

ZASADY ROZGRYWEK SUPERMOTO

2026



Polski Związek Motorowy
Główna Komisja Sportu Motocyklowego
www.pzm.pl

Spis treści

1.	ZASADY ROZGRYWEK.....	6
1.1.	PRZEPISY OGÓLNE.....	6
1.2.	ROZGRYWANIE ZAWODÓW.....	6
1.3.	REGULAMIN UZUPEŁNIAJĄCY ZAWODÓW.....	7
1.4.	ORGANIZATOR.....	8
1.5.	OSOBY FUNKCYJNE.....	8
1.6.	UBEZPIECZENIE ZAWODÓW.....	9
1.7.	LICENCJE SPORTOWE.....	9
1.8.	BADANIA LEKARSKIE.....	10
1.9.	KONTROLA ANTYDOPINGOWA I ANTYALKOHOLOWA.....	10
1.10.	KLASY, WIEK ZAWODNIKÓW I POJEMNOŚĆ MOTOCYKLI.....	10
1.11.	DYSTANSE WYŚCIGÓW.....	11
1.12.	SYGNALIZACJA NA ZAWODACH.....	12
1.13.	ZACHOWANIE KANDYDATA/ZAWODNIKA W TRAKCIE ZAWODÓW.....	13
1.14.	ZGŁOSZENIA.....	14
1.15.	UDZIAŁ ZAWODNIKÓW ZAGRANICZNYCH.....	15
1.16.	WPISOWE.....	15
1.17.	OBŚLUGA PODCZAS TRENINGÓW I WYŚCIGÓW.....	16
1.18.	TRENINGI.....	16
1.19.	POLA STARTOWE.....	17
1.20.	WYŚCIGI.....	17
1.21.	RODZAJE STARTU.....	17
1.22.	PROCEDURA STARTOWA.....	17
1.23.	PRZERWANIE WYŚCIGU.....	18
1.24.	KLASYFIKACJA W ZAWODACH.....	19
1.25.	PROTESTY.....	19
1.26.	INSTRUKCJE I KOMUNIKATY DLA KANDYDATÓW/ZAWODNIKÓW.....	20
1.27.	KLASYFIKACJA KOŃCOWA ROZGRYWEK.....	20
1.28.	KLASYFIKACJA ZESPOŁÓW SPONSORSKICH.....	20
1.29.	KLASYFIKACJA KLUBOWA.....	21
1.30.	PARKI MASZYN.....	21
2.	REGULAMIN TECHNICZNY.....	22
2.1.	DEFINICJA MOTOCYKLA.....	22
2.2.	KATEGORIE I GRUPY MOTOCYKLI.....	22
2.3.	TURBODOŁADOWANIE.....	22
2.4.	TELEMETRIA.....	22

Zasady Rozgrywek SuperMoto 2026

2.5.	WYMAGANIA OGÓLNE.....	22
2.6.	OSŁONA UKŁADU NAPĘDOWEGO.....	22
2.7.	URZĄDZENIA ROZRUCHOWE	22
2.8.	UKŁAD WYDECHOWY	22
2.9.	KIEROWNICE.....	22
2.10.	DŹWIGNIE STERUJĄCE.....	22
2.11.	STEROWANIE PRZEPUSTNICY	23
2.12.	PODNÓŻKI	23
2.13.	HAMULCE	23
2.14.	KOŁA I OPONY	23
2.15.	ZBIORNIKI PALIWA.....	23
2.16.	SYSTEMY ODPOWIETRZANIA SILNIKA	23
2.17.	PALIWA, OLEJE I PŁYNY CHŁODZĄCE	23
2.18.	ODCIĘCIE ZAPŁONU/NAPĘDU.....	24
2.19.	MOTOCYKLE ELEKTRYCZNE (EVP).....	24
2.20.	WYMAGANIA BEZPIECZEŃSTWA INSTALACJI ELEKTRYCZNEJ W MOTOCYKLACH ELEKTRYCZNYCH	24
2.21.	ŁADOWANIE MOTOCYKLI ELEKTRYCZNYCH, PARK MASZYN I ORGANIZACJA PADDOCKU	25
2.22.	WYMAGANIA PPOŻ. I WYPOSAŻENIE OBOWIĄZKOWE	25
2.23.	WYPOSAŻENIE OCHRONNE ZAWODNIKÓW	25
2.24.	KASKI OCHRONNE	26
2.25.	ZDZIERALNE FOLIE OCHRONNE	26
2.26.	KAMERY.....	26
2.27.	KONTROLA GŁOŚNOŚCI	26
2.28.	NUMERY STARTOWE	27
2.29.	DOPUSZCZALNE METODY NAPĘDU	27
2.30.	REGULAMINU TECHNICZNEGO ROZGRYWEK SUPERMOTO KAYO 300 CUP.....	28
2.31.	ODBIÓR TECHNICZNY	29
2.32.	ELEMENTY NIEBEZPIECZNE.....	29
3.	REGULAMIN FINANSOWY	30
3.1.	WPISOWE DO ZAWODÓW	30
4.	OBOWIĄZUJĄCE WZORY DRUKÓW I TABELE INFORMACYJNE	31

Załączniki do niniejszego regulaminu:

- 4.1. Zgłoszenie na egzamin na licencję do uprawiania dyscypliny – sport motocyklowy
- 4.2. Protokół z egzaminu na licencję do uprawiania dyscypliny – sport motocyklowy
- 4.3. Zaświadczenie z egzaminu na licencję do uprawiania dyscypliny – sport motocyklowy
- 4.4. Wniosek o przyznanie licencji do uprawiania dyscypliny – sport motocyklowy
- 4.5. Dane osobowe zawodnika – sport motocyklowy
- 4.6. Oświadczenie do ubezpieczenia
- 4.7. Wniosek o przyznanie licencji sponsorskiej
- 4.8. Zgłoszenie zmiany reprezentacji klubowej w sporcie motocyklowym
- 4.9. Wniosek o zgodę na wydanie licencji innej federacji
- 4.10. Karta wypadkowa
- 4.11. Protest
- 4.12. Znaki homologacyjne kasków

Dokumenty wymienione w art. 4.1. – 4.10. są dostępne w edytowalnym formacie .pdf na oficjalnej stronie PZM www.pzm.pl

Używane skróty:

FIM	—	Międzynarodowa Federacja Motocyklowa
FIM Europe	—	Europejska Federacja Motocyklowa
ZG PZM	—	Zarząd Główny Polskiego Związku Motorowego
ZO PZM	—	Zarząd Okręgowy Polskiego Związku Motorowego
BST PZM	—	Biuro Sportu i Turystyki PZM
GKSM PZM	—	Główna Komisja Sportu Motocyklowego PZM
OKSM PZM	—	Okręgowa Komisja Sportu Motocyklowego PZM
KLUB	—	Klub, Stowarzyszenie, Fundacja itp., posiadający aktualną licencję klubową PZM, uprawniającą do udziału we współzawodnictwie w sporcie motocyklowym.
MP	—	Mistrzostwa Polski
MPJ	—	Mistrzostwa Polski Juniorów
PP	—	Puchar Polski
SMJ	—	Supermoto Junior
PM	—	Puchar Markowy
ZRSM	—	Zasady Rozgrywek SuperMoto
RU	—	Regulamin Uzupełniający
NNW	—	Ubezpieczenie od Następstw Nieszczęśliwych Wypadków
PTMS	—	Polskie Towarzystwo Medycyny Sportowej
KANDYDAT	—	osoba ubiegająca się o uzyskanie licencji sportowej
ZAWODNIK	—	osoba posiadająca licencję sportową
LICENCJA KL. I	—	Licencja sędziego sportu motocyklowego klasy I
LICENCJA KL. II	—	Licencja sędziego sportu motocyklowego klasy II
LICENCJA A	—	Licencja zawodnika stopnia A uprawniająca do startu w MP
LICENCJA B	—	Licencja-zawodnika stopnia B uprawniająca do startu w PP
JOKER LANE	—	Odcinek wydłużający okrążenie toru
	—	PITLANÉ = DEPOT

1. ZASADY ROZGRYWEK

1.1. PRZEPISY OGÓLNE

1.1.1. Niniejsze zasady rozgrywek SuperMoto oparte są na regulaminach FIM, FIM Europe oraz PZM i obowiązują na motocyklowych wyścigach SuperMoto, zwanych dalej „wyścigami” rozgrywanych na terenie Polski w randze krajowej i międzynarodowej.

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

- Regulamin Sportu Motocyklowego (zasady ogólne)
- Zasady Rozgrywek SuperMoto,
- Regulamin Uzupełniający Zawodów,
- Komunikaty uzupełniające
- Regulamin Dyscyplinarny,
- Regulamin Medyczny,
- Regulamin Ochrony Środowiska,

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

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

1.1.4. Interpretacja lub modyfikacja tego regulaminu jest wyłącznym prawem Polskiego Związku Motorowego reprezentowanego przez Główną Komisję Sportu Motocyklowego PZM, zwaną dalej „GKSM PZM”.

1.2. ROZGRYWANIE ZAWODÓW

1.2.1. Wyścigi rozgrywane będą na torach o obwodzie zamkniętym, które posiadają ważną homologację toru PZM, FIM Europe lub FIM.

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

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

1.2.4. Rozgrywki w poszczególnych klasach Mistrzostw Polski (MP), Mistrzostw Polski Juniorów (MPJ) i Pucharu Polski (PP) opierać będą się na klasyfikacjach:

- indywidualnej,
- klubowej,
- zespołów sponsorskich.

Rozgrywki Pucharu Markowego (PM) opierać będą się tylko na klasyfikacji indywidualnej.

1.2.5. Ranga zawodów:

Indywidualne Mistrzostwa Polski w klasach:

- S1
- S4

Indywidualne Mistrzostwa Polski Juniorów w klasach:

- S2 (młodzieżowiec)
- SMJ (junior)
- SMJ65 (junior młodszy)

Puchar Polski w klasach:

- **C1**
- **LEGENDS**
- C4
- Amator
- Puchar Markowy KAYO 300 CUP

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

1.2.6. Ilość rund oraz miejsce odbywania zawodów Mistrzostw Polski, Pucharu Polski i Puchar Markowy KAYO 300 CUP zgodna z kalendarzem rozgrywek opublikowanym na oficjalnej stronie PZM www.pzm.pl.

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

1.3. REGULAMIN UZUPEŁNIAJĄCY ZAWODÓW

1.3.1. Organizator każdej rundy Mistrzostw Polski, Pucharu Polski i Puchar Markowy KAYO 300 CUP ma obowiązek opracowania Regulaminu Uzupełniającego Zawodów wraz z harmonogramem czasowym i przesłania go GKSM PZM, w terminie sześciu tygodni przed zawodami, celem zatwierdzenia. W/w regulamin powinien zostać opublikowany w terminie najpóźniej 3 tygodnie przed zawodami. Regulamin opublikowany na stronie internetowej Polskiego Związku Motorowego uznaje się za zatwierdzony.

Organizator rund Mistrzostw Okręgu ma obowiązek opracowania Regulaminu Uzupełniającego Zawodów wraz z harmonogramem czasowym i przesłania go OKSM PZM, w terminie trzech tygodni przed zawodami, celem zatwierdzenia. W/w regulamin powinien zostać opublikowany w terminie najpóźniej 2 tygodni przed zawodami.

1.3.2. Regulamin opublikowany na stronie internetowej Polskiego Związku Motorowego uznaje się za zatwierdzony.

1.3.3. Regulamin Uzupełniający Zawodów musi być zgodny z Regulaminem Sportu Motocyklowego oraz Zasadami Rozgrywek SuperMoto.

1.3.4. Władze zawodów i kierownictwo, które muszą być podane w Regulaminie Uzupełniającym, stanowią:

- Sędzia Główny Zawodów,
- Dyrektor Zawodów,
- Kierownik biura zawodów,
- Kierownik komisji technicznej,
- Kierownik trasy,
- Kierownik chronometrażu,
- Komisarz ds. ochrony środowiska,
- Lekarz Zawodów.

Osoby te muszą posiadać odpowiednie kwalifikacje, które w wymaganych przypadkach muszą być potwierdzone stosowną licencją FIM / FIM Europe / PZM.

1.3.5. Informacje, które powinny znaleźć się w Regulaminie Uzupełniającym zawodów:

- adres do korespondencji z Organizatorem (pocztowy oraz e-mail)
- dokładny czas I i II terminu zgłoszeń do zawodów
- harmonogram zawodów
- druk zgłoszenia do zawodów
- mapka trasy oraz zaplecza (park maszyn)
- skład komisji egzaminacyjnej
- zastosowana siatka startowa
- wartość pojemności homologacyjnej toru
- miejsce i czas otwarcia biura zawodów
- miejsce i czas otwarcia odbioru technicznego
- umiejscowienie tablicy informacyjnej (wyniki, komunikaty itd.)
- umiejscowienie podium zwycięzców
- umiejscowienie stanowiska pracy Dyrektora Zawodów
- możliwe sposoby płatności w biurze zawodów (gotówka/karta płatnicza).

1.3.6. Zatwierdzony przez GKSM PZM lub OKSM PZM Regulamin Uzupełniający i harmonogram zawodów nie mogą być zmieniony bez jej zgody. W wyjątkowych wypadkach (względy bezpieczeństwa, działanie siły wyższej) Sędzia Główny Zawodów wraz z Dyrektorem Zawodów mogą wprowadzić do niego zmiany.

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

1.4. ORGANIZATOR

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

1.4.2. Nadzór nad całością rozgrywek sprawuje Główna Komisja Sportu Motocyklowego (GKSM PZM), która wyznacza na każde zawody Sędziego Głównego Zawodów i zatwierdza jej Regulamin Uzupełniający.

Nadzór nad Mistrzostwami Okręgu (MO) sprawują odpowiednie Okręgowe Komisje Sportu Motocyklowego (OKSM PZM), które wyznaczają na każde zawody Sędziego Głównego Zawodów oraz zatwierdzają ich Regulamin Uzupełniający.

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

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

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

1.5. OSOBY FUNKCYJNE

1.5.1. OBOWIĄZKI DYREKTORA ZAWODÓW

- podejmuje wszystkie decyzje dotyczące przeprowadzenia zawodów zgodnie z obowiązującymi regulaminami,
- sprawuje nadzór nad prawidłową pracą wyznaczonych komisji i osób funkcyjnych,
- może nie dopuścić do startu kandydata/zawodnika lub motocykl, jeśli zagrażają bezpieczeństwu innych uczestników zawodów lub widzów,
- może usunąć z miejsca zawodów każdą osobę odmawiającą podporządkowania się poleceniom osób funkcyjnych,
- dba o przestrzeganie kodeksu ochrony środowiska,
- zapewnia porządek na terenie zawodów,
- upewnia się czy wszystkie osoby urzędowe znają dokładnie instrukcje niezbędne do wykonania swoich obowiązków oraz czy znajdują się na swoich stanowiskach,
- dopilnowuje, aby nie zostali dopuszczeni do zawodów zawodnicy wykluczeni, zdyskwalifikowani albo zawieszeni oraz nie posiadający aktualnych badań lekarskich,
- nadzoruje prawidłową pracę komisji technicznej zawodów,
- dopilnowuje prawidłowego zorganizowania i funkcjonowania parku motocykli, strefy startu, strefy mety oraz innych przewidzianych testów specjalnych i punktów kontroli,
- wykonuje bieżące zarządzenia Sędziego Głównego Zawodów, mające na celu usunięcie nieprawidłowości w stosunku do zasad rozgrywek oraz zatwierdzonego regulaminu uzupełniającego,
- może, po konsultacji z Sędzią Głównym Zawodów, w przypadku złych warunków atmosferycznych odwołać sekcję terenową trasy,
- zbiera wszystkie protokoły i raporty niezbędne do ustalenia klasyfikacji zawodników i zespołów,
- przyjmuje reklamacje lub protesty i przekazuje je Sędziemu Głównemu Zawodów,
- przygotowuje końcowy komunikat zawodów wraz z wynikami i przedkłada go do zatwierdzenia Sędziemu Głównemu Zawodów,
- dopilnowuje przekazania informacji o nagrodach kandydatom/zawodnikom i Sędziemu Głównemu Zawodów przed rozpoczęciem zawodów,
- dopilnowuje przekazania informacji zawodnikom i Sędziemu Głównemu Zawodów przed zakończeniem II terminu zgłoszeń o kandydatach startujących w zawodach bez licencji

- zapewnia zestawy pytań do egzaminu teoretycznego na licencję oraz dogodne warunki do jego przeprowadzenia.

1.5.2 SĘDZIA GŁÓWNY ZAWODÓW

1.5.2.1. Odpowiada za:

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

1.5.2.2. Kary regulaminowe nakładane przez Sędziego Głównego Zawodów

- upomnienie/ostrzeżenie
- czasowe
- finansowe
- wykluczenie
- dyskwalifikacja
- inne

1.6. UBEZPIECZENIE ZAWODÓW

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

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

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

1.7. LICENCJE SPORTOWE

1.7.1. Licencja jest dokumentem potwierdzającym teoretyczne i praktyczne umiejętności niezbędne do uprawiania sportu motocyklowego. Licencję można otrzymać po pozytywnym zaliczeniu egzaminów teoretycznego i praktycznego.

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

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

1.7.4. Zasady uzyskania licencji sportowej opisuje art. 4 Licencje sportowe Regulaminu Sportu Motocyklowego.

1.7.5. Zawodnik, który nie uczestniczył w rozgrywkach SuperMoto S1, S2 lub S4 przez okres dwóch sezonów, ma prawo ubiegać się o uzyskanie licencji B dla konkurencji SuperMoto.

1.7.6. **Zawodnik posiadający licencję A, startujący w bieżącym sezonie w klasie S1, który nie uczestniczył w rywalizacji klasy S4 przez okres dwóch sezonów, może startować w klasie C4. Odpowiednio, zawodnik startujący w bieżącym sezonie w klasie S4, który nie uczestniczył w rywalizacji klasy S1 przez okres dwóch sezonów, może startować w klasie C1.**

1.7.7. Kandydat ma prawo wystartować w zawodach Pucharu Polski i w Puchar Markowy KAYO 300 CUP bez licencji (z zastrzeżeniem art. 1.27.7), spełniając wymagania określone w Regulaminie Sportu Motocyklowego.

1.7.8. Licencje sportowe Supermoto

- licencja A – licencja uprawniająca do startów w Mistrzostwach Polski oraz do ubiegania się o pozwolenie na starty zagraniczne
- licencja B – licencja uprawniająca do startów w wyścigach niższych rang niż Mistrzostwa Polski, krajowa, nie uprawniająca do startów zagranicznych

1.7.9. Licencje z innych dyscyplin sportu motocyklowego:

- Dopuszcza się start w zawodach Mistrzostw i Pucharu Polski, wykorzystując licencje odpowiednio „A” i „B” Wyścigów Motocyklowych
- Zawodnicy z licencją „A” Wyścigów Motocyklowych nie mogą startować w klasie C4
- Dopuszcza się start w zawodach Pucharu Polski, wykorzystując licencje „A”, „B” Minimotocykle PIT BIKE

BADANIA LEKARSKIE

1.8.1. Każdy kandydat/zawodnik zobowiązany jest do posiadania na zawodach ważnej i uprawniającej do uprawiania sportu motocyklowego Karty Zdrowia Zawodnika Sportów Motorowych (RSM 2.13.3), wyjątkiem są uczestnicy (startujący bez licencji) powyżej 18 roku życia startujący w zawodach, którzy będą dopuszczeni do zawodów na podstawie oświadczenia o stanie zdrowia (RSM 2.13.2). Procedura badania lekarskiego opisana jest w Regulaminie Medycznym PZM.

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

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

1.8.4. Kandydat/zawodnik przystępując do zawodów oświadcza, że wyraża zgodę na przetwarzanie informacji na temat jego stanu zdrowia związanego z upadkiem podczas treningów lub wyścigów. Informacja taka zostanie przekazana przez Zespół Medyczny/Lekarza Zawodów do wiadomości Dyrektora Zawodów oraz Sędziego Głównego Zawodów. Informacja ta będzie zawarta na oficjalnych drukach zatwierdzonych przez PZM (4.10).

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

1.9. KONTROLA ANTYDOPINGOWA I ANTYALKOHOLOWA

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

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

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

1.10. KLASY, WIEK ZAWODNIKÓW I POJEMNOŚĆ MOTOCYKLI

1.10.1. Mistrzostwa Polski

- klasa S1 – motocykle typu SuperMoto, wiek od 16 lat, licencja A.
- klasa S2- motocykle typu SuperMoto o pojemności skokowej silnika:
 - I. do 250 cm³, 4-suwowe,
 - II. do 125 cm³, 2-suwowewiek od 14 do 21 lat, licencja A.
- klasa S4 – motocykle typu SuperMoto, wiek od **14 lat**, licencja A.
- klasa SMJ – motocykle typu SuperMoto, o pojemności skokowej silnika:
 - I. do 150 cm³, 4-suwowe,
 - II. do 85 cm³, 2-suwowewiek od 9 do 15 lat A, B lub bez licencji (z zastrzeżeniem art. 1.7.),
- klasa SMJ65 – motocykle typu SuperMoto, o pojemności skokowej silnika:
 - do 125 cm³, 4-suwowe,
 - do 65 cm³, 2-suwowewiek od 9 do 15 lat A, B lub bez licencji (z zastrzeżeniem art. 1.7.),

1.10.2. Puchary Polski

- klasa C1– motocykle typu SuperMoto, wiek od 14 lat, licencja B lub bez licencji (z zastrzeżeniem art. 1.7.),
- klasa C4 – motocykle typu SuperMoto jednocylindrowe (wyjątek Aprilia MXV / SXV), wiek od 14 lat, licencja A, B lub bez licencji (z zastrzeżeniem art. 1.7.),
- klasa Amator – motocykle typu SuperMoto, wiek od 16 lat, licencja B lub bez licencji (z zastrzeżeniem art. 1.7.)
- **klasa LEGENDS motocykle typu SuperMoto, wiek od 40 lat, licencja A, B lub bez licencji (z zastrzeżeniem art. 1.7.)**

1.10.3. Motocykle Elektryczne mogą zostać dopuszczone do startu wyłącznie w klasach S1, S4, C1, LEGENDS, C4 i Amator.

1.10.4. Puchar Markowy KAYO 300 CUP

- klasa Kayo SM- motocykle zgodnie z regulaminem Pucharu Markowego KAYO 300 CUP, wiek od 14 lat, licencja A, B lub bez licencji (z zastrzeżeniem art. 1.7.),
- klasa Kayo Street, – motocykle zgodnie z regulaminem Pucharu Markowego KAYO 300 CUP, wiek od 14 lat, licencja A, B lub bez licencji (z zastrzeżeniem art. 1.7.)

1.10.5. Mistrzostwa Okręgu- Wszelkie informacje zawarte w odpowiednich regulaminach

1.10.6. Zwycięzcy 3 pierwszych miejsc klasyfikacji sezonu klasy C1, C4 od następnego sezonu będą mogli wystartować tylko w klasie odpowiednio S1/S2 i S4.

1.10.7. Podczas każdego zawodów określany będzie najlepszy czas okrążenia jaki kandydat/zawodnik uzyskał w dowolnym treningu kwalifikacyjnym lub wyścigu (top-lap).

1.10.8. Jeżeli 50% rezultatów „top-lap” kandydat/zawodnika klasy C1, C4 Pucharu Polski będzie się mieścić w 107% czasu najszybszego „top-lap” klasy odpowiednio S1/S2, S4 Mistrzostw Polski danej rundy, od następnego sezonu zawodnik wystartować będzie mógł tylko w klasie S1/S2, S4. Bieżący sezon kończy w aktualnej klasie.

1.10.9. Jeżeli w jakimkolwiek treningu kwalifikacyjnym lub wyścigu kandydat/zawodnik klasy Amator uzyska czas 107% czasu najszybszego okrążenia klasy C1 w trakcie tejże rundy („top-lap”), od następnych zawodów dopuszczony będzie tylko do startu w klasie C1.

1.10.10. Jeżeli w bieżącym sezonie kandydat/zawodnik w 50% z rund nie uzyskał limitu 112% czasu najlepszego kandydata/zawodnika w klasie, zostaje przesunięty od następnego sezonu do niższej klasy rozgrywek (S1 do C1 ; S4 do C4; C1 do Amator).

1.10.11. Jeżeli w 50% rund zawodnik nie uzyskał 110% czasu „top-lap” w klasie, od następnego sezonu ma prawo startu w niższej klasie.

1.10.12. Każdorazowo do liczenia awansów lub degradacji w rozgrywkach konieczny jest udział w 50% rund.

1.10.13. Granica wieku kandydata/zawodnika rozpoczyna się z dokładną datą jego urodzenia.

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

1.10.15. Kandydaci/zawodnicy klasy Amator, aby wziąć udział w wyścigu klasy C1 muszą w treningach kwalifikacyjnych osiągnąć minimum 112% czasu najlepszego okrążenia klasy C1.

1.10.16. Kandydat/zawodnik klasy C1, który nie uzyskał 112% czasu „top-lap” w klasie, może od następnej rundy zostać dopuszczony do startu w klasie Amator.

1.11. DYSTANSE WYŚCIGÓW

1.11.1. Wyścigi SuperMoto mogą odbywać się na trasie asfaltowo (betonowo)-ziemnej lub całkowicie asfaltowej (betonowej). Sposób przygotowania oraz inne parametry określa homologacja trasy.

1.11.2. Wyścigi klas S4, C4, Kayo Street odbywać będą się tylko na nawierzchni asfaltowej (betonowej).

Dystans wyścigu dla poszczególnych klas wynosi:

- | | | |
|----------------------------------------------|---|-----------------------------------------------|
| • Mistrzostwa Polski (S1, S2, S4) | - | X okrążeń odpowiadających około 8 do 20 minut |
| • Mistrzostwa Polski (SMJ i SMJ65) | - | X okrążeń odpowiadających około 8 do 20 minut |
| • Puchar Polski (C1, C4 i LEGENDS) | - | X okrążeń odpowiadających około 8 do 20 minut |
| • Puchar Polski (Amator) | - | X okrążeń odpowiadających około 8 do 20 minut |
| • Puchar KAYO 300 CUP- (Kayo SM/Kayo Street) | - | X okrążeń odpowiadających około 8 do 20 minut |

1.11.3. Dystanse wyścigów dla klas Mistrzostw Okręgu zawarte są w odpowiednich regulaminach

1.12. SYGNALIZACJA NA ZAWODACH

1.12.1. Jednakowa sygnalizacja obowiązuje podczas treningów i wyścigów.

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

1.12.3. Flagi żółta, w żółto-czerwone pasy, biała z czerwonym diagonalnym krzyżem, obowiązują do kolejnego punktu flagowego, lub odwołania flagą zieloną

1.12.4. Flagi, tablice i światła sygnalizacyjne

- Flaga narodowa

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

- Zielona flaga

Oznacza, że tor jest wolny od przeszkód. Używana jest także do startu okrążenia rozgrzewającego.

- Żółta flaga

- wymachiwana- Sygnalizuje zagrożenie na torze. Wyprzedzanie oraz skakanie są zabronione. Należy ostrożnie przejechać strefę.

- Wystawiona- Powinna być trzymana oburącz (jedną ręką za drążek, a drugą od dołu za część materiałową) - oznacza zagrożenie – zdarzenie w bezpośrednim otoczeniu toru, przejazd może być utrudniony. Zawodnik ma obowiązek zachować szczególną ostrożność. Wyprzedzanie oraz skakanie są dozwolone. (obowiązuje także w trakcie pierwszych minut treningu dowolnego oraz okrążenia zapoznawczego!).

- Flaga w żółto-czerwone pasy

Oznacza zmianę przyczepności nawierzchni na najbliższym odcinku trasy, spowodowana przez olej, wodę lub inną substancję wpływającą na przyczepność.

- Niebieska flaga

Wskazuje kandydatowi/zawodnikowi, że będzie wyprzedzany przez szybszego kandydata/zawodnika. Wolniejszy kandydat/zawodnik nie może powstrzymać szybszego. W czasie treningu dany kandydat/zawodnik musi pozwolić szybszemu kandydatowi/zawodnikowi na wyprzedzenie siebie. Pokazywana w czasie wyścigu oznacza, że dany kandydat/zawodnik jest dublowany. Musi pozwolić kandydatowi/zawodnikowi (kandydatom/zawodnikom) za sobą na wyprzedzenie przy najbliższej możliwości. Zawodnicy dublowani nie mogą wyprzedzać się między sobą.

- Flaga z czarno-białą szachownicą

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

- Flaga z czarno-białą szachownicą + niebieska flaga

Flagi będą pokazywane razem w momencie, kiedy do kandydata/zawodnika (kandydatów/zawodników) zbliża się lider w trakcie ostatniego okrążenia, przed linią mety.

- Biała flaga z czerwonym diagonalnym krzyżem

Na torze znajduje się samochód organizatora, interweniujący sędziowie lub zespół medyczny. Bezwzględny zakaz wyprzedzania oraz skoków, należy przejechać strefę ostrożnie będąc gotowym do zmiany toru jazdy.

- Czerwona flaga i czerwone światło

Pokazywana przez machanie oznacza, że wyścig lub trening został przerwany, a kandydaci/zawodnicy muszą zwołać zjechać do parku maszyn; karą za niepodporządkowanie jest wykluczenie. Pokazywana nieruchomo (w depot lub na torze) oznacza, że kandydaci/zawodnicy muszą się zatrzymać. Nie mogą przejeżdżać za tą flagę. Czerwona flaga będzie pokazywana nieruchomo na polach startowych na koniec okrążenia zapoznawczego (dojazdowego) i na koniec okrążeń rozgrzewających/okrążenia rozgrzewającego.

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

- Czarna flaga razem z numerem na tablicy sygnalizacyjnej

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

- **Tablica „Joker Lane” oznacza miejsce wjazdu na odcinek wydłużający okrążenie- „Joker Lane”**

- **Czarna tablica z żółtymi numerem startowym**

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

1.12.5. Zalecana wielkość flag sygnałowych – 80 cm w pionie i 100 cm w poziomie. Dopuszczalne są wymiary 60 cm w pionie i 75 cm w poziomie.

1.12.6. Tablica informująca o falstarcie –zalecane wymiary: 80 cm w pionie i 100 cm w poziomie, ~~cyfry czarne o wysokości 50 cm i szerokości 10 cm.~~

1.12.7. Kary za nieszanowanie flag sygnałowych nakładane przez Sędziego Zawodów:

- Upomnienie/Ostrzeżenie
- Kara finansowa
- Kara czasowa (dodanie czasu do wyniku końcowego wyścigu zawodnika)
- Wykluczenie

1.12.8. Sędziowie flagowi muszą być ubrani w sposób uniemożliwiający pomylenie koloru ich odzieży z kolorami flag sygnałowych. Zalecany jest kolor biały lub pomarańczowy, a okrycia przeciwdeszczowe przezroczyste. Również w wyposażeniu stanowisk sędziów flagowych nie powinny być używane kolory zbieżne z kolorami flag sygnałowych.

1.12.9. Każdy pojazd organizatora poruszający się po trasie musi być oznaczony wyraźnym, pulsującym światłem.

1.13. ZACHOWANIE KANDYDATA/ZAWODNIKA W TRAKCIE ZAWODÓW

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

1.13.2. Kandydaci/zawodnicy muszą przestrzegać sygnałów dawanych flagami, sygnałów świetlnych i tablic przekazujących instrukcje. Karą może być: upomnienie; kara finansowa do **500 zł**; wykluczenie.

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

1.13.4. Kandydaci/zawodnicy nie mogą jechać lub pchać motocykla w przeciwnym kierunku niż ruch na torze, zarówno na torze jak i w depot chyba, że robią to pod nadzorem osoby funkcyjnej. Karą może być: upomnienie; kara finansowa do **500 zł**; wykluczenie.

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

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

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

1.13.8. Zjazd z toru lub problem podczas procedury startowej kandydat/zawodnik powinien sygnalizować przez podniesienie ręki.

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

1.13.10. Niewymuszone warunkami jazdy (samowolne) zatrzymanie się na torze w trakcie treningów i wyścigów jest zabronione. Karą może być: upomnienie; kara finansowa do **500 zł**; wykluczenie.

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

1.13.12. Każdy kandydat/zawodnik zobowiązany jest do używania w parku maszyn mat środowiskowych w miejscu serwisowania i/lub parkowania motocykla. Za nieprzestrzeganie powyższego organizator może nałożyć karę finansową na kandydata/zawodnika w wysokości 300 zł.

1.13.13. Na kandydatów/zawodników nieszanujących przekazywanych im informacji o wykluczeniu z wyścigu (czarna flaga z numerem startowym) nałożona będzie kara finansowa w wysokości do 500 zł.

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

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

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

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

1.13.18. Kandydaci/zawodnicy oraz mechanicy muszą wyglądać schludnie.

1.13.19. Każdy Kandydat/Zawodnik zobowiązany jest do zdecydowanego działania mającego na celu zapobieganie, a także zwalczanie wznoszenia przez kibiców okrzyków o treści rasistowskiej, faszystowskiej, antysemickiej, nacjonalistycznej, satanistycznej, rażąco nieetycznej, pochwalającej terroryzm, nawołującej do waśni i nienawiści, a także eksponowanie napisów i znaków o tej treści.

1.13.20. Każdy Kandydat/Zawodnik zobowiązany jest stosować zasady antydopingowe i antyalkoholowe oraz przeciwdziałać zjawiskom dyskryminacji i korupcji w sporcie motorowym.

1.14. ZGŁOSZENIA

1.14.1. Data I oraz II terminu zgłoszeń podana będzie każdorazowo w Regulaminie Uzupełniającym zawodów.

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

1.14.3. Zgłoszenie do zawodów osób nieletnich

1.14.4. Zgłoszenie podpisuje (czytelnie) zawsze rodzic/rodzice w imieniu osoby nieletniej w biurze zawodów. Rodzice muszą mieć możliwość potwierdzenia swojej tożsamości,

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

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

1.14.7. W biurze zawodów zawodnik musi przedłożyć następujące dokumenty:

- wypełnione i podpisane zgłoszenie do zawodów (jeżeli nie zostało przesłane wcześniej),
- ważną na bieżący rok licencję zawodnika uprawniającą do startu w SuperMoto, (potwierdzona w systemie InsidePZM)
- kartę zdrowia z potwierdzoną zdolnością do uprawiania sportów motorowych z przychodni sportowo-lekarskiej od lekarza specjalisty medycyny sportowej lub lekarza posiadającego certyfikat PTMS (potwierdzona w systemie InsidePZM).
- dowód wpłaty wpisowego (jeśli nie zostało przesłane wcześniej).

1.14.8. W biurze zawodów kandydat musi przedłożyć następujące dokumenty:

- wypełnione i podpisane zgłoszenie do zawodów (jeżeli nie zostało przesłane wcześniej),
- dowód potwierdzający tożsamość
- kartę zdrowia z potwierdzoną zdolnością do uprawiania sportów motorowych z przychodni sportowo-lekarskiej od lekarza specjalisty medycyny sportowej lub lekarza posiadającego certyfikat PTMS, Kandydat w wieku powyżej 18 lat startującego w klasie amator- oświadczenia o stanie zdrowia.
- ubezpieczenie indywidualne NNW,
- dowód wpłaty wpisowego (jeśli nie zostało przesłane wcześniej).

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

1.14.10. Kandydaci mogą zgłosić się jedynie do startu w klasach Mistrzostw Juniorów (SMJ, SMJ65) Pucharu Polski (C1, LEGENDS , C4, Amator) lub Puchar KAYO 300 CUP (Kayo SM, Kayo Street)

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

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

1.14.13. Zawodnicy biorący udział w rundach zagranicznych Mistrzostw Polski, muszą posiadać licencję międzynarodową (ubezpieczenie międzynarodowe) jednorazową lub całoroczną.

1.15. UDZIAŁ ZAWODNIKÓW ZAGRANICZNYCH

1.15.1. Mistrzostwa Polski i Puchar Polski SuperMoto są zawodami otwartymi dla zawodników zagranicznych. Ich start musi być zgodny z wymogami regulaminów: Zasady rozgrywek SuperMoto, uzupełniających zawodów i Komunikatów GKSM PZM. Muszą oni posiadać licencję FIM / FIM Europe wraz ze zgodą swojej federacji na udział w zawodach. Dopuszczalne jest przedstawienie przez zawodnika licencji macierzystej federacji uprawniającej do startów międzynarodowych (international licence) wraz z zawartym na jej odwrocie pozwoleniem na start (start permission).

1.15.2. Start 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
- jest członkiem klubu zgłaszającego i podpisał zgłoszenie do zawodów.
- nie jest zgłoszony w żadnym innym polskim klubie
- jest posiadaczem jednej z niżej wymienionych licencji:
 - FIM Europe - mistrzowska całoroczna
 - FIM – mistrzowska całoroczna
 - Międzynarodowa FIM / FIM Europe całoroczna

1.15.3. Zawodnik lub klub, który przyjął go w poczet członków musi przedłożyć n/w. dokumenty w BST PZM:

- Zgodę macierzystej federacji na starty w barwach polskiego klubu
- Kopię wypełnionej deklaracji członkowskiej klubu
- Kopię jednej z w/w. licencji

1.15.4. W/w. dokumenty należy przesłać do BST PZM najpóźniej 14 dni przed pierwszymi zawodami rangi Mistrzostw Polski.

1.15.5. 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.

1.15.6. Na podstawie przesłanych dokumentów BST PZM wyda odpowiedni dokument potwierdzający prawa startu i reprezentowania wybranego polskiego klubu.

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

1.16. WPISOWE

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

1.16.2. Wysokość wpisowego zawarta jest każdorazowo w RU zawodów (z uwzględnieniem art. 3 niniejszego regulaminu).

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

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

1.16.5. Zwrot wpisowego po zgłoszeniu się do zawodów

- W przypadku wycofania się zawodnika w I terminie zgłoszeń, Organizator Wykonawczy ma prawo potrącić do 20% wartości wpisowego jako koszty operacyjne

- W przypadku wycofania się zawodnika w II terminie zgłoszeń (przed rozpoczęciem zawodów), Organizator Wykonawczy ma prawo potrącić do 40% wartości wpisowego jako koszty operacyjne
- Wycofanie w momencie rozpoczęcia zawodów skutkuje potrąceniem do 100%

1.17. OBSŁUGA PODCZAS TRENINGÓW I WYŚCIGÓW

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

1.17.2. W trakcie wyścigu wszystkie tego typu prace muszą być przeprowadzane w depot. Kandydaci/zawodnicy są upoważnieni do obsługi przez trzech asystentów. Zabronione jest tankowanie i zmiana motocykla po minięciu przez prowadzącego kandydata/zawodnika linii mety pierwszego okrążenia wyścigu.

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

1.18. TRENINGI

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

1.18.2. Kandydaci/zawodnicy muszą mieć zapewniony jeden minimum 15-minutowy trening wolny, oraz 1 trening kwalifikacyjny 20-minutowy (oddzielny dla każdej z klas: S1, S4, C1 i LEGENDS, Amator C4, SMJ, SMJ65,)

1.18.3. Treningi każdej klasy powinny odbywać się oddzielnie. W przypadku niskiej frekwencji treningi mogą być łączone- S1 i S2, S4 i C4, C1 z LEGENDS I z Amator, SMJ z SMJ65.

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

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

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

1.18.7. Jeżeli klasa będzie podzielona na kilka grup treningowych, to muszą się one składać z takiej samej liczby kandydatów/zawodników +/- jeden. Skład grup musi być ustalony przez Dyrektora Zawodów. Jeżeli treningi poszczególnych grup odbyły się w tych samych warunkach, do wyścigu zakwalifikują się w kolejności kandydaci/zawodnicy z najlepszymi czasami z poszczególnych grup (aż do wypełnienia pól startowych w ilości zgodnej z pojemnością toru). W przypadku różnych warunków treningowych, z każdej grupy będzie brana równa ilość kandydatów/zawodników (zaokrąglona w dół), z najlepszymi czasami. Pozycje na polach startowych układane będą naprzemiennie między grupami, zaczynając od najlepszego czasu najszybszej grupy. W przypadku remisu odnośnie miejsca i uzyskanego czasu, pod uwagę będzie brany drugi najlepszy czas (i dalej kolejne), aż do rozstrzygnięcia.

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

1.18.9. Kandydat/zawodnik może odbyć trening na więcej niż jednym motocyklu, pod warunkiem, że były one odebrane pod jego nazwiskiem przez Komisję Techniczną.

1.18.10. Koniec treningu będzie sygnalizowany poprzez machanie flagą z szachownicą. Rejestracja czasu okrążenia kandydata/zawodnika będzie kontynuowana aż minie on linię mety po upływie wyznaczonego czasu treningu. Po tym sygnale kandydaci/zawodnicy muszą zjechać do parku maszyn. Nie zezwala się na minięcie flagi z szachownicą więcej niż jeden raz. Karą może być: upomnienie; kara finansowa do 500 zł; wykluczenie.

1.18.11. Kandydat/zawodnik jest odpowiedzialny za posiadanie sprawnego transpondera przymocowanego do motocykla. Jeżeli nie ma transpondera przymocowanego do swojej maszyny, nie będzie miał kwalifikowanych czasów w tej konkretnej sesji. Jeżeli liczba zakwalifikowanych startujących nie przekracza maksymalnej dopuszczalnej liczby startujących wynikającej z homologacji toru, Dyrektor Zawodów podejmie decyzję czy może on startować z końca siatki startowej.

1.18.12. Pola startowe ustala się na podstawie najlepszego czasu jednego okrążenia, uzyskanego przez kandydata/zawodnika w którymkolwiek z treningów kwalifikacyjnych danej klasy. Będą one obowiązujące podczas wszystkich wyścigów klasy w danej rundzie.

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

1.18.14. 112% najlepszego czasu okrążenia z treningu kwalifikacyjnego jest limitem, który musi osiągnąć każdy zawodnik w klasie, aby zostać dopuszczonym do wyścigu. O ewentualnym dopuszczeniu do wyścigu zawodnika niespełniającego limitu decyduje dyrektor lub sędzia zawodów.

1.18.15. **W przypadku, gdy na torze wyznaczono odcinek „Joker Lane”, informacja o jego występowaniu zostaje podana w Regulaminie Uzupełniającym Zawodów. Zawodnicy klasy S1 i S2 mogą skorzystać z „Joker Lane” podczas okrążenia treningów wolnych.**

1.18.16. **Korzystanie z „Joker Lane” podczas treningu kwalifikacyjnego jest zabronione.**

1.19. POLA STARTOWE

1.19.1. Usytuowanie pierwszego pola startowego przydzielanego najszybszemu kandydatowi/zawodnikowi, określone jest podczas homologacji toru.

1.19.2. Siatka startowa ma konfigurację 4-4-4- lub 3-3-3- w układzie eszelonowym. Zalecane parametry to: każda linia z przesunięciem 2 metrów; pomiędzy każdym rzędem dystans 9 metrów (dla siatki 4-4-4) oraz 7 metrów (dla siatki 3-3-3-).

1.20. WYŚCIGI

1.20.1. Wyścigi każdej z klas powinny być rozgrywane oddzielnie.

1.20.2. W przypadku niskiej frekwencji wyścigi mogą być łączone- S1 z S2, S4 z C4, C1 z LEGENDS i z Amator, SMJ z SMJ65.

1.20.3. Wyścigi Pucharu KAYO 300 CUP klas- Kayo SM i Kayo Street mogą być łączone odpowiednio z wyścigiem klasy C1 /Amator i C4

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

1.20.5. W klasie S1, S4, S2, SMJ, SMJ65 Mistrzostw Polski odbędą się 2 wyścigi. Do klasyfikacji końcowej zawodów liczone będą wszystkie wyniki.

1.20.6. W klasach C1, LEGENDS, C4, oraz Amator Pucharu Polski odbędą się 2 wyścigi. Do klasyfikacji końcowej zawodów liczone będą wszystkie wyniki.

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

1.20.8. W harmonogramie czasowym zawodów przerwa pomiędzy wyścigami tej samej klasy musi wynosić minimum 1 godz.

1.20.9. **Liczbę okrążeń pozostałych do zakończenia wyścigu ustala się na podstawie przejazdów zawodnika prowadzącego (pierwszego zawodnika) przez pętlę pomiarową na linii start/meta.**

1.20.10. **W trakcie wyścigu zawodnicy klasy S1 i S2 muszą skorzystać z „Joker Lane” jeden raz i tylko jeden raz. Niespełnienie powyższego skutkuje karą w postaci przesunięcia zawodnika o 5 pozycji w dół w wynikach danego wyścigu.**

1.21. RODZAJE STARTU

1.21.1. Start jednoczesny

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

1.22. PROCEDURA STARTOWA

1.22.1. ~~7 minut przed startem~~ Dokładnie o czasie określonym w harmonogramie czasowym zawodów zostaje otwarty wyjazd z parku maszyn na pola startowe.

1.22.2. ~~5 minut przed startem~~ **2 min po otwarciu wjazdu na pola startowe lub po wjeździe pola startowe wszystkich zawodników**, wjazd zostanie zamknięty. Kandydaci/uczestnicy/zawodnicy wyjeżdżając z parku maszyn robią jedno okrążenie zapoznawcze toru i ustawiają się na polach startowych.

1.22.3. Na znak startera zieloną flagą, kandydaci/zawodnicy wykonują jedno okrążenie rozgrzewające. **Starter może zainicjować wspólne rozpoczęcie okrążenia rozgrzewkowego zieloną flagą** lub za pomocą 2 czerwonych flag- przechodząc **brzeżem toru** wzdłuż pól startowych od pierwszego do ostatniego rzędu, zatrzymując się przy każdym z nich, trzymając czerwone flagi. Zawodnicy, których rząd został minięty przez startera, zobowiązani są do natychmiastowego rozpoczęcia okrążenia rozgrzewkowego.

1.22.4. Po przyjechaniu okrążenia rozgrzewkowego wszyscy kandydaci/uczestnicy/zawodnicy wracają na swoje pole startowe, nie wyłączając silników

1.22.5. Osoba funkcyjna stojąca na linii startu z czerwoną, uniesioną flagą, schodzi z toru. Starter zapala czerwone światło, które po 2-5 sekundach gaśnie. Jest to znak do startu i rozpoczęcia wyścigu.

1.22.6. Start opóźniony/deleyed

1.22.7. Jeśli wystąpiłyby problemy zagrażające bezpieczeństwu startu, sędzia odpowiedzialny za start wystawi tablicę „Start opóźniony/delayed” i wystawi czerwoną flagę. Sędzia z czerwoną flagą pozostanie lub wróci na linię startu.

1.22.8. Jeżeli wystąpi to w czasie startu wyścigu (palące się czerwone światło), światło pozostanie włączone a starter wystawi czerwoną flagę wraz z tablicą „start opóźniony/deleyed”.

1.22.9. Po wyeliminowaniu zagrożenia kandydaci/zawodnicy przejadą jedno okrążenie rozgrzewające, a czas wyścigu zostanie zmniejszony o 2 minuty. Kandydat/zawodnik winny opóźnienia startu może zostać ukarany.

1.22.10. Informacje dodatkowe nt procedury startowej

- W momencie palenia się czerwonego światła na sygnalizatorze startowym, motocykl musi stać nieruchomo. Wszelki ruch zostanie potraktowany jako falstart. Kandydat/zawodnik, który popełni falstart, zostanie ukarany dodaniem 10 sekund do czasu wyścigu. O uznaniu falstartu i nałożeniu kary decyduje Sędzia Główny Zawodów. Informacja o nałożeniu kary na kandydata/zawodnika zostanie pokazana za pomocą **żółtej** tablicy numerem startowym.
- **Kandydat/zawodnik, który nie zdążył wjechać na pola startowe w czasie regulaminowego, 2-minutowego otwarcia wjazdu z parku maszyn, zobowiązany jest wystartować do wyścigu z następnej wolnej pozycji na polach startowych, za ostatnim zakwalifikowanym do wyścigu kandydatem/zawodnikiem. W przypadku dwóch lub większej liczby spóźnionych kandydatów/zawodników, ich kolejność ustawienia za ostatnim zakwalifikowanym do wyścigu kandydatem/zawodnikiem ustala się na podstawie wyników treningów kwalifikacyjnych.**
- Kandydat/zawodnik, który będzie miał problemy techniczne podczas okrążenia rozgrzewkowego, może wystartować wyścigu, pod nadzorem osoby funkcyjnej. Wyjazd może nastąpić, gdy ostatni ze startujących kandydatów/zawodników minie linię **startu lub wjazdu z parku maszyn.**
- Kandydat/zawodnik startujący do okrążenia rozgrzewkowego z parku maszyn musi wystartować do wyścigu z następnej wolnej na polach startowych pozycji za ostatnim zakwalifikowanym do wyścigu kandydatem/zawodnikiem. W przypadku dwóch lub więcej spóźnionych kandydatów/zawodników ich kolejność za ostatnim zakwalifikowanym do wyścigu kandydatem/zawodnikiem ustalona zostanie na podstawie wyników treningów kwalifikacyjnych.
- W przypadku awarii sygnalizacji startowej sygnał startu zostanie pokazany machnięciem flagi narodowej przez Startera.

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

1.23. PRZERWANIE WYŚCIGU

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

- **jeśli wyścig został przerwany przed upływem połowy jego dystansu**
 - **Wyścig zostanie powtórzony na skróconym dystansie o liczbę okrążeń ukończonych w przerwany wyścigu powiększoną o 1.**
 - **Kandydaci/zawodnicy wracają do parku maszyn, a ponowny start nastąpi najprędzej, jak to możliwe. Dozwolona jest zmiana motocykla.**

- W klasie S1 i S2 we wznowionym wyścigu wszyscy zawodnicy muszą przejechać przez Joker Lane, zgodnie z zapisem 1.20.09
- jeśli wyścig został przerwany po przekroczeniu połowy jego dystansu,
 - będzie on uznany za zakończony.
 - końcowa kolejność będzie ustalona na podstawie kolejności w ostatnim pełnym okrążeniu, przed przerwaniem wyścigu.
 - W klasach S1 i S2, w wyścigu przerwany, zawodnikom, którzy nie przejechali przez „Joker Lane”, do czasu wyścigu doliczona zostanie korekta czasowa w wysokości podanej w Regulaminie **Uzupełniającym**

1.23.2. Kandydaci/zawodnicy, uznani za winnych przerwania wyścigu – o czym decyduje Sędzia Główny Zawodów – będą sklasyfikowani za kandydatami/zawodnikami, którzy ukończyli większą lub równą im liczbę okrążeń.

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

1.24. KLASYFIKACJA W ZAWODACH

1.24.1. Kandydaci/zawodnicy biorący udział w wyścigu będą sklasyfikowani w kolejności jego ukończenia i liczby pełnych okrążeń, tzn.

- wszyscy kandydaci/zawodnicy, kończący to samo okrążenie co zwycięzca, będą sklasyfikowani w kolejności przekroczenia linii mety. W następnej kolejności kandydaci/zawodnicy z jednym okrążeniem mniej, potem z dwoma itd.
- Kandydaci/zawodnicy muszą przejechać linię mety w ciągu 5 minut po zwycięzcy i pokonać minimum 75% dystansu zwycięzcy, aby być sklasyfikowani w wyścigu. W wyścigu kandydatem/zawodnikiem jest kierowca wraz z motocyklem. W przypadku, gdy kierowca będzie mijał linię mety nie mając kontaktu z motocyklem, wyścig będzie uznany dla niego za zakończony w zależności co lub kto (motocykl lub zawodnik) później osiągnie linię mety.

1.24.2. Za zajęte miejsca w wyścigu klas: S1, S2, S4, SMJ, C1, Legends, C4, Amator oraz Kayo SM i Kayo Street Pucharu Markowego KAYO 300 CUP zawodnicy/kandydaci otrzymują punkty do klasyfikacji indywidualnej zawodów, jak niżej:

Miejsce	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Punkty	25	22	20	18	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

1.24.3. Zawodnik startujący w połączonych wyścigach może być sklasyfikowany tylko w jednej z tych klas, stosownie do złożonego zgłoszenia. Zasada ta nie dotyczy Mistrzostw Polski klas S2, SMJ65 oraz Pucharu Markowego Kayo 300 gdzie zawodnicy klasyfikowani są w obu klasach.

1.24.4. Zwycięzcą zawodów w klasie we wszystkich klasach Mistrzostw Polski, Mistrzostw Polski Juniorów, Pucharu Polski oraz Pucharu Markowego zostaje zawodnik, który uzyskał największą ilość punktów, łącznie w obu wyścigach danej klasy. W przypadku remisu punktowego o wyższej pozycji decydować będzie lepszy wynik jednego wyścigu zawodnika. W przypadku dalszego remisu decydować będzie wyższa pozycja w drugim wyścigu.

1.24.5. Kierownik chronometrażu ma obowiązek przesłania wyników zawodów wraz z klasyfikacjami generalnymi w formie elektronicznej do BST PZM, w ciągu 48 godzin od ich zakończenia.

1.25. PROTESTY

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

- 30 minut po ogłoszeniu prowizorycznych wyników, jeżeli protest dotyczy tych wyników,
- 30 minut po zakończeniu wyścigu – w sprawach dotyczących motocykla, paliwa, zachowania zawodnika itp.

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

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

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

- **1500 zł**, gdy konieczne jest rozbieranie silnika 2 cylindrowego,

- 1000 zł , gdy konieczne jest rozbieranie silnika 1 cylindrowego,
- 500 zł w pozostałych przypadkach.

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

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

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

1.25.6. Jeżeli strona, która składa protest jest stroną wygraną, kaucja musi zostać zwrócona. Na stronę przegraną zostanie nałożona kara przez Sędziego Głównego Zawodów.

1.25.7. Wzór formularza protestu zawiera załącznik 4.11 do regulaminu.

1.25.8. Materiał wideo pochodzący z kamer niezgłoszonych lub zamontowanych niezgodnie z punktem 2.26 nie może stanowić dowodu w postępowaniu protestowym.

1.26. INSTRUKCJE I KOMUNIKATY DLA KANDYDATÓW/ZAWODNIKÓW

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

1.27. KLASYFIKACJA KOŃCOWA ROZGRYWEK

1.27.1. Mistrzostw Polski S1, S2, S4, SMJ, SMJ65 ; Pucharu Polski C1, Legends i C4 oraz Puchary Kayo 300 Kayo SM i Kayo Street– indywidualna, oddzielna dla każdej klasy. Miejsce zawodnika w klasyfikacji końcowej (jak i w trakcie sezonu) wylicza się sumując jego punkty z wszystkich wyścigów sezonu pomniejszone o:

- pomniejszona o 1 najniżej punktowy wyścig (w przypadku odbycia w sezonie mniej niż 6 rund)
- pomniejszona o 2 najniżej punktowane wyścigi (w przypadku odbycia w sezonie więcej niż 5 rund)

Wyścigi, z których zawodnik został zdyskwalifikowany wliczane są do sumy wyścigów punktowanych

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

1.27.3. Warunkiem przyznania tytułu Mistrza i v-ce Mistrza Polski w klasie S1, S4, S2, SMJ, SM65

- jest zdobycie w zaliczonych rundach co najmniej 50% liczby punktów, możliwych do zdobycia we wszystkich odbytych rundach (RSM 3.10.1.)
- sklasyfikowanie minimum 6 zawodników

1.27.4. Tytuł II v-ce Mistrza Polski zostanie przyznany, gdy sklasyfikowanych będzie minimum 9 zawodników.

1.27.5. Warunkiem przyznania tytułu w klasie Legends jest sklasyfikowane minimum 6 zawodników

1.28. KLASYFIKACJA ZESPOŁÓW SPONSORSKICH

1.28.1. Dla Mistrzostw Polski oraz Pucharu Polski prowadzona będzie odrębna klasyfikacja zespołów sponsorskich. Warunkiem uczestnictwa zespołu w klasyfikacji jest wykupienie licencji sponsorskiej dla każdego zawodnika oraz członka zespołu.

1.28.2. Skład zespołu (zarówno liczbowy, jak i osobowy) nie podlega limitom i może ulegać zmianom w trakcie sezonu.

1.28.3. Zawodnik każdorazowo zobowiązany jest do zgłoszenia przynależności do zespołu sponsorskiego podczas rejestracji na zawody.

1.28.4. Do klasyfikacji, prowadzonej wyłącznie jako łączna punktacja sezonu, zaliczane są punkty zdobyte przez maksymalnie dwóch najwyżej sklasyfikowanych zawodników danego zespołu w każdej klasie, we wszystkich rundach.

1.28.5. Z klasyfikacji wyłączone są punkty zdobyte w klasie SMJ65 (zawodnicy klasy SMJ65 zostaną uwzględnione w klasie SMJ) oraz w klasie Amator.

1.28.6. Klasyfikacja zostanie uruchomiona pod warunkiem zgłoszenia do rozgrywek co najmniej trzech zespołów.

1.28.7. Zespół, który zajmie pierwsze miejsce w klasyfikacji końcowej sezonu, otrzyma pamiątkowy puchar.

1.29. KLASYFIKACJA KLUBOWA

1.29.1. Dla Mistrzostw Polski oraz Pucharu Polski prowadzona będzie odrębna klasyfikacja klubowa

1.29.2. Skład liczbowy i osobowy zespołu klubowego nie jest limitowany i może się zmieniać.

1.29.3. Do klasyfikacji zalicza się punkty zdobyte w sezonie przez max. 3 najlepiej sklasyfikowanych członków klubów każdych zawodach w klasie.

1.29.4. Klasyfikacja będzie prowadzona osobno dla Mistrzostw Polski (klas S1, S2, S4, SMJ) i Pucharu Polski (klas C1, C4).

1.29.5. Pierwsze trzy kluby otrzymają pamiątkowe puchary wręczone podczas odpowiednich zakończeń sezonu. Puchar Markowy nie będą dodatkowo liczone do klasyfikacji klubowej

1.29.6. Kandydaci nie uzyskują punktów do klasyfikacji sezonu, jednakże punkty, które uzyskali za miejsca zajęte w poszczególnych wyścigach nie są przyznawane następnym w kolejności zawodnikom. Aby otrzymać w/w punkty, Kandydat musi wykonać procedurę opisaną w Regulaminie Sportu Motocyklowego.

1.30. PARKI MASZYN

1.30.1. Park maszyn

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

1.30.2. Depot

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

2. REGULAMIN TECHNICZNY

2.1. DEFINICJA MOTOCYKLA

Motocykl jest to pojazd napędzany silnikiem, mający cztery koła lub mniej, wszystkie – poza szczególnymi przypadkami – stale stykające się z podłożem.

2.2. KATEGORIE I GRUPY MOTOCYKLI

Motocykle podzielone są na kategorie, grupy i klasy. Podział ten powinien 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. W Polsce rozgrywane są zawody tylko dla motocykli kategorii I grupy A1 (dwukołowe pojazdy jednośladowe). Zawody dla pozostałych kategorii i grup ustalonych przez FIM mogą być rozgrywane na podstawie specjalnej uchwały GKSM PZM.

2.3. TURBODOŁADOWANIE

Turbodoładowanie w sensie urządzenia jakiegokolwiek rodzaju jest zabronione na każdych zawodach, z wyjątkiem prób bicia rekordu, sprintu i dragsterów.

2.4. TELEMETRIA

Niedozwolone jest przekazywanie w jakikolwiek sposób informacji z/do poruszającego się motocykla. Organizator może wymagać zainstalowania na motocyklu oficjalnego urządzenia przekaźnikowego. Urządzenie służące do automatycznego pomiaru czasu nie jest uważane za telemetrię. Urządzenie takie nie może zakłócać w jakikolwiek sposób oficjalnego pomiaru czasu.

2.5. WYMAGANIA OGÓLNE

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

- we wszystkich motocyklach zabronione jest użycie tytanu jako materiału konstrukcyjnego ramy, osi wahaczy i osi kół
- osie kół nie mogą być wykonane ze stopów lekkich
- zezwala się na stosowanie śrub i nakrętek ze stopów tytanu
- w czasie zawodów należy przeprowadzać badanie na obecność tytanu

2.6. OSŁONA UKŁADU NAPĘDOWEGO

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

2.7. URZĄDZENIA ROZRUCHOWE

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

2.8. UKŁAD WYDECHOWY

Układy wydechowe muszą całkowicie odpowiadać wymaganiom przepisów o kontroli głośności. Koniec rury wydechowej na odcinku min. 30 mm musi być poziomy i równoległy do centralnej osi motocykla (z tolerancją $\pm 10^\circ$). Koniec układu wydechowego nie może wystawać do tyłu poza linię pionową styczną do średnicy zewnętrznej tylnej opony.

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

2.9. KIEROWNICE

Końce rury kierownicy muszą być zaślepione twardym materiałem lub pokryte gumą.

Zabrania się spawania kierownicy wykonanej ze stopów lekkich. Minimalna szerokość kierownicy powinna wynosić 64 cm.

2.10. DŹWIGNIE STERUJĄCE

Wszystkie dźwignie na kierownicy muszą być zakończone kulkami o średnicy minimum 19 mm, stanowiącymi integralną część dźwigni. Kulki te mogą być także spłaszczone, lecz wszystkie ich strony muszą być zaokrąglone, a grubość spłaszczonej części kulki musi wynosić min. 14 mm. Każda dźwignia sterująca zarówno ręczna jak i nożna, musi być zamontowana na oddzielnej osi obrotu. Jeśli dźwignia hamulca jest zamocowana na osi podnóżka, musi

pracować w każdych warunkach nawet, gdy podnóżek jest urwany lub zdeformowany.

2.11. STEROWANIE PRZEPUSTNICY

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

2.12. PODNÓŻKI

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

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

2.13. HAMULCE

Wszystkie motocykle muszą posiadać dwa, sprawnie działające hamulce (po jednym na każde koło), sterowane i działające niezależnie. Śruby mocujące obudowy zacisków muszą posiadać otwory i winny być zabezpieczone drutem stalowym przed odkręceniem.

2.14. KOŁA I OPONY

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

Minimalna głębokość bieżnika opony, podczas odbioru technicznego musi wynosić min. 2,5 mm. Maksymalna nie może przekroczyć 10 mm.

Opona typu „slick” musi posiadać widoczne zagłębienie kontrolne, powtarzające się co 120 st. na obwodzie opony.

Dopuszczalne jest stosowanie dwóch rodzajów kół

- średnicy nie większej niż 17 cali
- średnicy większej niż 17 cali

Tylko klasa S1:

Należy zadeklarować rodzaj kół używanych w danym sezonie. Dla zawodników używających kół o średnicy powyżej 17 cali nadany zostanie numer startowy z literą „H”.

Tylko podczas pierwszych zawodów sezonu dopuszczalne jest używanie dowolnych rozmiarów kół. Od drugiej rundy do końca sezonu zawodnicy zobowiązani są do używania tego samego rodzaju kół. Użycie kół innych niż zadeklarowane spowoduje niezaliczenie punktów do klasyfikacji generalnej sezonu.

2.15. ZBIORNIKI PALIWA

Maksymalna pojemność zbiornika jest ograniczona do 24 litrów. Zbiornik paliwa musi być pojedynczym naczyniem zamocowanym na motocyklu w sposób bezpieczny. Zbiorniki w siedzeniach i zbiorniki dodatkowe uważa się za niebezpieczne i stosowanie ich jest zabronione.

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

Wszystkie śruby spustowe i kontrolne oleju muszą być przewiercone i zabezpieczone drutem stalowym w sposób uniemożliwiający samoczynne odkręcenie. Zabezpieczone przed samoczynnym odkręceniem muszą być także filtry oleju. O prawidłowości zabezpieczeń decyduje kierownik Komisji Technicznej. Zabronione jest tankowanie motocykla poprzez wymianę zbiornika.

2.16. SYSTEMY ODPOWIETRZANIA SILNIKA

Odpowietrzenia silnika i skrzyni biegów muszą być doprowadzone do dedykowanego dla motocykli SuperMoto zbiorniczka przechwytyjącego. Zbiornik ten musi spełniać wymagania odnośnie do szczelności (zabronione jest stosowanie puszek po napojach, butelek dziecięcych, pojemników lekarskich itp.). Motocykle z silnikami 4-suwowymi muszą posiadać zamknięty system odpowietrzający.

2.17. PALIWA, OLEJE I PŁYNY CHŁODZĄCE

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

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

Do układu chłodzenia wolno stosować wyłącznie wodę lub wodę z dodatkiem alkoholu etylowego. Korki wlewowe chłodnicy muszą być zabezpieczone przed odkręceniem.

2.18. ODCIĘCIE ZAPŁONU/NAPĘDU

Motocykl musi być wyposażony w skuteczny wyłącznik awaryjny umożliwiający natychmiastowe odcięcie napędu:

- dostępny dla zawodnika w pozycji jazdy
- dostępny dla obsługi/Komisji Technicznej bez konieczności demontażu elementów.

Wyłącznik awaryjny oraz procedura jego użycia mogą być wymagane podczas odbioru technicznego

2.19. MOTOCYKLE ELEKTRYCZNE (EVP)

2.19.1. Motocykle EPV mogą zostać dopuszczone do startu wyłącznie w klasach S1, S4, C1, LEGENDS , C4 i Amator

2.19.2. Organizator ma prawo odmówić dopuszczenia motocykla EPV do klasy, jeżeli:

- nie jest możliwe jednoznaczne potwierdzenie parametrów pojazdu
- pojazd nie spełnia wymagań bezpieczeństwa
- pojazd stwarza ryzyko dla uczestników lub obsługi

2.19.3. Parametry konstrukcyjne

- minimalna masa motocykla w stanie gotowym do jazdy: 113 kg
- minimalny rozstaw osi (przy uniesionych obu kołach nad podłoże): 1400 mm

2.19.4. Dla motocykli EPV, wymagany jest limit maksymalnej mocy 45 kW (60 KM) mierzone na kole motocykla

2.19.5. Motocykl EPV musi umożliwiać ustawienie oraz zablokowanie mocy w limicie, o którym mowa w 1.19.4, w sposób weryfikowalny i zabezpieczony na:

- 24h w przypadku zawodów jedno dniowych
- 48h w przypadku zawodów 2 dniowych zawodów.

Zablokowanie mocy powinno zostać dokonane podczas odbioru technicznego. Wymagane jest zastosowanie zabezpieczenia uniemożliwiającego zmianę ustawień po odbiorze technicznym (np. blokada trybu, procedura „race mode”).

2.19.6. Zmiana ustawień wpływających na moc po odbiorze technicznym, bez zgody Sędziego Technicznego, stanowi naruszenie regulaminu i skutkuje karą dyskwalifikacji

2.19.7. Aby jednoznacznie określić i zidentyfikować stan motocykla wymagana jest minimum jedna lampka lub komunikat/instrukcja na kierownicy lub panelu wskaźników/desce rozdzielczej

Stan motocykla – protokół kolorów LED: wskaźniki informują, czy motocykl jest:

- **BEZPIECZNY**- Bieg neutralny: zielony/niebieski/biały migający (Zasilanie włączone, napięcie > 60 V DC, tryb jazdy wyłączony/Drive Mode OFF); częstotliwość migania: 1 Hz
- **BEZPIECZNY W TRYBIE JAZDY** (Drive Mode ON): zielony/niebieski/biały stały (napęd włączony)
- **ZAŁECANE**: wskazanie na desce: GO
- **NIEBEZPIECZNY**: czerwony stały albo brak światła (stan zagrożenia, np. uszkodzenie izolacji itd.)
- **ŁADOWANIE** (zalecane): dowolny kolor, ale inny niż powyższe wskazania.

2.19.8. W przypadku wątpliwości co do klasyfikacji EPV, decyzję podejmuje Komisja Techniczna/Sędzia Techniczny.

2.20. WYMAGANIA BEZPIECZEŃSTWA INSTALACJI ELEKTRYCZNEJ W MOTOCYKLACH ELEKTRYCZNYCH

2.20.1. Elementy układu wysokiego napięcia muszą być trwale osłonięte, zabezpieczone przed uszkodzeniem mechanicznym oraz przed kontaktem przypadkowym.

2.20.2. Przewody układu HV prowadzone poza obudowami/osłonami muszą być oznaczone kolorem pomarańczowym.

2.20.3. Znaki ostrzegawcze „WYSOKIE NAPIĘCIE” muszą być umieszczone na osłonach ochronnych urządzeń elektrycznych lub w ich bezpośrednim sąsiedztwie po obu stronach motocykla; wszystkie znaki muszą przedstawiać czarną błyskawicę wewnątrz żółtego trójkąta z czarną obwódką.

Boki trójkąta muszą mieć długość co najmniej 80 mm (o ile to możliwe), przy czym w razie potrzeby i możliwości praktycznych znak może być większy.

2.20.4. Zabrania się startu motocyklem z:

- akumulatorem uszkodzonym, odkształconym, nieszczelnym lub wykazującym ślady przegrzania,
- luźnym mocowaniem akumulatora,
- widocznymi uszkodzeniami obudów i osłon HV,
- nieprawidłowo zabezpieczonym gniazdem ładowania.

2.21. ŁADOWANIE MOTOCYKLI ELEKTRYCZNYCH, PARK MASZYN I ORGANIZACJA Paddocku

- ładowanie może odbywać się wyłącznie w miejscu bezpiecznym od słońca i deszczu, w strefie wentylowanej, z zachowaniem zasad ppoż. i BHP.
- Motocykl ładowany może być wyłącznie w trybie odłączonego napędu (Drive Mode OFF)
- Podczas ładowania nie wolno wykonywać żadnych prac serwisowych
- Zawodnik korzystający z EPV odpowiada za organizację i bezpieczeństwo ładowania (w tym za sprzęt, przedłużacze, zabezpieczenia i nadzór). Organizator może wymagać „samowystarczalności energetycznej” w paddocku, jeżeli wynika to z infrastruktury obiektu.
- ładowanie może odbywać się wyłącznie przy użyciu ładowarki zatwierdzonej przez producenta motocykla

2.22. WYMAGANIA PPOŻ. I WYPOSAŻENIE OBOWIĄZKOWE

2.22.1. Zawodnik startujący na EPV ma obowiązek zapewnić na stanowisku serwisowym

- gaśnicę przeznaczoną do pożarów baterii litowych (np. F-500 Lithium) o minimalnej pojemności 2 litrów lub równoważną
- Mata elektroizolacyjna zgodna z normą CEI 61111 Class 0

2.22.2. Organizator ma obowiązek zapewnić w wyznaczonej strefie w paddocku oraz w wyznaczonym miejscu na torze:

- Minimum 1 gaśnicę przeznaczoną do pożarów baterii litowych (np. F-500 Lithium) o minimalnej pojemności 6 litrów lub równoważną.
- Koc gaśniczy do baterii litowo-jonowych o minimalnym wymiarze 3x3 m
- Automatyczny Defibrylator Zewnętrzny zgodny z Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/745
- Rękawice ochronne spełniające normę: CEI 60903-2002 lub CEI 60903-2003
- Hak/bosak dielektryczny spełniający normę CEI 61235 lub EN 50508

2.23. WYPOSAŻENIE OCHRONNE ZAWODNIKÓW

Zawodnicy biorący udział w treningach i zawodach muszą posiadać odpowiednie wyposażenie indywidualne:

- kombinezon jednoczęściowy skórzany lub wykonany z atestowanego przez FIM materiału,
- atestowany kask motocyklowy (wg norm FIM),
- buty i rękawice motocyklowe.
- ochrona oczu, tj. okulary (gogle) ochronne lub kask typu zamkniętego (integralny).
- **ochraniacz kręgosłupa oraz klatki piersiowej**

Nieskórzane materiały mogą być użyte, jeśli spełniają następujące wymagania:

- ognioodporny
- odporny na ścieranie
- współczynnik tarcia podobny dla wszystkich rodzajów asfaltu
- zdolny do pochłaniania potu
- nietoksyczny i nie powodujący uczuleń
- nietopliwy

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

Następujące obszary muszą być wzmocnione przynajmniej dwuczęściową warstwą skóry albo materiałem absorbującym energię uderzenia o grubości 8 mm:

- ramiona
- kostki
- obie strony torsu
- staw biodrowy
- tył torsu
- kolana

Buty zawodnika muszą być wykonane ze skóry lub materiału zastępczego. Wysokość cholewki min. 200 mm dopasowana tak, aby wraz z ubraniem buty całkowicie osłaniały nogi.

Zawodnicy muszą nosić rękawice, które razem z kombinezonem i butami będą całkowicie zakrywały zawodnika od szyi do stóp.

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

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

Zabrania się stosowania kamer zamontowanych na kasku **lub w kasku, a także na zawodniku (na odzieży, ochraniaczach lub na ciele zawodnika)** przez cały czas trwania zawodów.

2.24. KASKI OCHRONNE

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

- FIM - FRHPhe-01 (till 31.12.2025) or FRHPhe-02
- Europa - ECE 22-05 or ECE 22-06 'P', 'NP' lub 'J'
- Japonia - JIS T 8133 : 2015
- USA - SNELL M2015 ; SNELL M2020D ; SNELL M2020R ; SNELL 2025R ; SNELL 2025D

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

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

2.24.3. Kaski używane w zawodach muszą być nieuszkodzone i nie może być w jakikolwiek sposób zmieniona ich pierwotna budowa. W przypadku stwierdzenia przez komisję techniczną, iż kask jest uszkodzony, zostaje on zatrzymany do końca zawodów, a zawodnik musi przedstawić do kontroli inny kask

2.24.4. Po wypadku, w którym nastąpiło uderzenie głową, kask musi być przedstawiony Komisji Technicznej do sprawdzenia.

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

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

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

2.25. ZDZIERALNE FOLIE OCHRONNE

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

2.26. KAMERY

2.26.1. **Dopuszcza się możliwość montażu kamery wyłącznie na motocyklu, pod warunkiem spełnienia łącznie następujących wymagań:**

- kamera nie może wystawać poza obrys motocykla,
- kamera nie może zasłaniać numeru startowego ani innych oznaczeń identyfikacyjnych wymaganych regulaminem,
- kamera musi być zamocowana w sposób trwały, w szczególności z zastosowaniem dodatkowego zabezpieczenia (np. zadrutowania / linki zabezpieczającej),
- montaż kamery musi zostać zgłoszony najpóźniej podczas odbiór technicznego

2.26.2. **Wyjazd na tor z kamerą niezgłoszoną do organizatora skutkuje możliwością nałożeniem przez Sędziego Głównego Zawodów kary w postaci: upomnienie, kara czasowa, wykluczenie.**

2.26.3. **Organizator zastrzega sobie prawo do umieszczenia kamery rejestrującej na motocyklu zawodnika na warunkach określonych przez Organizatora w porozumieniu z zawodnikiem**

2.27. KONTROLA GŁOŚNOŚCI

2.27.1. **Obowiązujący maksymalny poziom głośności wynosi 113 dB/A dla każdego motocykla.**

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

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

2.27.4. Aparatura do badania poziomu głośności powinna odpowiadać normie międzynarodowej IEC 651, typ 1 lub typ 2. Miernik poziomu głośności winien posiadać układ kalibracyjny pozwalający na sprawdzenie i regulację miernika podczas badań. Należy zawsze ustawiać miernik na „zwolnioną odpowiedź”.

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

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

2.27.7. Należy zawsze zaokrąglić odczyty w dół, tj. 90 dB/A zamiast 90,9 dB/A.

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

2.27.9. Przy wietrze większym niż umiarkowanym motocykle powinny stać przodem do kierunku wiatru.

2.28. NUMERY STARTOWE

2.28.1. Numery startowe nadaje organizator zawodów i zapewnia możliwość ich nabycia. Numery raz nadane zawodnikowi obowiązują go do końca sezonu.

2.28.2. Numery raz nadane zawodnikowi obowiązują go do końca sezonu. Numery startowe rezerwowane są w systemie prowadzonym na stronie motoreults.pl.

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

2.28.4. Minimalne rozmiar wszystkich przednich cyfr:

- wysokość: 140 mm
- szerokość: 70 mm
- rozstaw: 20 mm

Minimalne rozmiar wszystkich bocznych cyfr:

- wysokość: 100 mm
- szerokość: 50 mm
- rozstaw: 20 mm

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

- ~~klasa S1, S4, S2 – dowolne~~
- ~~klasa C1 – białe tło i czerwone cyfry~~
- ~~klasa C4 – niebieskie tło i białe cyfry~~
- ~~klasa SMJ – czerwone tło i białe cyfry~~
- ~~klasa SMJ65 – czerwone tło i żółte cyfry~~
- ~~klasa Amator – białe tło i zielone cyfry~~
- ~~klasa Kayo SM i Kayo Street – pomarańczowe tło i czarne cyfry~~

2.28.6. W klasie S1, S4 zabronione jest stosowanie zestawów kolorystycznych tła i cyfr przyporządkowanych klasom Pucharu Polski C1, C4, SMJ, SMJ65 oraz Amator.

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

- ~~Czarny 9005~~
- ~~Żółty 1003~~
- ~~Czerwony 3020~~
- ~~Zielony 6002~~
- ~~Biały 9010~~
- ~~Niebieski 5005~~
- ~~Pomarańczowy 2017~~

2.28.8. Niewykorzystanych numerów startowych z pierwszej „trójki” danej klasy Mistrzostw Polski w klasyfikacji poprzedniego sezonu, nie wolno nadawać zawodnikom, którzy nie nabyli do tego uprawnień. Zawodnicy mogą startować z własnymi, tradycyjnymi numerami startowymi, spełniającymi powyższe zasady.

2.28.9. Numery muszą być czytelne. To znaczy:

- **tło musi być jednolite**
- **kontrast pomiędzy numerem a tłem musi umożliwiać odczyt numeru z odległości zapewniającej identyfikację motocykla na torze**

2.28.10. Zabrania się stosowania numerów startowych oraz tła numerów o wykończeniu lustrzanym, metalizowanym, odbłaskowym lub innym utrudniającym identyfikację motocykla z odległości.

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

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

2.29. DOPUSZCZALNE METODY NAPEŁDU

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

2.30. REGULAMINU TECHNICZNEGO ROZGRYWEK SUPERMOTO KAYO 300 CUP

Motocykl musi być zgodny z ogólnymi przepisami technicznymi PZM Supermoto oraz poniższym wykazem części dozwolonych:

KLASA	KAYO 300 CUP SM i Street					
MOTOCYKLE	MODEL	INDEKS	DOZWOLONE WSZYSTKIE CZĘŚCI MONTOWANE ORYGINALNIE W MODELACH MOTOCYKLI DOPUSZCZONYCH DO STARTÓW W KLASIE, NAWET JEŻELI ICH INDEKS NIE ZNAJDUJE SIĘ W WYKAZIE			
	Kayo T4 250 Enduro	DB-KAYO-T4-E				
	Kayo T4 300 Enduro	DB-KAYO-T4-300-E				
	Kayo K5 300 Enduro	DB-KAYO-K5-E				
	Kayo K5 300 SM	DB-KAYO-K5-SM				
CZĘŚCI	SILNIK	GAŹNIK	LAGI	AMORTYZAT OR TYŁ	HAMULCE PRZÓD	HAMULCE TYŁ
	101000-0640-02	DIRT-345	DIRT-621/2	DIRT-654	DIRT-614, DIRT-261, DIRT-362,	DIRT-270, DIRT-271, DIRT-269,
	DIRT-342	102000-0102	DIRT-274/8	DIRT-338	DIRT-256,	405000-0120
			DIRT-278, DIRT-274			405009-0014
						DIRT-267, DIRT-266
	MAGNETO	MODUŁ	OPONY	MARKA OPON	FELGI	WYDECH
	T4-10-1	DIRT-711	Przód: 17' Tył: 17'	sucho - dowolne	PRZÓD: DIRT-741	DIRT-192, DIRT-346
	101045-0098	101029-1752		deszcz - dowolne	TYŁ: DIRT-742	106002-0053
						DIRT-413
						https://dominator.pl/pl/c/K5-300-ENDURO/1146
						106001-0080, 106001-0128
	KRZYWKI	INNE				
	NIE					

2.31. ODBIÓR TECHNICZNY

2.31.1. W regulaminie uzupełniającym zawodów musi być podane miejsce i czas odbioru technicznego. Zespoły lub kandydaci/zawodnicy, którzy nie dostosują się do harmonogramu odbioru technicznego, nie będą dopuszczeni do wzięcia udziału w zawodach.

2.31.2. Do odbioru kandydat/zawodnik lub jego mechanik musi zgłosić się z motocyklem, kombinezonem i kaskiem oraz dokumentami, w celu sprawdzenia zgodności motocykla i wyposażenia osobistego kandydata/zawodnika z niniejszym regulaminem. Kandydat/zawodnik niestosujący się do tego wymogu nie będzie dopuszczony do zawodów. Podczas badania technicznego dopuszcza się tylko obecność kandydata/zawodnika i dwóch mechaników. Na żądanie Komisji Technicznej kandydat/zawodnik musi stawić się osobiście na badanie techniczne.

2.31.3. Odbiór techniczny obejmuje sprawdzenie zgodności motocykli i wyposażenia indywidualnego kandydatów/zawodników z niniejszym regulaminem oraz regulaminami technicznymi obowiązującymi dla poszczególnych klas Mistrzostw Polski, Pucharu Polski i Pucharu Markowego Kayo.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.31.13. Motocykl podstawiony do badania musi być czysty.

2.32. ELEMENTY NIEBEZPIECZNE

Następujące elementy MUSZĄ BYĆ usunięte:

- Reflektor, tylna lampa, kierunkowskazy (dopuszcza się zaklejenie ich taśmą). W przypadku demontażu otwory muszą być zakryte przez odpowiedni materiał.
- Lusterka wsteczne
- Uchwyt tablicy rejestracyjnej
- Skrzynka narzędziowa
- Mocowania (haki) na kask i bagażniki
- Podnóżki pasażera (dopuszcza się zabezpieczenie przed samoczynnym otwarciem)
- Uchwyty dla pasażera
- Stelaże ochronne, podstawki boczne i główne (ich uchwyty muszą pozostać) – dotyczy wszystkich klas.

3. REGULAMIN FINANSOWY

3.1. WPISOWE DO ZAWODÓW

Wpisowe do zawodów SuperMoto wynosi:

- Mistrzostwa Polski (S1, S4) - maksymalnie 500 zł
- Mistrzostwa Polski (S2) - maksymalnie 400 zł
- Puchar Polski (C1 i Legends) - maksymalnie 400 zł
- Puchar Polski (C4) - maksymalnie 400 zł
- Puchar Polski (Amator) - maksymalnie 400 zł
- Puchar Polski (SMJ) -maksymalnie 250 zł
- Puchar Polski (SMJ65) - maksymalnie 250 zł
- Puchar Markowy Kayo 300 -maksymalnie 300 zł

Wpisowe do zawodów zagranicznych regulują organizatorzy wykonawczy tych imprez. Wpisowe do rund Mistrzostw Okręgów regulują stosowne regulaminy.

3.2. NAGRODY

3.2.1. Organizator zawodów krajowych zakupi i wręczy pamiątkowe puchary dla trzech pierwszych kandydatów/zawodników w klasyfikacji generalnej w klasie S1, S4 Mistrzostw Polski i C1/Legends /C4/SMJ/SMJ65/ Amator Pucharu Polski oraz wypłaci nagrody finansowe dla klasy S1, S4 Mistrzostw Polski wg poniższej tabeli. Ilość zawodników – do ustalenia wysokości nagród i liczby nagradzanych – ustala się na podstawie listy zawodników dopuszczonych do treningów kwalifikacyjnych.

Miejsce	Klasa S1	
	od 6 do 12 zawodników	powyżej 12 zawodników
I	300 zł	400 zł
II	200 zł	300 zł
III	100 zł	200 zł
Razem	600 zł	900 zł

W przypadku udziału mniej niż 6 zawodników w klasie, Organizator ma prawo przyznać puchar tylko za zdobycie pierwszego miejsca.

3.2.2. Stawki podane w tabeli są kwotami minimalnymi brutto. Organizator może wypłacić nagrody w kwotach wyższych. Wypłaty nagród organizator dokonuje po ogłoszeniu wyników ostatecznych, bezpośrednio zawodnikowi lub upoważnionemu pisemnie przedstawicielowi klubu zawodnika. Nagrody nie odebrane w terminie 3 dni od zakończenia zawodów przechodzą na własność Organizatora.

3.2.3. W przypadku imprez poza granicami kraju Polski Związek Motorowy ufunduje puchary za 3 pierwsze miejsca w klasyfikacji generalnej rund wg zasad obowiązujących w zawodach krajowych.

3.3. OPŁATY W MISTRZOSTWACH POLSKI I PUCHARZE POLSKI

3.3.1. Za wystawienie nowej licencji wraz z ubezpieczeniem - zgodnie z komunikatem BST PZM z dnia 20.12.2018 r.

3.3.2. Za egzamin na licencję sportową - zgodnie z komunikatem BST PZM z dnia 20.12.2018 r.

3.3.3. Za wystawienie duplikatu licencji - zgodnie z komunikatem BST PZM z dnia 20.12.2018 r.

3.3.4. Link do komunikatu:

https://pzm.pl/pliki/zg/ubezpieczenia/komunikat_ubezpieczenia_21.12.2022.pdf

3.3.5. Jeżeli zgłoszenie zawodnika dotarło do organizatora w II terminie (zgodnie z terminem wyznaczonym

3.3.6. w Regulaminie Uzupełniającym zawodów) to ma on prawo pobrać wpisowe powiększone o 50%

3.3.7. Za brak maty ekologicznej – 300 zł

3.3.8. Za nierespektowanie poleceń osób funkcyjnych – do 500 zł

3.3.9. Kaucja przy składaniu protestu: 1500 zł gdy konieczne jest rozbieranie silnika 2 cylindrowego

- 1000 zł gdy konieczne jest rozbieranie silnika 1 cylindrowego
- 500 zł w pozostałych przypadkach

3.3.10. Niezapłacenie kary finansowej nałożonej przez Sędziego Głównego Zawodów może skutkować zastosowaniem sankcji dyscyplinarnych, w szczególności: dyskwalifikacją oraz/lub zawieszeniem licencji zawodnika.

4. OBOWIĄZUJĄCE WZORY DRUKÓW I TABELE INFORMACYJNE

4.1. Zgłoszenie na egzamin na licencję do uprawiania dyscypliny – sport motocyklowy



**ZGŁOSZENIE NA EGZAMIN NA LICENCJĘ
DO UPRAWIANIA DYSCYPLINY - SPORT MOTOCYKLOWY**

Proszę o przyjęcie zgłoszenia na egzamin na licencję sportu motocyklowego.

Nazwisko i imię: _____

Data urodzenia: _____

Przynależność klubowa: _____

Data i podpis wnioskodawcy

Dotyczy osób niepełnoletnich:

*„Jako prawni opiekunowie naszego małoletniego syna/naszej małoletniej córki,
wyrażamy zgodę na uprawianie przez niego/nią dyscypliny - sport motocyklowy”.*

Data i podpis opiekuna prawnego (1) - czytelny

Data i podpis opiekuna prawnego (2) - czytelny

Potwierdzam przynależność klubową,
zgodność danych wnioskującego
oraz złożonych podpisów.

Data, podpis i pieczęć Klubu

dot. osób zrzeszonych w klubie.

ZAŚWIADCZENIE LEKARSKIE

Stwierdzam brak przeciwwskazań do uprawiania dyscypliny – SPORT MOTOCYKLOWY

przez Pana/Panią: (imię i nazwisko wnioskodawcy) _____

Pieczęć jednostki wydającej zaświadczenie

Data, podpis i pieczęć lekarza posiadającego
specjalizację z zakresu medycyny sportowej

Klauzula informacyjna dot. przetwarzania danych osobowych

W związku z koniecznością przetwarzania danych osobowych informujemy, że:

- Administratorem danych osobowych podanych w zgłoszeniu na egzamin jest Polski Związek Motorowy (PZM) z siedzibą w Warszawie (02-518), przy ul. Kazimierzowskiej 66;
- Podanie danych jest niezbędne do przystąpienia do egzaminu na licencję w danym sporcie motorowym, a ich niepodanie uniemożliwi uczestnictwo w egzaminie.
- Dane osobowe będą przetwarzane w celu:
 - sporządzenia protokołu z egzaminu na licencję w danym sporcie motorowym;
 - wydania zaświadczenia z ww. egzaminu;
 - oceny zdolności do uprawiania danej dyscypliny sportu motorowego, na podstawie zaświadczenia lekarskiego;
 - potwierdzenia przynależności klubowej.
- Podstawą prawną przetwarzania danych osobowych jest art. 6 ust. 1 lit. b RODO, tj. przetwarzanie niezbędne do wykonania umowy lub podjęcia działań na wniosek osoby, której dane dotyczą, związanych z przeprowadzeniem egzaminu.
- PZM będzie przechowywał dane osobowe przez okres 2 lat, od dnia przystąpienia do egzaminu.
- Prawa przysługujące osobie, której dane dotyczą to:
 - żądanie dostępu do danych osobowych, ich sprostowania oraz otrzymania kopii tych danych, jak również otrzymania pełnej informacji o ich przetwarzaniu;
 - żądanie usunięcia danych osobowych lub ograniczenia ich przetwarzania wyłącznie do ich przechowywania, a także wniesienia sprzeciwu wobec ich przetwarzania;
 - żądanie przenoszenia danych, w tym otrzymania podanych danych w postaci pliku komputerowego w powszechnie używanym formacie lub przesłania tego pliku innemu administratorowi;
 - wniesienie skargi do Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych, na przetwarzanie danych osobowych przez PZM.
- Wszelkie wnioski, pytania i żądania związane z tym przetwarzaniem można kierować do inspektora ochrony danych PZM na adres e-mail: iod@pzm.pl



**PROTOKÓŁ Z EGZAMINU NA LICENCJĘ
DO UPRAWIANIA DYSCYPLINY-SPORT MOTOCYKLOWY**

Komisja egzaminacyjna po przeprowadzeniu w dniu w
egzaminu na licencję sportu samochodowego zaświadcza, że niżej wymienieni kandydaci
uzyskali następujące wyniki w części teoretycznej oraz praktycznej:

Lp.	Nazwisko i Imię	Data urodzenia	Klub	Test teoretyczny	Test praktyczny
1					
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					
11					
12					

Komisja w składzie:

.....

Przewodniczący - lic. instruktora/trenera sportu motocyklowego

.....

podpis

.....

Członek komisji - lic. sędziego sportu motocyklowego

.....

podpis

.....

Członek komisji – lic. sędziego sportu motocyklowego

.....

podpis

4.3. Zaświadczenie z egzaminu na licencję do uprawiania dyscypliny – sport motocyklowy



**ZAŚWIADCZENIE Z EGZAMINU NA LICENCJĘ
DO UPRAWIANIA DYSCYPLINY - SPORT MOTOCYKLOWY**

Komisja egzaminacyjna po przeprowadzeniu egzaminu na licencję sportu motocyklowego w dniu w zaświadcza, że Pan/Pani* urodzony/a dnia z przynależnością klubową** zdał/a egzamin składający się z części teoretycznej oraz z części praktycznej, przeprowadzonej na w dniu z wynikiem pozytywnym potwierdzający kwalifikacje zgodnie z regulaminem sportu motocyklowego i uzyskał/a prawo do ubiegania się o przyznanie licencji stopnia w konkurencji: ▾

Komisja w składzie:

.....

Przewodniczący - lic. instruktora/trenera sportu motocyklowego

.....

podpis

.....

Członek komisji - lic. sędziego sportu motocyklowego

.....

podpis

.....

Członek komisji – lic. sędziego sportu motocyklowego

.....

podpis

Zaświadczenie ważne jest przez okres 2 lat od daty jego wystawienia, po tym okresie ubiegający się o licencje winien zdać ponownie egzamin.

** niepotrzebne skreślić*

*** jeżeli dotyczy*

4.4. Wniosek o zgodę na wydanie licencji sportu motocyklowego innej federacji



**WNIOSEK O ZGODĘ NA WYDANIE LICENCJI
SPORTU MOTOCYKLOWEGO/ŻUŻLOWEGO
INNEJ FEDERACJI**

Zgodnie z zapisami Kodeksu Sportowego FIM wnioskuję o wydanie zezwolenia przez Polski Związek Motorowy (PZM) na uzyskanie przeze mnie w roku licencji zawodnika: (zaznaczyć odpowiednie) sportu motocyklowego / sportu żużlowego w konkurencji: (wybrać odpowiednie) *wybierz odpowiednie w innej Federacji (nazwa)

W tym celu poniżej podaję moje dane osobowe:

Nazwisko i imię:
Data i miejsce urodzenia:
*wybierz odpowiednie

.....
Data i podpis wnioskodawcy

W przypadku osób niepełnoletnich należy złożyć podpisy opiekunów prawnych.

.....
Data i podpis opiekuna prawnego (1) - czytelny

.....
Data i podpis opiekuna prawnego (2) – czytelny

Klauzula informacyjna dot. przetwarzania danych osobowych

W związku z koniecznością przetwarzania danych osobowych informujemy, że:

- Administratorem danych osobowych podanych we wniosku o zgodę na wydanie licencji innej federacji w danym sporcie motorowym jest Polski Związek Motorowy (PZM) z siedzibą w Warszawie (02-518), przy ul. Kazimierzowskiej 66;
- Podanie danych jest niezbędne do uzyskania zgody na wydanie licencji innej federacji w danym sporcie motorowym, co stanowi cel przetwarzania. Nie podanie danych uniemożliwi procedowanie wniosku.
- Podstawą prawną przetwarzania danych osobowych jest art. 6 ust. 1 lit. f) RODO, tj. prawnie uzasadniony interes administratora jakim jest zapewnienie PZM prawidłowej obsługi wniosku.
- Odbiorcą danych osobowych będą np.:
 - Międzynarodowe Federacje Sportowe, np. Fédération Internationale de Motocyclisme (FIM), European Motorcycling Union (FIM Europe), gdy zasadne;
 - Narodowe Federacje Sportowe, w przypadku wystawiania przez PZM zgody na wydanie licencji innej federacji w danym sporcie motorowym lub potwierdzania statusu tej licencji;
 - firmy pocztowe i kurierskie, zapewniające wymianę korespondencji.
- PZM będzie przechowywać dane osobowe przez okres 1 roku, licząc od daty wypłynięcia wniosku.
- Prawa przysługujące osobie, której dane dotyczą to:
 - żądanie dostępu do danych osobowych, ich sprostowania oraz otrzymania kopii tych danych, jak również otrzymania pełnej informacji o ich przetwarzaniu;
 - żądania usunięcia danych osobowych lub ograniczenia ich przetwarzania wyłącznie do ich przechowywania, a także wniesienia sprzeciwu wobec ich przetwarzania;
 - żądania przeniesienia danych, w tym otrzymania podanych danych w postaci pliku komputerowego w powszechnie używanym formacie lub przestania tego pliku innemu administratorowi;
 - wniesienia skargi do Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych, na przetwarzanie danych osobowych przez PZM.
- Wszelkie wnioski, pytania i żądania związane z przetwarzaniem można kierować do inspektora ochrony danych PZM na adres e-mail: iod@pzm.pl

4.5. Karta wypadkowa



POLSKI ZWIĄZEK MOTOROWY
ul. Kazimierzowska 66
PL 02-518 Warszawa

KARTA WYPADKOWA ACCIDENT CARD

Nazwisko: _____
Surname: _____

Imię: _____
First name: _____

Data urodzenia: _____
Date of Birth: _____

INFORMACJA DLA LEKARZA ZAWODÓW: W razie wypadku Lekarz Zawodów musi wpisać do Karty, w miejscu do tego przeznaczonym, uwagi dotyczące odniesionych kontuzji, a następnie w jak najkrótszym czasie przekazać Kartę do Dyrektora Zawodów. • Dyrektor Zawodów przesyła skan Karty do PZM, a Kartę przekazuje zawodnikowi. • Stwierdzenie konieczności wykonania badania kontrolnego na Karcie Wypadkowej, jest równoznaczne z wstrzymaniem uprawnień do uprawiania danego sportu motorowego. • Weryfikacja Karty posiadającej wpis z kontrolnym badaniem lekarskim upoważniającym do ponownego uprawiania sportu motorowego, musi nastąpić przed kolejnymi zawodami do których zgłasza się zawodnik.

INFORMATION FOR MEDICAL OFFICER: In the event of an accident, the Medical Officer must enter his/her remarks regarding the injuries in the spaces provided and then, as soon as possible he/she must, hand the Card to the Director of the Competition. • The Director of the Competition sends a scan of the Card to the PZM and then passes the Card to the competitor. • A medical check-up requirement on the Accident Card is equivalent to suspending the right to participate in motorsport. • Verification of the Card with a medical check-up allowing the competitor to re-participate in motorsport, must take place before the next competition to which the competitor is entered.

STWIERDZONY WYPADEK – ACCIDENT REPORTED

Data wypadku: _____
Date of accident: _____

Nazwa zawodów: _____
Name of the Event: _____

Lokalizacja: _____
Location: _____

Zakres stwierdzonych obrażeń - Obserwacje medyczne: _____
Range of injuries – Medical observations: _____

Stwierdzam konieczność wykonania kontrolnego badania lekarskiego, przed kolejnym startem zawodnika w zawodach/imprezie sportów motorowych.
I declare the need for a medical check-up, before the next start of the competitor in the motorsports events.

Data i podpis Lekarza Zawodów
Date and signature of Medical Officer

INFORMACJA DLA ZAWODNIKA: Wystawienie Karty wypadkowej jest równoznaczne ze wstrzymaniem uprawnień do uprawiania sportu motorowego. • Zawodnik z wystawioną Kartą Wypadkową jest zobowiązany do wykonania kontrolnego badania lekarskiego przed kolejnym zgłoszeniem się do zawodów sportu motorowego. • Zawodnik jest zobowiązany przesłać do PZM skan w pełni wypełnionej Karty celem jej weryfikacji. • Zweryfikowaną Kartę Wypadkową należy okazać przed kolejnymi zawodami, jako warunek dopuszczenia do zawodów.

INFORMATION FOR COMPETITOR: The issue of the Accident Card with a medical check-up requirement results in the suspension of the right to participate in motorsport. • Competitor with an Accident Card issued is required to perform a medical check-up before the next entry to the motorsport competition. • Competitor is required to send a scan of the Card to the PZM to be verified. • The verified Accident Card must be presented before the next competition, as a condition of participation in the competition.

KONTROLNE BADANIA LEKARSKIE UPOWAŻNIAJĄCE DO PONOWNEGO UPRAWIANIA SPORTU MEDICAL CHECK-UP AUTHORISING TO RE-PARTICIPATE IN SPORT

Pieczętka jednostki wystawiającej zaświadczenie
The stamp of the unit issuing the certificate

Data badania
Date of the examination

ZAŚWIADCZENIE LEKARSKIE O PRZEPROWADZENIU BADANIA KONTROLNEGO MEDICAL CERTIFICATION OF MEDICAL CHECK-UP

Stwierdzam brak przeciwwskazań/przeciwwskazania* do ponownego uprawiania dyscypliny sportu motorowego jaką jest: Sport Motocyklowy
I find no contraindications/contraindication* for re-participating in motorsport discipline which is: Sport Motocyklowy
przez (imię i nazwisko zawodnika): _____
by (name and surname of competitor): _____

Data, podpis i pieczętka lekarza posiadającego specjalizację z zakresu medycyny sportowej
Date, signature and stamp of the doctor holding specialization in the field of sports medicine

*zaznaczyć odpowiednio/select the appropriate

4.6. Protest

Zawody:	Miejsce i data:
<h1 style="margin: 0;">PROTEST</h1>	
Zawodnik lub Pełnomocnik składający protest	Zawodnik na którego składany jest protest
Imię i Nazwisko:	Imię i Nazwisko:
Klasa	Klasa
Nr startowy	Nr startowy
Czego dotyczy protest:	
<input type="checkbox"/> REGULAMIN SPORTU MOTOCYKLOWEGO	<input type="checkbox"/> REGULAMIN DYSCYPLINARNY
<input type="checkbox"/> ZASADY ROZGRYWEK	<input type="checkbox"/> REGULAMIN MEDYCZNY
<input type="checkbox"/> REGULAMIN UZUPEŁNIAJĄCY	<input type="checkbox"/> INNY:
Punkt Regulaminu i/lub opis sytuacji:	

Kaucja: Podpis Kasjera:

.....
 Godzina przyjęcia protestu Podpis Zawodnika/Pełnomocnika Podpis Dyrektora Zawodów

4.7. Znaki Homologacyjne Kasków

EUROPE	
--------	--

JAPAN	
-------	--

USA	
-----	--

FRHPhe-01 (FIM)	
FRHPhe-02 (FIM)	