów decyduje większa liczba zdobytych punktów przez zawodników danego klubu. Przy równej ilości punktów decyduje większa ilość lepszych miejsc zdobytych przez zawodników danego klubu.

9.3 Harmonogram czasowy

Wg podanych harmonogramów zawodów podanych na stronie internetowej PZM.

9.4 Trzy pierwsze kluby otrzymają tytuły mistrzowskie po zakończeniu sezonu w obu klasyfikacjach junior i senior.

9.5 W sprawach nie objętych zasadami rozgrywania Klubowych Mistrzostw Polski obowiązują przepisy niniejszego Regulaminu i ewentualnie wydane komunikaty GKSM na 2016 r.

ART. 10 REGULAMIN SZCZEGŁÓŁOWY ZESPOŁOWYCH MISTRZOSTW POLSKI

10.1 Zespołowe Mistrzostwa Polski będą rozgrywane w jednych zawodach.
Zawody odbędą się po zakończeniu zawodów Indywidualnych Mistrzostw Polski. Skład zespołu tworzą zawodnicy którzy mają przynależność klubową i mieli prawo reprezentować klub w Indywidualnych i Klubowych Mistrzostwach Polski.
Warunkiem przyznania tytułu:

- Zespołowego Mistrza Polski jest sklasyfikowanie co najmniej 7 zespołów
- V-ce Mistrza jest sklasyfikowanie co najmniej 9 zespołów
- II V-ce Mistrza jest sklasyfikowanie co najmniej 10 zespołów

10.2 Każdy klub ma prawo zgłosić dowolną liczbę zespołów. Zespół składa się z trzech zawodników po jednym z następujących klas: MX 2 JUNIOR, MX 2, MX OPEN**.**
Prawo zgłoszenia zespołu ma również okręg w którego skład stanowią zawodnicy klubów z danego okręgu. Wysokość wpisowego za jeden zespół to 400,00 PLN. (w tym jest opłata za transpondery**)**

10.3 Zgłoszenie należy przesłać do organizatora co najmniej na 15 dni przed zawodami na odpowiednim druku ze wskazaniem menadżera zespołu.
Zmianę w składzie zespołu można dokonać przed odbiorem technicznym zgłaszając w biurze zawodów. Każda zmiana w zespole będzie obciążona kwota 50-PLN od jednego zawodnika.

10.4 Odbiór techniczny zgodnie z harmonogramem zawodów.

10.5 W treningu dowolnym uczestniczy cały zespół, a o liczbie zespołów biorących w treningu decyduje Sędzia Główny Zawodów.

10.6 W zamian drugiego treningu w każdej klasie zostanie rozegrany jeden wyścig-piętnaście minut plus 2 okrążenia z których dwa najlepsze wyniki będą podstawą do sklasyfikowania zespołu i na tej podstawie zostanie ustalona liczba zespołów (max. 13 zespołów dopuszczonych do wyścigów finałowych) ,kolejność zajmowania miejsca w strefie oczekiwań przez zespół. Przy równej ilości punktów o zajętym miejscu decyduje trzeci wynik. Zawodnik otrzymuje za wyścig punkty takie jakie zajął miejsce tzn , za pierwsze miejsce jest 1 punkt, za drugie dwa punkty itd. Punkty otrzymuje każdy zawodnik który stawił się na polu startowym i po opadnięciu maszyny startowej przejechał i znalazł się po jej drugiej stronie.

10.7 W zawodach odbędą się dwa wyścigi po20 min plus 2 okrążenia łączonych klas według następującej kolejności:

Wyścig pierwszy—klasa MX 2 JUNIOR, MX 2, MX OPEN---- 20 min, plus 2 okrążenia

Wyścig drugi------ klasa MX 2 JUNIOR, MX2, MX OPEN ---- 20 min, plus 2 okrążenia

10.8 W strefie oczekiwań zawodnicy danego zespołu zajmują miejsce na jakim zostali sklasyfikowani po wcześniej odbytych wyścigach. Na pole startowe wjeżdżają zawodnicy pojedynczo tzn, pierwszy wjeżdża zawodnik z zespołu który zajął pierwsze miejsce, drugi wjeżdża zawodnik z zespołu który zajął drugie miejsce itd. aż do ostatniego zespołu który zakwalifikował się do zawodów. Następnie następuje wyjazd na pole startowe drugiego zawodnika z zespołu który zajął pierwsze miejsce, następnie drugi zawodnik z zespołu drugiego itd.
O kolejności który zawodnik z zespołu wjeżdża pierwszy decyduje menadżer.

10.9 Po zakończonym wyścigu za zajęte miejsce zawodnicy otrzymują punkty. Nie stosuje się punktacji jaka jest podczas Indywidualnych Mistrzostw Polski. W Zespołowych Mistrzostwach Polski za pierwsze miejsce jest 1 punkt, za drugie 2 punkty ,za trzecie 3 punkty itd. Punkty są przyznawane zgodnie z zajętym miejscem bez podziału na klasy.
Na wynik końcowy składa się 5 najlepszych miejsc uzyskanych przez zawodników danego zespołu. W przypadku równej ilości punktów wygrywa zespół z większą ilością lepszych miejsc. Jeżeli w dalszym ciągu nie można ustalić kolejności końcowej klasyfikacje zespołów to decyduje dotychczas nie liczone do wyniku 6 miejsce.
W następnej kolejności klasyfikowane są zespoły z 4 wynikami, z trzema wynikami itd. Przy równej ilości punktów obowiązują zasady j.w.

10.10 Trzy pierwsze zespoły otrzymują puchary. Nagrody finansowe otrzymują zespoły które zajęły miejsce od 1 do 8 miejsca włącznie zgodnie z tabelą nr.11

10.11 W sprawach nie objętych w zasadach rozgrywania Zespołowych Mistrzostw Polski obowiązuje Regulamin Ramowy i ewentualne komunikaty wydane przez GKSM na 2016 r.

ART. 11 REGULAMIN SZCZEGÓŁOWY ZESPOŁÓW SPONSORSKICH

11.1 Klasyfikacja Zespołów Sponsorskich

Zespół składa się z trzech zawodników Do klasyfikacji w poszczególnych rundach zaliczane będą punkty zdobyte przez dwóch najlepszych zawodników w danych zawodach, zgłoszonych przynajmniej w dwóch klasach.
Suma punktów zespołu ze wszystkich rozegranych rund decyduje o kolejności miejsc w danym roku.
Przy równej ilości punktów lepsze miejsce zdobywa zespół, który zdobędzie większą ilość lepszych miejsc.

Zawodnika zgłoszonego do zespołu na pierwszych zawodach nie można zmienić na innego zawodnika w ciągu sezonu. Zgłoszenie należy złożyć w biurze chronometrażu.
Zgłoszenie powinno zawierać: (Zał. Nr 8)

- nazwa zespołu
- nazwiska trzech zawodników
- numer licencji sponsorskiej
- zgłoszenie w jakiej klasie i numery startowe zawodników
- podpisy zawodników
- zgłaszający – podpis

Zawodnicy mogą być zgłaszani w klasach MX 85, MX 2 JUNIOR, MX 2, MX OPEN, MX KOBIET, MX MASTERS. Zawodnicy mogą być z różnych klubów.
Zespół może zgłosić producent, importer, dealer motocykli, klub lub osoby prywatne **pod warunkiem że przed przystąpieniem do rywalizacji mają wykupioną na dany sezon licencję sponsorską.**

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

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

ART. 12 REGULAMIN SZCZEGÓŁOWY PUCHARU POLSKI W MOTOCROSSIE

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

12.2 W klasach; MX 65, MX 85, MX 2 JUNIOR, MX KOBIET, mogą startować zawodnicy posiadający licencję PZM A, B lub C ważną na 2016 r. W klasach MX OPEN i MX MASTERS zawodnicy z licencją A lub B, MX OPEN B - licencja B, a MX l C, MX 2 C .mogą startować tylko zawodnicy posiadający licencje PZM- C ważną na 2016 r.

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

12.3 Podział na klasy, wymagane licencje.

Klasa MX 65
Motocykle 2T o pojemności do 65 cc – koła maksymalnie 12-14 cali.
Wiek zawodników: od 8 lat do 12 lat.

Licencja: A, B i C **(od sezonu 2017 wyłącznie licencja A i B)**.

Klasa MX 85
Motocykle 2T o pojemności do 85 cc – koła minimalne 14-16 cali, maksymalne 16-19 cali.
Wiek zawodników: od 10 lat **do 15 lat.**
Licencja: A, B i C **(od sezonu 2017 wyłącznie licencja A i B)**.

Klasa MX 2 JUNIOR
Motocykle 2T o pojemności od 100cc do 125cc
Motocykle 4T o pojemności 175cc do 250cc
Wiek zawodników: od 14 lat do 18 lat
Licencja A, B, C **(od sezonu 2017 wyłącznie licencja A i B)**.

Klasa MX OPEN
Motocykle 2T o pojemności od 100 do 125 cc i 4T od 175-250cc - wiek zawodników od 14 lat.
Motocykle 2T o pojemności powyżej 175 cc do 500 i 4T od 290-450cc - wiek zawodników od 16 lat.
Licencja A lub B

Klasa MX MASTERS
Motocykle 2T o pojemności pow.100 do 500cc i 4T od 175 do 450cc.
Wiek zawodnika: od 40 lat.
Licencja A lub B

W 2016 r. prawo startu w klasie MASTERS mają zawodnicy urodzeni w 1976 i starsi.

Klasa MX KOBIET
Motocykle 2T o pojemności od 85 do 250cc i 4T od 150 do 250cc.
Wiek zawodniczki: od 14 lat.
Licencja A, B, C.

Klasa MX OPEN B
Motocykle 2T o pojemności od do100cc do 150 cc i 4T 175cc do 250cc- wiek zawodnika od 14 lat.
Motocykle 2T o pojemności od 175cc do 500cc i 4T 290cc do 450cc - wiek zawodnika od 16 lat.
Licencja B

Klasa MX 2 C
Motocykle 2T o pojemności od 100cc do 150cc i 4T 175cc do 250cc.
Wiek zawodnika od 18 lat
Licencja C

Klasa MX 1 C
Motocykle 2T o pojemności od 175 cc do 500 cc i 4T 290 cc do 450 cc.
Wiek zawodnika od 18 lat.
Licencja C

Uwaga**.**

Granica dla wieku minimalnego rozpoczyna się z początkiem roku urodzenia zawodnika, a granica dla wieku maksymalnego kończy się wraz z końcem roku.

12.4 Ilość rund - tylko finał.
Zgodnie z zatwierdzonym kalendarzem zawodów na 2016 r.

12.5 Podział na klasy i czas trwania wyścigów.
Czas trwania wyścigów dla poszczególnych klas:

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

12.6 Tor motocrossowy.
Tor musi posiadać ważną homologację wydaną przez PZM, FIM Europe (UEM) lub FIM.
Każdy zawodnik zobowiązany jest do używania w miejscu serwisu maty środowiskowej pod motocykle **oraz inne urządzenia napędzane silnikiem spalinowym**, w celu zapobieżenia wyciekom paliwa, oleju, płynu hamulcowego itp. na ziemię. Za nie przestrzeganie tego warunku zawodnik będzie ukarany przez dyrektora zawodów karą w wysokości 300,- zł. Za nieopłacenie ww. kary i za dalszy brak maty zawodnik będzie wykluczony z zawodów. Organizator zawodów musi bezwzględnie przestrzegać i egzekwować powyższe od zawodników.

12.7 Numery startowe
Numery startowe zawodników obowiązują jak w Indywidualnych MP.
W Pucharze Polski bezwzględnie będą przestrzegane tła tablic w poszczególnych klasach.

12.8 Zgłoszenia do zawodów
Zgłoszenie do zawodów winno być nadesłane na obowiązujących drukach nie później niż 14 dni przed terminem zawodów .Zgłoszenie zawodnika po tym terminie nie będzie umieszczone w programie zawodów. Termin zgłoszeń obowiązuje na podstawie centralnego kalendarza zawodów oraz uiszczenia wpisowego od każdego zawodnika, zgodnie z art.15. W opłacie wpisowego zawarta jest opłata za wypożyczenie transpondera.
Dopuszcza się przysyłanie zgłoszeń drogą e-mail z podpisem zawodnika i zgodą macierzystego klubu. Oryginał musi być dostarczony z własnoręcznym podpisem zawodnika i zgodą macierzystego klubu do organizatora przy zgłoszeniu się do zawodów. Jeżeli zgłoszenie nie będzie zawierało ww. danych może nie być przyjęte do zawodów. W powyższych przypadkach o dacie wysyłki decyduje data stempla pocztowego.
W zgłoszeniu do zawodów musi być podane nazwisko osoby upoważnionej do reprezentowania klubu wobec władz zawodów.
Zawodnik skracający tor w treningu z pomiarem czasu zostanie przesunięty na koniec listy startowej.

12.9 Kontrola techniczna - jak w Indywidualnych MP.

12.10 Trening.
Zgodnie z harmonogramem czasowym.
W treningu nie obowiązuje ograniczenie do 40 zawodników na trasie.

12.11 Start - procedura startowa jak w Indywidualnych MP.

12.12 Kolejność wjazdu na maszynę startową.
Według uzyskanych czasów podczas treningu z pomiarem czasu.
W przypadku braku możliwości pomiaru elektronicznego wyjazd do pierwszego wyścigu na podstawie losowania, a do drugiego wyścigu na podstawie wyników z pierwszego wyścigu.

12.13 Kasyfikacja w zawodach - jak w Indywidualnych MP.

12.14 Wyniki – klasyfikacja końcowa
Na końcowy indywidualny wynik składać się będą punkty zdobyte w zawodach rozgrywanych o Pucharu Polski. Punkty za zajęte miejsce w wyścigu zgodnie z tabelą nr.4
Puchar Polski w klasyfikacji indywidualnej w poszczególnych klasach zdobywa ten zawodnik który w zawodach wywalczył największą ilość punktów.
W przypadku równej ilości punktów, o wyższym miejscu decyduje wynik drugiego wyścigu.
Puchar Polski w klasyfikacji klubowej zdobywa ten klub którego zawodnicy zgromadzili najwięcej punktów z wszystkich klas. W przypadku równej ilości punktów decydują lepsze miejsca.
Puchar Polski jest przechodni. Puchar przechodzi na własność gdy ten sam klub zdobędzie go trzy razy pod rząd lub pięć razy w różnych latach.

12.15 Nagrody.
Nagrody regulaminowe będą wypłacane zgodnie z Art.16,tabela nr.10
Organizator zobowiązany jest ufundować puchary sportowe dla trzech pierwszych zawodników sklasyfikowanych w Pucharze Polski, w każdej klasie po dwóch wyścigach. Dla zdyscyplinowania uroczystości wręczania nagród ustala się: puchary, nagrody rzeczowe nie odebrane przez zawodników w dniu zawodów podczas uroczystego zakończenia pozostają w dyspozycji organizatora bez możliwości ich odebrania w późniejszym terminie.

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

12.17 Sędzia na powyższe zawody wyznaczany będzie przez GKSM.

12.18 Sprawy nie ujęte w niniejszym regulaminie regulują komunikaty GKSM.

12.19 Obowiązuje harmonogram czasowy zawodów opracowany i zatwierdzony dla Pucharu Polski na 2016 r.

ART. 13 REGULAMIN TECHNICZNY MOTOCROSS - MOTOCYKLE

13.1 WPROWADZENIE

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

13.2 OGRANICZENIA KONSTRUKCYJNE

Nie nakłada się ograniczeń na sposób produkcji, konstrukcję lub rodzaj motocykla używanego podczas zawodów międzynarodowych, z wyjątkiem ograniczeń określonych w przepisach PZM, regulaminie uzupełniającym i w szczegółowych wymogach, które FIM ustali dla niektórych zawodów.
Każdy motocykl solo (Grupa A) winien być tak skonstruowany, aby mógł nad nim w pełni panować jeden kierowca. Motocykl z wózkiem bocznym (Grupa B) powinien być przystosowany do przewozu pasażera.

13.3 KATEGORIE I GRUPY MOTOCYKLI

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

Kategoria I
Motocykle napędzane przez jedno koło styczne z podłożem.

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

Grupa A1 – motocykl solo
Pojazdy dwukołowe jednośladowe.

Grupa B1
Pojazdy trójkołowe dwuśladowe, składające się z motocykla jednośladowego i wózka bocznego dla pasażera, pozostawiającego drugi ślad.

Grupa B2
Pojazdy trójkołowe dwu- lub trójśladowe w kierunku jazdy do przodu, integralnie połączone z wózkiem bocznym.

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

Kategoria II
Grupa C - specjalne motocykle dwukołowe
Grupa D - specjalne motocykle trójkołowe

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

Kategoria III
Grupa J – pojazdy elektryczne w Regulaminie Technicznym Wyścigów Szosowych

13.4 KLASY

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

Kategoria I
Grupa A1

Tabela nr 6

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

Grupy B1, B2

Od 350 cm^3 do 750 cm^3.
Grupa G motocykle czterokołowe

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

13.5 POMIAR POJEMNOŚCI SILNIKA

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

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

Gdzie: d – średnica
c – odległość skokowa

Jeśli przekrój cylindra nie jest kolisty, wówczas należy obliczyć pole przekroju za pomocą odpowiedniej metody geometrycznej lub obliczeń, a następnie pomnożyć przez skok.
Podczas pomiarów dopuszcza się tolerancję pomiaru średnicy do 1/10 mm. Jeśli przy tej tolerancji silnik przekracza dopuszczalną pojemność dla danej klasy, pomiary należy powtórzyć na zimnym silniku przy tolerancji 1/100 mm.

13.5.2 Silnik z tłokiem obrotowym
Pojemność silnika dla ustalenia klasy motocykla startującego w zawodach międzynarodowych oblicza się za pomocą wzoru:

Pojemność = 2V/N

Gdzie V – całkowita objętość wszystkich komór silnika
N – liczba obrotów silnika potrzebnych do pełnego cyklu w komorze

Silniki te klasyfikuje się jako czterosuwowe.

13.5.3 System Wankla.
Dla silników Wankla z tłokiem trójkątnym pojemność podaje wzór:

Pojemność = 2VD

Gdzie V – pojemność jednej komory a D – liczba wirników
Silniki te klasyfikuje się jako czterosuwowe.

13.6 DOŁADOWANIE

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

13.7 TELEMETRIA

Informacja w żaden sposób nie może być przekazywana do lub z jadącego motocykla.
Automatyczne urządzenia mierzące czas okrążeń nie są uważane za telemetrię.

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

13.8 MASY

Ciężar motocykli bez paliwa. Minimalny ciężar wynosi:

- dla klasy 65 ccm minimum 55 kg
- dla klasy 85 ccm minimum 65 kg
- dla klasy 125 ccm minimum 88 kg
- dla klasy 250 ccm minimum 98 kg
- dla klasy 500 ccm minimum 102 kg

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

13.8.2 Plomby należy założyć na część przednią ramy głównej

13.9 OZNAKOWANIE PRODUCENTA

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

- nazwa producenta ramy
- nazwa producenta silnika

Zasada obowiązuje, gdy w grę nie wchodzą interesy handlowe.

13.10 DEFINICJA PROTOTYPU

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

13.11 WYMOGI OGÓLNE

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

13.11.1 Stosowanie tytanu w konstrukcji ramy, przednich widełek, rączek kierownicy, wahaczy, osi wahaczy i osi kół jest zabronione. W przypadku osi kół zabronione jest również stosowanie lekkich stopów.
Zezwala się na stosowanie śrub i nakrętek ze stopów tytanu. Można przeprowadzać sprawdzian na torze na obecność tytanu.

13.11.2 Próba z magnesem (tytan nie ma właściwości magnetycznych).

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

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

13.11.5 W przypadku wątpliwości badanie należy zlecić laboratorium badania materiałów.

13.11.6 Stopy aluminium mogą być oceniane wzrokowo.

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

13.11.8 Ilość cylindrów w silniku odpowiada ilości komór spalania.

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

13.12 DEFINICJA RAMY MOTOCYKLA SOLO

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

13.13 URZĄDZENIA ROZRUCHOWE

Są obowiązkowe.

13.14 OSŁONY OTWARTEGO PRZENIESIENIA NAPĘDU

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

13.14.2 Ochrona powinna sięgać do koła zębatego napędu łańcucha.

13.15 UKŁADY WYDECHOWE

Układy wydechowe i tłumiki powinny spełniać wszelkie wymogi dotyczące hałasu.

13.15.1 Koniec układu wydechowego winien być poziomy i równoległy do osi centralnej motocykla (z tolerancją +-10) i nie może przekraczać końca motocykla więcej niż 5 mm. Wszystkie ostre krawędzie muszą być zaokrąglone z minimalnym promieniem 2 mm

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

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

13.16 KIEROWNICA

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

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

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

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

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

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

13.16.7 Zabrania się spawania kierownicy wykonanej ze stopów lekkich.

13.17 DŹWIGNIE STEROWANIA

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

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

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

13.18 POKRĘTŁO PRZEPUSTNICY

13.18.1 Pokrętło przepustnicy winna samoczynnie zamykać przepustnicę po zluzowaniu naciągu.

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

13.19 PODNÓŻKI

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

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

13.20 HAMULCE

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

13.21 BŁOTNIKI I OSŁONY KÓŁ

13.21.1 Błotnik winien obejmować z boku koło po obu stronach.

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

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

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

13.22 OSŁONY OPŁYWOWE

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

13.23 KOŁA, OBRĘCZE I OPONY

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

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

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

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

13.23.4 W motocyklach klasy MX 65 cc obowiązują koła szprychowe o maksym. rozmiarach 12 – 14 cali. W motocyklach klasy MX 85 obowiązują koła szprychowe o **maks. rozmiarach 16 –19 cali i min. 14-16 cali.**

13.24 OZNAKOWANIE NUMEREM STARTOWYM

Numer startowy powinien spełniać następujące wymogi.

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

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

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

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

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

- wysokość - 140 mm
- szerokość - 80 mm
- grubość linii - 25 mm
- odstęp między cyframi - 15 mm

13.24.6 Należy posługiwać się czcionką angielską dla cyfr, Oznacza to pionową kreskę dla jedynki i pochyloną kreskę bez kładki dla siódemki.

13.24.7 Wszelkie inne numery lub oznakowania na motocyklu, mogące utrudniać rozpoznanie numeru startowego muszą być usunięte.
Kiedykolwiek używane są oficjalne metody pomiaru czasu (transpondery) zawodnicy mogą umieścić reklamę na:

- przednim numerze startowym (o wymiarach, patrz Art.13.24.1). Reklama może być umieszczona w granicach powierzchni 50 mm od górnej części numeru startowego.

13.24.8 Wokół tarczy numerowej należy pozostawić wolny pas o szerokości co najmniej 5 cm, gdzie zabrania się umieszczania napisów reklamowych. Motocykle z

niewłaściwie wykonanymi tarczami nie zostaną dopuszczone do zawodów przez Komisarza Technicznego Zawodów.
Na przednim numerze startowym może pojawić się logo Motocrossowych Mistrzostw organizatora (maksymalne wymiary 50 mm 50 mm). Logo musi być umieszczone w taki sposób, aby nie powodowało pomyłek z numerem.

13.24.9 Barwy tarczy numerowej
Barwa tła i cyfr zależy od klasy motocykla i rodzaju zawodów. Szczegóły zawarte są w Regulaminie Uzupełniającym dla danych zawodów.
Zaleca się posługiwać się następującymi barwami matowymi, zgodnie z tablicą barw RAL, np.:

Tabela nr 7

Czarny	9005
Żółty	1003
Zielony	6002
Biały	9010
Niebieski	

Tabela nr 8

Klasa	Tło tablicy	Kolor cyfr
MX KOBIET	Niebieskie	Białe
MX 65	Niebieskie	Białe
MX 85	Białe	Czarne
MX 2 J, MX 2 C	Czarne	Białe
MX 2, MX B	Białe	Czarne
MX 1,MX Open, MX MASTERS, MX 1 C	Białe	Czarne
MX QUAD OPEN	Żółte	Czarne

Uwaga; Zawodnicy z klasy MX 2 JUNIOR nie muszą zmieniać tła tablic i koloru cyfr jeżeli zgłoszą się do klasy MX OPEN lub MX 2.

13.25 PALIWO, OLEJ I PŁYNY DO CHŁODNIC

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

13.25.1 Właściwości fizyczne paliwa bezołowiowego - Patrz Regulamin Techniczny FIM pkt. 63.01.

13.26 POWIETRZE

Patrz Regulamin Techniczny FIM pkt. 63.3.

13.27 TESTY PODSTAWOWE

Patrz Regulamin Techniczny FIM pkt. 63.4

13.28 PROCEDURA BADANIA PALIWA

Patrz Regulamin Techniczny FIM pkt. 63.5

13.29 KOSZTY BADANIA PALIWA

Patrz Regulamin Techniczny FIM pkt. 63.6

13.30 WYPOSAŻENIE I UBRANIE OCHRONNE

Podczas treningów i wyścigów kierowcy zobowiązani są nakładać następujące ubranie i buty.

13.30.1 Dla motocrossu.
Kierowca zakłada spodnie i rękawice z odpornego materiału. Tylko kierowca zakłada buty do kolan, wykonane ze skóry lub równoważnego materiału. Celem uniknięcia otarć podczas wypadku kończyny górne kierowcy winny być całkowicie osłonięte ubraniem ochronnym z odpowiedniego materiału.

13.30.2 Zaleca się ubrania z materiału innego niż skóra muszą posiadać metkę lub naklejkę, na której jest napisane „zgodne z wymogami FIM". Ta metka musi być przyszyta lub przymocowana do ubioru na stałe.

13.31 UŻYWANIE KASKU

Wszyscy zawodnicy uczestniczący w treningach i wyścigach muszą zakładać kaski ochronne. Kask winien być dobrze zamocowany, odpowiednich rozmiarów i w dobrym stanie. Kask musi posiadać system zaczepu o brodę. Kaski posiadające skorupę zewnętrzną wieloczęściową są dozwolone pod warunkiem, iż w razie niebezpieczeństwa mogą być szybko zdjęte z głowy zawodnika przez przecięcie tylko paska pod brodą.
Wszystkie kaski winny być oznaczone jednym z oficjalnych, międzynarodowych znaków standardowych lub zatwierdzonym Znakiem FMN zawodnika. Kaski oznaczone przez FMN muszą być zgodne z jednym z Międzynarodowych Standardów.

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

13.32 INSTRUKCJA OPERACYJNA KASKU

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

13.32.2 Jeżeli kask nie spełnia wymagań technicznych i okazał się wadliwym, Kontroler Techniczny musi usunąć znaki akceptacji i zatrzymać kask do końca zawodów. Zawodnik musi przedstawić inny kask do akceptacji Kontrolera Technicznego. Po wypadku, kiedy zachodzi podejrzenie ze kask mógł ulec uszkodzeniu taki kask musi być przedstawiony Kontrolerowi Technicznemu do sprawdzenia.
13.32.3 Wszystkie kaski muszą być nieuszkodzone i bez żadnych zmian w ich konstrukcji.

13.33 UZNANE MIĘDZYNARODOWE ZNAKI (ATEST)

ECE 22 – 05 „P” (Europa)
Znak ECE składa się z zakreślonej w kółku litery E znajduje się odpowiedni numer państwa.
JAPONIA JIS T 8133 : 2000 (Etykieta przymocowana wewnątrz).
USA SNELL M 2005 Etykieta przymocowana wewnątrz.

MIĘDZYNARODOWE STANDARDY 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).

Więcej szczegółów – patrz Przepisy Techniczne FIM

DZIESIĘĆ SPOSOBÓW DOPASOWUJĄCYCH KASK

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



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

13.34 OCHRONA OCZU

Zezwala się na stosowanie okularów, gogli ochronnych i wizjerów w kaskach. Materiał użyty do ich wyrobu musi być odporny na rozprysk. Wizjer kasku nie może stanowić jego integralnej części.
Nie wolno zakładać ochraniaczy oczu zaburzających widzenie (podrapane, itp).

13.35 NUMER STARTOWY ZAWODNIKA

Numery startowe umieszczone na plecach winny spełniać następujące warunki.

13.35.1. Kolor numeru musi mieć silny kontrast z kolorem tła.

13.35.2 Odległość pomiędzy numerami: 1,5 cm

13.35.3 Wysokość cyfry: minimum 20 cm

13.35.4 Szerokość cyfr:

- minimum 10 cm dla numeru jednocyfrowego
- minimum 20 cm dla numeru dwucyfrowego
- minimum 25 cm dla numeru trzycyfrowego.

13.35.5 Grubość linii: 3 cm

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

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

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

13.36 KONTROLA TECHNICZNA

13.36.1 Kierownik komisji technicznej winien stawić się na godzinę przed rozpoczęciem weryfikacji technicznej. Musi on zawiadomić dyrektora zawodów, Sędziego Głównego Zawodów o swoim przybyciu.

13.36.2 Winien on dopilnować poprawnego wykonywania obowiązków przez wyznaczonych kontrolerów technicznych.

13.36.3 Wyznacza on kontrolerów technicznych na stanowiska podczas wyścigów, treningów i kontroli końcowej.

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

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

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

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

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

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

13.36.10 Zawodnik musi okazać swoje wyposażenie. Kask po sprawdzeniu i dopuszczeniu do korzystania podczas treningów i wyścigów musi przez komisje oznakowany.

13.36.11 Pomiar głośności przed zawodami będzie wykonany tylko na prośbę zawodnika który nie ma pewności że jego motocykl spełnia normy hałasu ustalone na dany rok. Pomiar hałasu będzie przeprowadzony po każdym wyścigu na

wytypowanych przez Sędziego Głównego Zawodów oraz te motocykle które w ocenie Dyrektora Zawodów, Sędziego Głównego Zawodów lub Kierownika Kontroli Technicznej mogą nie spełniać obowiązujących norm hałasu kolejności należy przeprowadzić kontrolę poziomu hałasu.

13.36.12 Ogólną inspekcję należy przeprowadzić zgodnie z Regulaminem Technicznym
Motocrossu, po czym założyć na motocykl plombę (na przednią część ramy).

13.36.13 Każdy zawodnik ma prawo przedstawić do kontroli technicznej maksymalnie dwa motocykle pod swoim nazwiskiem i numerem.

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

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

13.37 NIEBEZPIECZNE POJAZDY

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

13.38 KONTROLA GŁOŚNOŚCI MOTOCYKLI

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

13.38.2 Obowiązujący poziom głośności maksymalny .115 dB/A dla każdego motocykla i quada.
Zawodnikowi, którego motocykl po zakończeniu wyścigu będzie przekraczał poziom hałasu 115 +2 dB/A w motocyklu lub quadzie, będzie ukarany dodaniem jednej minuty do czasu uzyskanego przez niego w danym wyścigu.

13.38.3 Mikrofon umieszcza się w odległości 200 cm od osi tylnego koła pod kątem 45^{o} do linii biegnącej przez środek zakończenia rury wydechowej na wysokości 135 cm.

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

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

13.38.6 Aparatura do badania poziomu głośności powinna odpowiadać normie międzynarodowej IEC 651, typ 1 lub typ 2.
Miernik poziomu głośności winien posiadać układ kalibracyjny pozwalający na sprawdzenie i regulację miernika podczas badań.

13.38.7 Należy zawsze ustawiać miernik na „zwolnioną odpowiedź”.

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

13.38.9 Temperatura otoczenia:

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

13.39 POMIAR CZASU

Za sprawy związane z pomiarem czasu odpowiada komisja chronometrażu.

DOPUSZCZALNE CZCIONKI

Futura Heavy

0123456789

Futura Heavy Italicy

0123456789

Univers Bold

0123456789

Univers Bold Italic

0123456789

Oliver Med.

0123456789

Oliver Med. Italic

0123456789

Franklin Gothic

0123456789

Franklin Gothic Italic

0123456789

ART. 14. REGULAMIN TECHNICZNY W QUAD CROSSIE

14.1 DEFINICJA

Kategoria II – specjalne pojazdy napędzane przez więcej niż jedno koło stykające się z podłożem i nie wymienione w kategorii I
Grupa G – QUADY – pojazd posiadający cztery balonowe koła z bieżnikiem terenowym rozmieszczone po przekątnych i umożliwiający kierującemu zajęcie miejsca okrakiem centralnie.
Kierowanie przednimi kołami odbywa się kierownicą motocyklową.

14.2 RODZAJE POJAZDÓW

Nie nakłada się ograniczeń co do producenta, konstrukcji lub typu pojazdu innych niż podano poniżej. Pojemność skokowa silnika powinna być do 750 ccm jedno lub dwu – cylindrowe, dwu o czterosuwowe. Silnik nie może być umieszczony za plecami kierowcy. Napęd musi być przenoszony na tylne koła poprzez sztywną oś (bez mechanizmu różnicowego pomiędzy tylnymi kołami).

Podział na klasy.

Mistrzostwa Polski:
OPEN - quady 2T lub 4T o pojemności do 550 cc z napędem na tylną oś.
Wiek zawodników: od 17 lat
Licencja A

JUNIOR quady 2T lub 4T o pojemności do 450 cc z napędem na tylną oś.
Wiek zawodników od 14 do 19 roku życia.
Licencja A

14.3 KOŁA

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

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

14.4 HAMULCE

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

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

14.5 OPONY

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

14.6 PODNÓŻKI

Podnóżki mogą być składane pod warunkiem zamontowania urządzenia powodującego ich powracanie do położenia otwartego. Jeżeli podnóżki nie są składane lub pokryte gumą to ich końce muszą być zaokrąglone promieniem co najmniej 8 mm.
Lewy i prawy podnóżek musi być zabezpieczony w ten sposób że w razie przesunięcia nogi po za podnóżek, noga nie może dotykać ziemi.

14.7 CAŁKOWITA SZEROKOŚĆ.

Maksymalna szerokość quada nie może przekroczyć 1300 mm.

14.8. OCHRONA.

14.8.1 Tylna zębatka łańcucha musi posiadać element ochronny. Może to być pałąk na wysokości średnicy poziomej zębatki tylnej lub obejma opasająca zębatkę w zakresie 90 od średnicy poziomej w górę.

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

14.8.3 Pałąk ochronny należy umieścić z przodu pojazdu na wysokości kół przednich.

14.8.4 Zębatka napędowa przednia musi posiadać osłonę zabezpieczającą.

14.9 KIEROWNICE

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

14.9.2 Końce kierownicy muszą być zakorkowane lub osłonięte gumowymi rączkami.

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

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

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

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

14.10 DŹWIGNIE KONTROLNE

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

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

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

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

14.11 POKRĘTŁO PRZEPUSTNICY

Pokrętło przepustnicy musi się zamykać samoczynnie nie trzymane ręką.

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

14.12 KONTROLA GŁOŚNOŚCI

Jak w art. 13 pkt. 13.38

14.13 NUMERY STARTOWE

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

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

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

14.14 KONTROLA TECHNICZNA

Jak Art. 13.pkt.13.36

ART. 15 WPISOWE

15.1 Wpisowe za każdego zawodnika dla wszystkich klas w Indywidualnych Mistrzostwach Polski i Pucharze Polski wynosi:

- za start w jednej klasie – 120,00.PLN **(+ *opłata za transponder zgodnie z pkt 1.2)***
- za start w dwóch klasach - 180,00 .PLN **(+ *opłata za transponder zgodnie z pkt 1.2)***
- za start w trzech klasach - 240,00 PLN **(+ *opłata za transponder zgodnie z pkt 1.2)***

15.2 W zawodach o Zespołowe Mistrzostwo Polski wpisowe wynosi 400,00.PLN.za zespół.
W wysokości wpisowego zawarta jest opłata za transpondery.

Za zawodnika który zgłosił się do dwóch klas które wyścigi są rozgrywane przez dwa dni organizator musi za wynajęcie transpondera od zawodnika i przesłać do PZM 20,00 PLN.

ART. 16 NAGRODY FINANSOWE – MOTOCROSS – 2016 r.

Tabela nr 9 Mistrzostwa Polski - wypłaty w PLN

Miejsce	MX 85	MX 2 JUNIOR	MX 2	MX OPEN	MX MASTERS	MX KOBIET	MX QUAD OPEN
I	200	260	320	360	250	250	300
II	160	220	280	320	210	210	260
III	130	190	250	280	180	180	220
IV	110	160	220	240	140	140	180
V	100	130	190	220	120	120	140
VI	90	110	160	190	100	100	100
VII	70	100	130	160	--	--	--
VIII	--	--	--	130	--	--	--
IX	--	--	--	110	--	--	--
X	--	--	--	100	--	--	--
Razem	*860,00*	*1.170,00*	*1.550,00*	*2.110,00*	*1.000,00*	*1.000,00*	*1.200,00*

Uwaga. *Jeżeli:*

- *w klasach: MX 85, MX 2 JUNIOR, MX 2, MX MASTERS, MX KOBIET, MX QUAD OPEN wystartuje mniej niż 20 zawodników to nagrody są wypłacane do 5 miejsca włącznie za każdy wyścig.*
- *w klasie MX OPEN wystartuje mniej niż 30 zawodników to nagrody są wypłacane do 8 miejsca włącznie za każdy wyścig.*

Tabela nr 10 Puchar Polski - wypłaty w PLN

Miejsce	MX 85	MX 2 JUNIOR	MX OPEN	MX MASTERS	MX KOBIET	MX OPEN B	MX 2 C	MX 1 C
I	200,00	250,00	300,00	250,00	250,00	250,00	250,00	250,00
II	150,00	200,00	250,00	200,00	200,00	200,00	200,00	200,00
III	120,00	150,00	200,00	150,00	150,00	150,00	150,00	150,00
Razem	*470,00*	*600,00*	*750,00*	*600,00*	*600,00*	*600,00*	*600,00*	*600,00*

Tabela nr 11 Zespołowe Mistrzostwa Polski - wypłaty w PLN

Miejsce	Zespół
I	1.800,00
II	1.500,00
III	1.200,00
IV	900,00
V	700,00
VI	500,00
VII	400,00
VIII	300,00

Uwaga.

1. Zawodnikom klasy MX 85,MX 2 JUNIOR, MX 2, MX OPEN, MX MASTERS, MX KOBIET, MX QUAD OPEN startujących w zawodach o Mistrzostwo Polski przysługują nagrody finansowe za każdy wyścig zgodnie z tabelą nr 9. Zawodnikom klasy MX 65 za miejsca od 1 do 5 miejsca startujących w Mistrzostwach Polski organizator ufunduje nagrody rzeczowe na kwotę 500 zł za każdy wyścig.
2. Zawodnikom klasy MX 85, MX 2 JUNIOR, MX OPEN, MX MASTERS, MX KOBIET, MX 1 C, MX 2 C, MX OPEN B startującym w Pucharu Polski będą wypłacane nagrody finansowe po dwóch wyścigach zgodnie z tabelą nr10. Zawodnikom w klasie MX 65 organizator ufunduje nagrody rzeczowe za trzy pierwsze miejsca.
3. We wszystkich klasach zawodnikom startujących w zawodach o Mistrzostwo Polski i w Pucharze Polski będą wręczane puchary za I, II i III miejsce po dwóch wyścigach.

ART. 17 REGULAMIN SZCZEGÓŁOWY ZAWODÓW DLA ZAWODNIKÓW Z LICENCJĄ C

17.1 Celem organizacji zawodów dla posiadaczy licencji C jest stworzenie możliwości uczestnictwa w zorganizowanych na podstawie przepisów i regulaminów PZM zawodach w których są zaplanowane wyścigi wyłącznie dla posiadaczy tych licencji. Natomiast zawodnik z licencją C może zgłosić się do zawodów nie będące zawodami o Mistrzostwo Polski, gdzie obowiązują licencje A i B Zawodnik posiadający licencje C nie może ubiegać się o wydanie licencji międzynarodowej i zgody na start poza krajem. Zachęcanie chętnych do uprawiania sportu motocyklowego i rywalizacji zorganizowanej między sobą, a następnie ubieganie się o licencję dającą prawo startu w zawodach wyższej rangi.

17.2 Organizator musi napisać regulamin uzupełniający zawodów , który musi być zatwierdzony przez Okręgową Komisję Sportu Motocyklowego PZM terytorialnie dla klubu. Organizator musi posiadać licencję klubową.

17.3 Tor musi posiadać ważną homologację.

17.4 Organizator zobowiązany jest do zabezpieczenia służb medycznych zgodnie z Kodeksem Medycznymi i zasadami Regulaminu Ramowego na 2016 r.

17.5 OKSM wyznacza Sędziego Głównego Zawodów

17.6 Organizator ubezpiecza zawody od OC i NNW jak do Mistrzostwach Polski

17.7 Zawodnicy posiadający licencję dokonują wpłaty wpisowego 130,00 PLN , a kandydaci na zawodnika przystępujący do egzaminu dodatkowo wpłacają 25,00 PLN za egzamin i 25,00 PLN za ubezpieczenie .

17.8 Zawodnicy posiadający licencję muszą przesłać zgłoszenie do zawodów potwierdzone przez macierzysty klub lub dostarczyć w dniu zawodów. Kandydaci przystępujący do egzaminu również przed zawodami wypełniają zgłoszenie do zawodów, a osoby niepełnoletnie muszą dodatkowo przedstawić pisemną zgodę rodziców lub opiekunów prawnych zezwalające na uczestnictwo w zawodach podczas których przystępuje kandydat do egzaminu praktycznego. **Przed przystąpieniem do egzaminu praktycznego kandydat na zawodnika musi mieć wcześniej zdany egzamin teoretyczny w okręgu lub w dniu poprzedzającym zawody.**

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

17.10 Zawodnicy i osoby przystępujące do egzaminu muszą przedstawić do kontroli technicznej motocykl lub max. dwa, kask i numer plecowy.

ART. 18 KARY I WYKLUCZENIA.

Kary:

- za spóźnienie zawodnika do strefy oczekiwań w wyznaczonym czasie będzie doliczona ***1 min.*** do uzyskanego czasu w danym wyścigu
- za spóźnienie zawodnika do strefy oczekiwań z rundy zapoznawczej w wyznaczonym czasie będzie doliczona ***1 minutę*** do uzyskanego czasu w danym wyścigu.
- za przekroczenie regulaminowej głośności tłumika po wyścigu będzie doliczona ***1 min***. do uzyskanego czasu w danym wyścigu.
- za nie stosowanie maty środowiskowej - ***300,00.PLN***.
- ***nie wydanie pucharu lub nagrody rzeczowej*** w przypadku, gdy zawodnik nie stawił się w czasie i miejscu określonym harmonogramem zawodów i gdy stawił się w niewłaściwym ubiorze.(np. bez koszulki, slipach, klapkach plażowych)

- ***za jazdę na motocyklu przeznaczonym do startu w zawodach w miejscach przeznaczonych dla publiczności i drogach komunikacyjnych po za parkiem maszyn – kara pieniężna max 500,00 PLN.***

Wykluczenia:

- za skracanie trasy w treningu z pomiarem czasu, wyścigu kwalifikacyjnym lub głównym wyścigu zawodów
- za korzystanie z obcej pomocy za miejscem w którym udzielenie pomocy jest dozwolone
- za zjechanie do parku maszyn podczas treningu z pomiarem czasu, wyścigu kwalifikacyjnym lub wyścigu w zawodach i powrót na tor
- za niestosowanie się do przekazywanych sygnałów za pomocą regulaminowych chorągiewek i tablic
- za nie sportowe zachowanie się podczas zawodów zawodnika i osób za których odpowiedzialny jest zawodnik
- za niezapłacenie nałożonej kary za brak maty środowiskowej
- za niezapłacenie nałożonej kary za jazdę motocyklem po terenie przeznaczonym dla publiczności

Sędzia Główny Zawodów może ukarać zawodnika inną karą w zamian za wykluczenie.