



**POLSKI ZWIĄZEK MOTOROWY  
GŁÓWNA KOMISJA SPORTU MOTOCYKLOWEGO**

## **Regulamin Sportu Motocyklowego**

### **Zasady Rozgrywek**

**MOTOCROSS  
QUADCROSS  
2026**

# SPIS TREŚCI

## **A. ZASADY ROZGRYWEK**

01. PRZEPISY OGÓLNE
02. KONKURENCJA MOTOCROSS, QUADCROSS
03. ORGANIZATOR
04. DOKUMENTY OFICJALNE ZAWODÓW
05. ZGODY I UBEZPIECZENIA
06. BADANIA LEKARSKIE/KARTA WYPADKOWA
07. LICENCJE/EGZAMIN/AMATOR
08. TOR MOTOCROSSOWY
09. BIURO ZAWODÓW/TABLICA INFORMACYJNA
10. BIURO KIEROWNICTWA ZAWODÓW
11. CHRONOMETRAŻ
12. PARK MASZYN (PADDOCK)
13. BIURO PRASOWE/AKREDYTACJE PRASOWE
14. INSTALACJE DLA PUBLICZNOŚCI
15. POMOC W NAGŁYCH WYPADKACH
16. INDYWIDUALNE MOTOCROSSOWE MISTRZOSTWA I PUCHARY
17. REGULAMIN UZUPEŁNIAJĄCY
18. HARMONOGRAM ZAWODÓW
19. OSOBY URZĘDOWE
20. JURY
21. NUMERY STARTOWE
22. ZGŁOSZENIA DO ZAWODÓW
23. WPISOWE
24. STRÓJ I WYGLĄD ZAWODNIKÓW I MECHANIKÓW
25. WSTĘPNA WERYFIKACJA
26. KONTROLA TECHNICZNA
27. KONTROLA TORU
28. SPOTKANIE SĘDZIEGO GŁÓWNEGO ZAWODÓW LUB JURY Z ORGANIZATOREM
29. PRÓBY STARTÓW , TRENING DOWOLNY, TRENING K WALIFIKACYJNY,  
WYŚCIG KWALIFIKACYJNY
30. ODPRAWA ZAWODNIKÓW
31. WYŚCIGI
32. WYNIKI
33. STREFA OCZEKIWANIA I PROCEDURA STARTU
34. PRZERWANIE WYŚCIGU
35. CISZA NOCNA W PARKU MASZYN
36. SESJA AUTOGRAFÓW
37. ZACHOWANIE ZAWODNIKA I POMOC PODCZAS TRENINGU I WYŚCIGU
38. SYGNAŁY OFICJALNE
39. PROTESTY
40. WERYFIKACJA I KONTROLA PO WYŚCIGU
41. RUNDA HONOROWA
42. KONFERENCJA PRASOWA
43. KARY

## **B. REGULAMIN SZCZEGÓŁOWY MIĘDZYNARODOWYCH INDYWIDUALNYCH MISTRZOSTW POLSKI W MOTOCROSSIE, QUADCROSSIE**

01. ZASADY OGÓLNE
02. PODZIAŁ NA KLASY I WYMAGANIA LICENCYJNE
03. CZAS TRWANIA WYŚCIGU W POSZCZEGÓLNYCH KLASACH
04. LICZBA RUND
05. ZGŁOSZENIE DO ZAWODÓW
06. TRENINGI
07. KOLEJNOŚĆ WJAZDU NA MASZYNĘ STARTOWĄ
08. WYNIKI, KLASYFIKACJA
09. HARMONOGRAM CZASOWY MIĘDZYNARODOWYCH INDYWIDUALNYCH MISTRZOSTW POLSKI W MOTOCROSSIE
10. NAGRODY

## **C. REGULAMIN SZCZEGÓŁOWY KLUBOWYCH MISTRZOSTW POLSKI W MOTOCROSSIE, QUADCROSSIE**

## **D. REGULAMIN SZCZEGÓŁOWY KLASYFIKACJI ZESPOŁÓW SPONSORSKICH W MOTOCROSSIE**

## **E. REGULAMIN SZCZEGÓŁOWY MOTOCROSSOWEGO PUCHARU POLSKI**

01. ZASADY OGÓLNE
02. WYMAGANE LICENCJE
03. ZAWODNICZY NIE POSIADAJĄCY LICENCJI PZM
04. PODZIAŁ NA KLASY
05. CZAS TRWANIA WYŚCIGÓW
06. ZGŁOSZENIE DO ZAWODÓW
07. HARMONOGRAM CZASOWY
08. TRENINGI
09. START
10. KOLEJNOŚĆ WJAZDU NA MASZYNĘ STARTOWĄ
11. WYNIKI, KLASYFIKACJA
12. NAGRODY

## **F. REGULAMIN PUCHARU BLU CRU**

## **G. REGULAMIN TECHNICZNY MOTOCROSS, QUADCROSS**

- I - MOTOCYKLE (MOTOCROSS)
- II - QUADY (QUADCROSS)

# **A. ZASADY ROZGRYWEK**

## **1 PRZEPISY OGÓLNE**

**1.1.** Nadzór nad imprezami konkurencji motocross, quadcross sprawuje Główna Komisja Sportu Motocyklowego (zwana dalej GKSM) między innymi poprzez:

- a) ustalenia na dany sezon charakteru zawodów
- b) nadawanie tytułów i określanie nagród regulaminowych, o które mogą się ubiegać zawodnicy
- c) ustalenie maksymalnej wysokości wpisowego zawodów
- d) zatwierdzanie Kalendarza zawodów centralnych opracowanego **przez Promotora**
- e) zatwierdzanie Regulaminów Uzupełniających zawodów centralnych
- f) ocenę organizatorów zawodów na podstawie sprawozdania Sędziego Głównego Zawodów

**1.2. Na podstawie umowy, zawody Mistrzostw Polski oraz Pucharu Polski podlegają Promotorowi, którego zdania to:**

- a) określenie formy zawodów centralnych
- b) ustalenie Kalendarza zawodów centralnych
- c) wybór organizatorów zawodów centralnych
- d) współorganizacja i współpraca z Klubami organizującymi zawody centralnych
- e) proponowanie osób funkcyjnych, które zatwierdza GKSM
- f) organizacja i dbanie o porządek na paddocku
- g) prowadzenie spraw porządkowych na terenie zawodów, czyli to co dotyczy obszaru poza torem
- h) branding zawodów wspólnie z organizatorem z zachowaniem znaków PZM

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

**1.4.** Rozgrywanie zawodów/wyścigów innej rangi podczas zawodów Mistrzostw Polski i Pucharu Polski jest możliwy na wniosek organizatora, tylko za zgodą GKSM.

**1.5.** W terminie zawodów rangi Mistrzostw Polski i Pucharu Polski nie mogą być planowane i wpisane do kalendarzy zawody o Mistrzostwo Strefy/Mistrzostwo Okręgu. Za wyjątkiem art. 1.4.

## **2 KONKURENCJA MOTOCROSS/QUADCROSS**

### **2.1. DEFINICJA MOTOCROSS/QUADCROSS**

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

### **2.2. MOTOCYKLE (MOTOCROSS), QUADY(QUADCROSS)**

**2.2.1.** W zawodach mogą brać udział motocykle=motocross i motocykle 4-kołowe=quady=quadcross wymienione w Regulaminie Technicznym w Zasadach Rozgrywek Motocross.

**2.2.2.** Zawody mogą odbywać się w jednej lub wielu klasach, z udziałem motocykli, motocykli trzykołowych i motocykli czterokołowych.

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

### **3 ORGANIZATOR**

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

- a) Mistrzostwa Świata
- b) Mistrzostwa Europy
- c) inne zawody międzynarodowe
- d) Mistrzostwa Polski
- e) Puchar Polski
- f) Mistrzostwa Strefy
- g) Mistrzostwa Okręgu
- h) inne zawody

**3.2.** Zawody rangi okręgowej mogą być przeprowadzone na torach które posiadają licencję toru typu B pod warunkiem, że w jednym wyścigu startuje maksymalnie 25 zawodników. W przeciwnym razie tor na którym mają odbyć się zawody musi posiadać licencję typu A.

**3.3.** Organizator zawodów krajowych, międzynarodowych jest odpowiedzialny za ich przeprowadzenie zgodnie z przepisami RAM Zasady Ogólne, niniejszych Zasad Rozgrywek, Regulaminu Uzupełniającego, komunikatów wydanych przez GKSM oraz innych przepisów krajowych.

**3.4.** Zawody rangi Mistrzostw Świata muszą być przeprowadzane zgodnie z przepisami FIM, a Mistrzostw Europy zgodnie z przepisami FIM-Europe.

**3.5.** Kluby i automobilkluby organizujące zawody na terenie innego okręgu/strefy obowiązkowo muszą wystąpić do odpowiedniego OZ PZM/Gestora o zgodę na przeprowadzenie zawodów na ich terenie. Zatwierdzić musi OKSM na terenie którego zawody mają się odbyć.

### **4 DOKUMENTY OFICJALNE ZAWODÓW**

**4.1.** Teczka toru: mapka toru, schematy przeszkód (skoków), kopia raportu inspekcji toru, sprawozdanie sędziowskie z ostatnich zawodów

**4.2.** Licencja toru, Protokół Przeprowadzonej homologacji toru

**4.3.** Licencja klubowa

**4.4.** Polisy ubezpieczeniowe zawodów: OC, NNW

**4.5.** Powiadomienie szpitala wraz z potwierdzeniem dostarczenia powiadomienia.

**4.6.** Dokument potwierdzający zgodę lub poinformowanie władz administracyjnych – w zależności od wymogów formalnych stawianych przez właściwe władze

**4.7.** Regulamin Uzupełniający zawodów

**4.8.** Zgłoszenia zawodników do zawodów

**4.9.** Lista zawodników po odbiorze administracyjnym

**4.10.** Protokół komisji technicznej po kontroli

**4.11.** Wyniki treningów dowolnych, kwalifikacyjnych lub wyścigów kwalifikacyjnych

**4.12.** Wyniki oficjalne zawodów

**4.13.** Lista marshalli (imię, nazwisko, nr pozycji)

**Dyrektor zawodów pisemnie potwierdza, że osoby funkcyjne spełniają wymogi Regulaminowe.**

## 5 ZGODY I UBEZPIECZENIA

Organizator musi posiadać pisemną zgodę na organizację zawodów lub dokument potwierdzający poinformowanie władz administracyjnych o organizacji zawodów (w zależności od wymogów formalnych stawianych przez właściwe władze).

**5.1.** Organizator ubezpiecza się w zakresie OC na czas trwania zawodów na kwotę min. **250 000 PLN.**

**5.2.** Organizator musi posiadać ubezpieczenie NNW obejmujące wszystkie osoby funkcyjne, na czas przygotowania zawodów, w trakcie ich trwania i prac związanych z zakończeniem zawodów. Minimalny okres ubezpieczenia NNW powinien obowiązywać na dwa dni przed i dwa dni po zawodach. Zalecana kwota ubezpieczenia to min. **15 000 PLN.**

## 6 BADANIA LEKARSKIE/KARTA WYPADKOWA

**6.1.** Badania lekarskie obowiązują według zapisów w Regulaminie Medycznym PZM. Badania lekarskie są ważne 12 miesięcy od chwili wykonania badania. Aktualne badania lekarskie muszą być załączone i zatwierdzone w systemie INSIDE. Zawodnik jest zobowiązany do zapewniania ciągłości badań lekarskich w trakcie sezonu.

**6.2.** Niedopuszczenie zawodnika do zawodów lub wyścigu z uwagi na aktualny stan zdrowia, jest możliwe na podstawie **pisemnego** orzeczenia lekarza zawodów-karty wypadkowej.

**6.3.** Uczestnicy zawodów zdający egzamin praktyczny na zawodach muszą być w posiadaniu **zaświadczenie lekarskiego o braku przeciwwskazań do uprawiania sportu motocyklowego** i okazać je przy rejestracji w biurze zawodów.

**6.4.** W razie wypadku Lekarz Zawodów MUSI wypełnić Kartę Wypadkową (według aktualnego wzoru), a następnie w jak najkrótszym czasie przekazać Kartę do Dyrektora Zawodów. Wystawienie Karty Wypadkowej może być równoznaczne ze wstrzymaniem uprawnień do uprawiania sportu motocyklowego.

Dyrektor Zawodów ma obowiązek poinformować Sędziego Zawodów o otrzymaniu Karty Wypadkowej.

Po zakończeniu zawodów Dyrektor Zawodów przesyła skan Karty Wypadkowej do GKSM, a Kartę Wypadkową przekazuje się zawodnikowi.

Po otrzymaniu i weryfikacji Karty Wypadkowej BSiT PZM blokuje licencję zawodnika w systemie INSIDE.

Zawodnik z wystawioną Kartą Wypadkową jest zobowiązany do wykonania kontrolnego badania lekarskiego przed kolejnym zgłoszeniem się do zawodów. Zawodnik jest zobowiązany przesłać do BSiT PZM skan wypełnionej Karty Wypadkowej/Zaświadczenia lekarskiego celem weryfikacji. Po pozytywnej weryfikacji, licencja jest odblokowana w systemie INSIDE.

**6.5.** Specjalna kontrola medyczna - Zawodnik może być zgłoszony przez Sędziego zawodów lub Dyrektora zawodów do stawienia się na specjalną kontrolę medyczną lub kontrolę na środki niedozwolone. Niestawienie się na kontrolę traktowane jest jako niezdolność do jazdy i skutkuje wykluczeniem z zawodów.

## 7 LICENCJE/EGZAMIN/AMATOR

- 7.1. Uczestnictwo w zawodach jest zastrzeżone dla posiadaczy ważnych licencji wydanych przez PZM, FIM/FIM-Europe oraz inne Federacje zrzeszone w FIM/FIM-Europe (nie dotyczy AMATOR).
- 7.2. Licencje PZM może otrzymać osoba, spełniająca warunki zgodnie z RSM Zasady Ogólne.
- 7.3. Barwy polskich klubów mogą reprezentować zawodnicy posiadający licencję sportową wydaną przez Polski Związek Motorowy, odpowiednio:
- Licencję „A” - wydaną przez ZG PZM
  - Licencję „B” - wydaną przez ZO PZM
- oraz zawodnicy spełniający warunki ujęte w zapisie art. 07.4, 07.5  
Zawodnicy, którzy posiadali Licencję „C” od sezonu 2024 zobligowani są do posiadania Licencji „B”.
- 7.4. Tylko zawodnik posiadający Licencję „A” może startować poza granicami kraju i wnioskować o licencję FIM.
- 7.5. Zasady udziału Klubów i zawodników zagranicznych w Międzynarodowych Mistrzostwach Polski w Motocrossie, Quadcrossie.
- 7.5.1. Mistrzostwa Polski są zawodami otwartymi dla Klubów i zawodników zagranicznych.
- 7.5.2. Klub zrzeszony w federacji podległej FIM Europe może wziąć udział w rozgrywkach po uzyskaniu akceptacji PZM ZG.
- 7.5.3. Zawodnik zagraniczny musi przedstawić organizatorowi licencję:
- a) FIM międzynarodową całoroczną, która zawiera pozwolenie na start (start permission)
  - b) krajową wydaną przez swoją macierzystą FMN ze stosownym zapisem - zgodą na starty w zawodach międzynarodowych (start permission)
  - c) krajową wydaną przez swoją macierzystą FMN oraz dodatkowy dokument z zezwoleniem na start wystawiony przez swoją macierzystą FMN (start permission)

**Zgoda na starty (start permission) zapisana na licencji potwierdza, że zawodnik posiada umiejętności i stosowne ubezpieczenie obowiązujące na zawodach poza granicami swojego kraju – dotyczy zawodów wpisanych do kalendarza FIM-Europe (Open Calendar), czyli Mistrzostw Polski.**

W przypadku zawodnika spoza Unii Europejskiej na podstawie licencji wydanej przez inną federację (FMN), wymagane jest wykupienie polisy ubezpieczeniowej na starty w zawodach w Polsce.

**Zgoda na start (start permission) – oddzielny dokument wydany przez macierzystą federację, potwierdza, że zawodnik posiada umiejętności do startu we wskazanych zawodach. Może określać, że zawodnik posiada stosowne ubezpieczenie obowiązujące na wskazane zawody.**

Jeżeli nie to wymagane jest wykupienie polisy ubezpieczeniowej na starty w zawodach w Polsce.

7.6. Warunki udziału zawodników zagranicznych w barwach polskich klubów.

- 7.6.1. Zgłoszenie i potwierdzenie zawodnika obcokrajowca w barwach polskiego klubu, którego punkty będą liczyć się do punktacji klubowej może nastąpić po spełnieniu następujących warunków:
- a) posiada ważną licencję upoważniającą do udziału w zawodach
  - b) posiada zgodę na reprezentowanie polskiego klubu od swojej macierzystej federacji (Start permission and The permission to be the member and the representative of the Polish Club)
  - c) nie jest zgłoszony w żadnym innym polskim klubie
  - d) jest członkiem klubu zgłaszającego

e) podpisał zgłoszenie do zawodów

**7.6.2.** Klub, który przyjął zawodnika zagranicznego na członka musi zgłosić do BSiT PZM:

- a) informację, o chęci przyjęcia zawodnika zagranicznego
- b) zgodę macierzystej federacji na starty w barwach Klubu
- c) kopię jednej z akceptowanych licencji

**d) potwierdzić w INSIDE członkostwo w Klubie i nadać status Reprezentanta Klubu**

**7.7.** Zawodnik do końca sezonu nie może zmienić przynależności klubowej. Zmiana klubu przez zawodnika w kolejnym sezonie jest uwarunkowana wprowadzeniem transferu w systemie INSIDE, co zatwierdza GKSM.

**7.8. Transfer zawodnika oraz zgłoszenie zawodnika zagranicznego do reprezentowania Klubu jest możliwe do dnia 01.04.2026.**

**7.9.** Klub może zgłosić do zawodów zawodników zagranicznych, których zdobyte punkty będą zaliczane do klasyfikacji klubowej, przy czym na każdego startującego w tych zawodach zawodnika zagranicznego musi startować przynajmniej dwóch zawodnik klasy MX65 lub MX85 z obywatelstwem polskim i z licencją wydaną przez PZM.

## **7.10. EGZAMIN NA LICENCJĘ**

**7.10.1. Kandydat na zawodnika musi zdać egzamin teoretyczny na licencję przed rozpoczęciem aktywności na torze, tj. przed przystąpieniem do egzaminu praktycznego. Z egzaminu teoretycznego należy sporządzić listę zawierającą imię, nazwisko oraz czytelny podpis kandydata.**

**7.10.2.** Egzamin praktyczny na licencję może odbywać się podczas zawodów rangi Mistrzostw Strefy oraz Okręgu. Ze względów bezpieczeństwa NIE DOPUSZCZA się przeprowadzenia egzaminu praktycznego na licencję podczas zawodów rangi Mistrzostw Polski i Pucharu Polski. Tylko w przypadku quadcrossu dopuszcza się przeprowadzenie egzaminu praktycznego na licencję podczas zawodów Mistrzostw Polski.

**7.10.3.** Kandydaci na zawodnika przystępujący do egzaminu praktycznego - oprócz wpłaty wpisowego i opłaty za wypożyczenie transpondera - ponoszą dodatkowo następujące koszty:  
**-50,00PLN za egzamin teoretyczny (za wyjątkiem sytuacji, gdy egzamin teoretyczny został zaliczony wcześniej w ZO PZM)**  
**-50,00PLN za egzamin praktyczny**  
**-25,00PLN za ubezpieczenie (za każdy dzień zawodów).**

**7.10.4.** Kandydaci przystępujący do egzaminu praktycznego wypełniają zgłoszenie do zawodów. Osoby niepełnoletnie muszą dodatkowo przedstawić pisemną zgodę rodziców lub opiekunów prawnych zezwalającą na uczestnictwo w zawodach, podczas których przystępuje kandydat do egzaminu praktycznego.

**7.10.5.** Kandydaci przystępujący do egzaminu praktycznego muszą posiadać i przedłożyć aktualne Badania lekarskie obowiązujące według zapisów w Regulaminie Medycznym PZM.

**7.10.6.** Warunki zaliczenia egzaminu praktycznego określa RSM Zasady Ogólne.

**7.10.7.** Warunki uzyskania licencji wyższej kategorii określa RSM Zasady Ogólne.

## **7.11. START AMATORA**

**7.11.1.** Dopuszcza się podczas zawodów motocrossowych dodatkowe wyścigi klasy AMATOR dla zawodników, którzy nigdy nie posiadali licencji (wyjątek stanowią zawodnicy, którzy posiadali licencję C przed rokiem 2020 – mogą zostać dopuszczeni do klasy AMATOR).

W klasie AMATOR nie prowadzi się klasyfikacji cyklu/sezonu. Zdobyte punkty nie mogą być zaliczane do klasyfikacji klubowej.

**7.11.2.** Warunki uczestnictwa w klasie AMATOR:

- a) zgłoszenie do zawodów
- b) zaliczenie egzaminu teoretycznego
- c) opłacenie ubezpieczenia
- d) opłacenie wpisowego
- e) oświadczenie o stanie zdrowia (wg wzoru)
- f) minimalny wiek 18 lat (granica dla wieku minimalnego uczestników klasy AMATOR zawodników będzie dzień urodzenia, który musi przypadać minimum w dzień zawodów)

**7.11.3.** Treningi i wyścigi w klasie AMATOR będą się odbywać według następujących zasad:

- a) minimalne długości i ilości treningów jak dla klas Mx1B, Mx2B
- b) maksymalnie dwa wyścigi jednego dnia zawodów
- c) o czasie trwania wyścigów klasy AMATOR decyduje organizator, z zastrzeżeniem, że każdy z wyścigów nie może trwać dłużej niż 12min+2 okrążenia
- d) w trakcie zawodów priorytet mają wyścigi licencjonowanych klas.

**7.12.** Zgodnie z RSM pkt 4.3: „W przypadku nie przedłużania licencji zawodniczej przez okres 5 lat należy zdać egzamin teoretyczny i po tym licencja może być odnowiona i tylko w takim przypadku zawodnik może wystąpić o obniżenie kategorii licencji z A na B.

## **8 TOR MOTOCROSSOWY**

**8.1.** Wymagania dotyczące torów motocrossowych, ich budowy oraz zasad homologacji reguluje dokument: TORY MOTOCROSSOWE Podstawowe wymagania techniczne Homologacja – Inspekcja – Licencja krajowa, opracowany i zatwierdzony przez Zespół Torów i Tras PZM.

### **8.2. Strefa napraw i sygnalizacji (Pit lane)**

**8.2.1.** Zakaz wstępu do strefy napraw i sygnalizacji obowiązuje dla osób poniżej 16 roku życia. Limit wieku nie dotyczy członków teamów posiadających identyfikatory.

**8.2.2.** Zabronione jest wprowadzenie do Strefy napraw i sygnalizacji rowerów, hulajnóg, wózków itp.

**8.2.3.** Zabronione jest by w Strefie napraw i sygnalizacji znajdowały się zwierzęta.

**8.2.4. Wejście do Strefy napraw i sygnalizacji ze względów bezpieczeństwa musi być kontrolowane przez pracownika ochrony lub inną osobę wskazaną przez organizatora.**

**8.2.5.** Wjazd z toru do strefy napraw i sygnalizacji powinien być kontrolowany przez marshalla. Zawodnicy, którzy chcą wjechać z toru do strefy napraw i sygnalizacji powinni zasygnalizować to podniesieniem ręki oraz znacząco zwolnić.

**8.2.6.** Wjazd z toru do strefy napraw i sygnalizacji jest zamykany dla zawodników, którzy przekroczą linię mety oznaczającą zakończenie treningu/wyścigu.

**8.2.7.** Jeżeli zawodnik ominie wjazd do strefy napraw i sygnalizacji, musi kontynuować przejazd okrążenia. Wjazd do strefy „wyjazdem ze strefy napraw i sygnalizacji” stanowi zagrożenie i może skutkować wykluczeniem z wyścigu.

**8.2.8.** Wyjazd ze strefy napraw i sygnalizacji na tor musi być kontrolowany przez marshalla.

**8.2.9.** Zawodnicy wyjeżdżający ze strefy napraw i sygnalizacji na tor, muszą zatrzymać się w miejscu wyjazdu na tor i ustąpić pierwszeństwa zawodnikom na torze. Naruszający tę zasadę mogą zostać ukarani za spowodowanie zagrożenia, do wykluczenia z zawodów łącznie.

**8.2.10.** Powrót na tor „wjazdem do strefy napraw i sygnalizacji” stanowi zagrożenie i może skutkować wykluczeniem z wyścigu.

**8.2.11.** Wyjazd ze strefy napraw i sygnalizacji na tor jest zamykany, kiedy pierwszy zawodnik przekroczy linię mety oznaczającą zakończenie treningu/wyścigu.

**8.2.12.** Zaleca się wyznaczyć przejazd od wjazdu do wyjazdu ze strefy napraw i sygnalizacji.

**8.2.13.** W strefie napraw i sygnalizacji powinna znajdować się gaśnica.

### **8.3. Finish Zone – Strefa Mety**

Po zakończeniu aktywności na torze (przekroczenie linii mety) zawodnicy muszą kontynuować jazdę nie redukując prędkości aż do przekroczenia znaku „KONIEC STREFY METY/ THE END OF FINISH ZONE”. Spowolnienie lub gwałtowne zatrzymanie się w tym obszarze, ze względów bezpieczeństwa jest niedozwolone i może skutkować karą.

### **8.4. Zwierzęta podczas zawodów**

Zabronione jest zwalnianie zwierząt ze smyczy na terenie zawodów. Dla bezpieczeństwa zwierząt oraz uczestników zawodów zwierzęta muszą przebywać na terenie zawodów na smyczy. Wprowadzanie (wnoszenie) zwierząt do strefy napraw i sygnalizacji, strefy oczekiwania, strefy startu, strefy podium, miejsca pracy komisji technicznej i do biura zawodów jest zabronione.

**8.5. Zakaz poruszania się po paddocku oraz części przeznaczony dla publiczności na motocyklu/pitbike/elektrycznej hulajnodze/elektrycznym rowerze, itp. w trakcie trwania zawodów.** Za spowodowanie zagrożenia zawodnik może zostać ukarany przez Sędziego Głównego, do wykluczenia z zawodów łącznie.

## **9 BIURO ZAWODÓW/TABLICA INFORMACYJNA**

**9.1.** Biuro Zawodów - powinno spełniać następujące warunki:

- a) pomieszczenie z twardym i równym podłożem;
- b) stanowisko pracy ze stołem i krzesłami w pomieszczeniu zamkniętym;
- c) zasilanie w energię elektryczną umożliwiające wykorzystanie urządzeń elektrycznych;
- d) odpowiednie oświetlenie umożliwiające sprawne działanie Biura Zawodów
- e) wyposażenie biura w artykuły biurowe;
- f) wyposażenie w k o piarkę i drukarkę;
- g) zaleca się zapewnienie dostępu do internetu w biurze zawodów (wi-fi)
- h) zaleca się ustawienie dodatkowej toalety w okolicach biura zawodów

**9.2.** Liczba osób obsługujących Biuro zawodów powinna być odpowiednia, by zapewnić sprawną obsługę interesantów. Zaleca się by osoba kierująca pracami biura znała język angielski.

**9.3.** Biuro Zawodów pracuje zgodnie z informacją w Harmonogramie zawodów.

**9.4.** Tablica informacyjna

**9.4.1.** W bezpośrednim sąsiedztwie Biura zawodów, z łatwym dostępem z parku maszyn musi być ustawiona tablica informacyjna dla zawodników. Minimalne wymiary tablicy: 2 m (długość) i 1 m (szerokość).

**9.4.2.** Tablica informacyjna może być zastąpiona elektroniczną tablicą informacyjną zawodów – aplikacją i/lub stroną www z dostępnymi wynikami i komunikatami kierownictwa zawodów. Informacja wykazująca adres elektronicznej tablicy informacyjnej musi znajdować się w Regulaminie Uzupełniającym zawodów. Na wniosek zainteresowanych wersja papierowa wyników i harmonogramu zawodów będzie dostępna w biurze zawodów.

## **10. BIURO KIEROWNICTWA ZAWODÓW**

Organizator musi zapewnić Biuro Kierownictwa Zawodów.

Zaleca się dla Biura Kierownictwa Zawodów następujące warunki:

- a) zadaszona przestrzeń z równym podłożem
- b) odpowiednia liczba krzeseł i stołów
- c) wyposażenie biura w artykuły biurowe (długopisy, papier, itp.)
- d) duża aktualna mapa toru
- e) odpowiednie oświetlenie umożliwiające pracę
- f) zaleca się dostęp do energii elektrycznej

## **11. CHRONOMETRAŻ**

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

- a) pomieszczenie zamknięte, kontener, przyczepa kempingowa lub samochód typu bus z przeszkloną jedną stroną, która pozwoli na dobrą obserwację odcinka trasy przed jak i linii mety oraz prowadzenia dodatkowego zapisu kontrolnego treningów i wyścigów niezależnie od warunków atmosferycznych
- b) pomieszczenie musi być wyposażone przynajmniej w stolik, dwa krzesła, a w zależności od warunków atmosferycznych w urządzenie grzewcze lub wentylator
- c) przygotowanie pętli przebiegającej pod trasą na wysokości wyznaczonej linii mety –przed zamontowaniem pętli należy się kontaktować z kierownikiem chronometrażu w celu otrzymania instrukcji montażowej pętli
- d) ustawienie po obu stronach linii mety dwóch znaczników wykonanych z deski o szerokości 10cm i wysokości 2m i pomalowanych na kolor biały
- e) należy ustawić toaletę w bezpośredniej okolicach chronometrażu
- f) Organizator musi zapewnić zasilenie chronometrażu w energię elektryczną. Zaleca się by zespół chronometrażu był wyposażony w zapasowy agregat prądowórczy na wypadek przerw w dostawie prądu

W okolicy linii mety musi znajdować się elektryczny zegar wskazujący pozostały czas treningu i wyścigu. Zegar musi być widoczny dla zawodników. Dodatkowy zegar jak i monitory w strefie napraw i sygnalizacji zabezpiecza i instaluje zespół chronometrażystów.

## **12. PARK MASZYN (PADDOCK)**

**12.1.** Dla Mistrzostw Polski i Pucharu Polski park maszyn musi być przygotowany i gotowy do przyjmowania ekip na 18 godzin przed otwarciem biura zawodów.

**12.2.** Park maszyn ma wyznaczonego Kierownika Parku Maszyn, który jest odpowiedzialny za organizację parku i w pełni zorientowany w potrzebach zawodników/drużyn/przedstawicieli przemysłu podczas trwania zawodów. Nieprzestrzeganie zaleceń Kierownika Parku Maszyn może skutkować karą – niesportowe zachowanie.

**12.3.** Personel organizacyjny parku maszyn musi zapewnić właściwe ustawienie pojazdów znajdujących się w parku maszyn.

**12.4.** W parku maszyn muszą być wyznaczone „drogi komunikacyjne”, które powinny być zawsze przejezdne ze względów logistycznych i bezpieczeństwa.

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

**12.6.** W parku maszyn muszą być zainstalowane odpowiednie zbiorniki na nieczystości. Odpady muszą być usuwane regularnie. Za składowanie śmieci w miejscu niedozwolonym zawodnik może zostać ukarany.

**12.7. Zawodnik nie ma prawa poruszać się na motocyklu poza parkiem maszyn, a na jego terenie jest zobowiązany do poruszania się po wyznaczonych drogach komunikacyjnych z prędkością gwarantującą bezpieczeństwo innym uczestnikom. Za nie przestrzeganie tych warunków zawodnik może być ukarany.**

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

**12.9.** W celu zapobieżenia wyciekom paliwa, oleju, płynu hamulcowego itp. na ziemię każdy zawodnik zobowiązany jest do używania maty ekologicznej, wyłożonej pod ustawionym motocyklem oraz pod innymi urządzeniami napędzanymi silnikiem spalinowym. Mata powinna składać się z chłonnej części górnej i nieprzepuszczalnej części dolnej. Minimalne wymiary to 160cm x 100cm, a minimalna zdolność wchłaniania to 1 litr. Brak maty skutkuje karą dla zawodnika.

**12.10.** Organizator zawodów musi bezwzględnie przestrzegać i egzekwować zapisane powyżej warunki od zawodników.

## **13. BIURO PRASOWE/AKREDYTACJE PRASOWE**

**13.1.** Zaleca się przygotowanie Biura Prasowego i wyposażenie zgodnie z niżej przedstawionymi zaleceniami:

- a) wydzielone, wyraźnie oznaczone (PRESS/MEDIA) miejsce z zadaszeniem (boks do wywiadów)
- b) stoliki i krzesła, stół konferencyjny, tablica reklamowa z logo sponsorów za stołem konferencyjnym, nagłośnienie
- c) dostęp do internetu dla dziennikarzy
- d) woda mineralna, herbata, kawa
- e) artykuły papiernicze
- f) monitor wyświetlający wyniki on-line
- g) kosz na odpady

### **13.2. Akredytacje:**

- a) biuro prasowe prowadzi listę dziennikarzy zaproszonych na zawody, akredytowanych na podstawie przysłanych zgłoszeń drogą e-mail i na stronie www, zgłoszonych na miejscu
  - b) zaleca się wydawanie kamizelek oraz identyfikatorów przedstawicielom mediów
  - c) konieczne jest krótkie szkolenie z zasad bezpieczeństwa w trakcie zawodów
  - d) zaleca się przeprowadzić konferencję prasową przed otwarciem zawodów z władzami zawodów dziennikarzami i zaproszonymi gośćmi
  - e) zaleca się przeprowadzić konferencję prasową z trzema zwycięzcami w każdej klasie
- 13.3.** Biuro prasowe powinno być obsługiwane przez osoby przeszkolone, które rozumieją potrzeby mediów i powinno pozostać otwarte do zakończenia zawodów. Zaleca się by osoba obsługująca biuro prasowe znała język angielski.
- 13.4.** Wstęp do biura prasowego przysługuje tylko osobom posiadającym odpowiednie upoważnienia. Osobami upoważnionymi do przebywania w tym pomieszczeniu są: przedstawiciele prasy, przemysłu, PZM, zaproszeni zawodnicy.

## **14. INSTALACJE DLA PUBLICZNOŚCI**

### **14.1. Informacje ogólne**

Strefy dla publiczności muszą być zgodne z prawem RP oraz ze standardami budownictwa z uwzględnieniem:

- a) sektorów dla kibiców (zatłoczenie, elementy zabezpieczające, drogi ewakuacyjne)
- b) toalet (odpowiednia liczba toalet musi być dostępna; w przypadku zawodów dwudniowych **OBOWIĄZKOWY** jest serwis toalet drugiego dnia w godzinach porannych)
- c) parkingu
- d) punktów sprzedaży jedzenia i napojów,
- e) składowania odpadów (odpady muszą być usuwane regularnie)
- f) punktów pierwszej pomocy medycznej
- g) służby przeciwpożarowej.

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

Organizator może pobierać opłaty za wstęp od kibiców.

### **14.2. Parkingi samochodowe**

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

Organizacja/personel miejsc parkingowych powinien zadbać o prawidłowe ustawienie pojazdów. Drogi muszą zawsze być otwarte, aby zapewnić przejazd pojazdów wjeżdżających lub opuszczających strefę, w każdych okolicznościach i w każdym czasie.

Zalecane są osobne parkingi dla motocykli, samochodów i autobusów.

Organizator może pobierać opłaty za korzystanie z parkingów.

### **14.3. Obszar sprzedaży**

Organizator musi zapewnić prawidłowe ustawienie pojazdów i stoisk. Muszą być wyznaczone i przejezdne drogi ewakuacyjne.

## **15. POMOC W NAGŁYCH WYPADKACH**

### **15.1. Pomoc medyczna**

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

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

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

## **15.2. Pomoc straży pożarnej**

Podczas trwania całych zawodów musi być zapewniona pomoc jednostki straży pożarnej, z odpowiednim personelem i przynajmniej z jedną jednostką mobilną z odpowiednim wyposażeniem, aby zapewnić szybką interwencję w razie zagrożenia.

Szczególne uwagę należy zwrócić na następujące strefy:

- a) park maszyn (paddock)
- b) strefa kontroli technicznych
- c) strefa oczekiwania/pola startowego
- d) strefa napraw i sygnalizacji
- e) strefa podium
- f) działalność artystyczna
- g) parkingi
- h) strefy dla publiczności, stoiska

Organizator musi przestrzegać przepisów dotyczących bezpieczeństwa p-poż.

Gaśnice powinny znajdować się w biurze zawodów, strefie kontroli technicznej, strefie oczekiwania, strefie napraw i sygnalizacji. Straż pożarna powinna być wyposażona w gaśnice dla pojazdów mechanicznych, silników spalinowych, silników elektrycznych.

## **15.3. Plan ewakuacji**

Na wypadek niebezpieczeństwa (np.: wypadek, pożar,) przed zawodami zaleca się ustalić przez kierownictwo zawodów i służby bezpieczeństwa, plan ewakuacji dla całego obiektu (instalacje i tor). Podczas organizacji planu ewakuacji, organizator musi przestrzegać przepisów dotyczących bezpieczeństwa.

## **16. INDYWIDUALNE MISTRZOSTWA I PUCHARY**

**16.1.** Wszyscy zawodnicy, zespoły, osoby urzędowe i inne jednostki uczestniczące w zawodach zobowiązani są – w zależności od rangi zawodów – do stosowania jednakowych wzorów dokumentów zawodów wg obowiązujących wzorów oraz do przestrzegania:

- a) Regulamin Sportu Motocyklowego – Zasady Ogólne
- b) Regulamin Sportu Motocyklowego – Zasady Rozgrywek Motocross, Quadcross
- c) Regulamin Techniczny
- d) Podstawowe wymagania techniczne Homologacja – Inspekcja – Licencja krajowa toru
- e) Regulamin Uzupełniający Zawodów
- f) Kodeks Medyczny
- g) Kodeks Ochrony Środowiska
- h) Komunikaty GKSM
- i) Inne przepisów i zarządzenia obowiązujących w RP

**16.2.** Każda runda Mistrzostw Polski składa się z dwóch wyścigów w każdej klasie.

Każda runda Pucharu Polski składa się z dwóch wyścigów w każdej klasie.

W przypadku odwołania jednego z wyścigów, runda zostaje uznana za rozegraną.

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

**16.4.** Osoby uprawnione do przebywania w parku maszyn, strefie oczekiwania, strefie napraw i strefie sygnalizacyjnej i muszą nosić odpowiednie przepustki podczas trwania zawodów.

**16.5.** Działania zawodników, opiekunów i osób funkcyjnych ocenione przez osoby oficjalne jako niezgodne z regulaminem zawodów i sportu motocyklowego PZM, niegodne sportowca, przeciwne najlepszemu interesowi sportu lub zawodów będą przedmiotem do działań dyscyplinarnych.

## **17. REGULAMIN UZUPEŁNIAJĄCY**

**17.1.** Regulamin Uzupełniający Zawodów musi być zgodny z Zasadami Rozgrywek.

**17.2.** Regulamin Uzupełniający Zawodów to dokument opracowany przez Organizatora według wzoru przygotowanego przez GKSM, który musi być wypełniony i podpisany przez Dyrektora Zawodów przed wysłaniem do zatwierdzenia. Wzory druków będą dostępne na stronie internetowej PZM.

**17.3.** Regulamin Uzupełniający Mistrzostw Polski i Pucharu Polski wraz Harmonogramem Zawodów musi być przesłany do GKSM najpóźniej na **30dni** przed zawodami w celu zatwierdzenia. W wyjątkowych, uzasadnionych przypadkach czas ten może ulec skróceniu.

**17.4.** Zatwierdzony przez GKSM Regulamin może być zmieniony. Przed rozpoczęciem zawodów Sędzia Główny Zawodów weryfikuje listę osób funkcyjnych i w razie konieczności ma prawo zaktualizować te dane we wcześniej zatwierdzonym Regulaminie Uzupełniającym zawodów.

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

## **18. HARMONOGRAM ZAWODÓW**

**18.1.** Harmonogram zawodów to dokument opracowany przez **Promotora (Mistrzostwa Polski, Puchar Polski)** lub Organizatora (pozostałe zawody) według wzoru przygotowanego przez GKSM, który musi być wypełniony i podpisany przez Dyrektora Zawodów przed wysłaniem do zatwierdzenia. Wzory druków będą dostępne na stronie internetowej PZM.

**18.2.** Harmonogram czasowy zawodów Mistrzostw Polski i Pucharu Polski musi być przesłany do GKSM razem z Regulaminem Uzupełniającym.

**18.3.** W wyjątkowych i uzasadnionych sytuacjach Sędzia Główny Zawodów wraz z Dyrektorem Zawodów mogą zmienić harmonogram czasowy, wcześniej zatwierdzony przez GKSM.

**18.4.** Wszystkie zmiany winny zostać podane do wiadomości uczestników tak szybko, jak tylko jest to możliwe.

Obowiązkiem jest przekazanie komunikatu na tablicy informacyjnej zawodów, jak również ogłoszenie przez spikera zawodów do wiadomości uczestników.

## **19. OSOBY URZĘDOWE**

### **19.1. Sędzia Główny Zawodów**

**19.1.1.** Sędzia Główny Zawodów na zawody Mistrzostw Polski i Pucharu Polski jest wyznaczany przez GKSM.

Sędzia Główny Zawodów Zawodów Strefowych jest wyznaczany przez Gestora Strefy.

Sędzia Główny Zawodów Zawodów Okręgowych jest wyznaczany przez właściwą OKSM PZM.

Sędzia Główny Zawodów posiada licencję sędziego 1 stopnia.

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

- a) sprawdzenie dokumentów oficjalnych zawodów
- b) sprawdzenie gotowości działań kierownictwa zawodów
- c) sprawdzenie stanu technicznego toru i infrastruktury bezpośrednio przed zawodami
- d) kontroluje zawody i podejmuje działania niezbędne dla ich przebiegu zgodnego z regulaminami
- e) rozpatrywanie protestów złożonych podczas zawodów
- f) nakładanie kar
- g) współpraca i nadzór nad organizatorem

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

Jeżeli wyznaczony Sędzia Główny Zawodów nie może przybyć na czas, Dyrektor Zawodów powierza tę funkcję osobie posiadającej odpowiednie uprawnienia (licencję sędziego 1 stopnia).

**19.1.4.** Stwierdzenie faktu - jeżeli Sędzia Główny Zawodów stwierdzi jakiś fakt, to przyjmuje się, że fakt ten miał miejsce, a wydana przez niego w czasie zawodów decyzja jest ostateczna i nie podlega protestom w trakcie zawodów.

**19.1.5.** Po zakończeniu zawodów istnieje możliwość odwołania od decyzji sędziego zawodów do GKSM.

**19.1.6.** Sędzia Główny Zawodów obowiązkowo musi przesłać sprawozdanie w wersji elektronicznej (plik .pdf):

- MP, PP – do Biura Sportu i Turystyki ZG PZM

- Mistrzostw Strefy – do Gestora Strefy

- Zawodów Okręgowych – do właściwego OKSM PZM

oraz do Organizatora niezwłocznie po zakończonych zawodach.

## **19.2. Asystent Sędziego Głównego Zawodów**

**19.2.1.** Dla zawodów rangi Mistrzostwa Polski i Pucharu zaleca się wyznaczenie Asystenta Sędziego Głównego. Można wyznaczyć Asystenta Sędziego Głównego dla zawodów niższej rangi.

**19.2.3.** Asystentem Sędziego Głównego powinna być osoba posiadająca licencję sędziowską „1stopnia” lub „2stopnia”.

**19.2.4.** Asystent Sędziego podlega Sędziemu Głównemu Zawodów i pozostaje do jego dyspozycji podczas zawodów.

**19.2.5.** Powołanie Asystenta Sędziego Głównego Zawodów ma na celu podnoszenie kwalifikacji i doświadczenia osoby pełniącej tę funkcję, by docelowo mogła pełnić funkcję Sędziego Głównego.

**19.2.6.** Zakres odpowiedzialności i obowiązków Asystentów Sędziego Głównego Zawodów określa Sędzia Główny Zawodów.

### 19.3. Delegaci i obserwatorzy GKSM

GKSM dla zawodów rangi Mistrzostw Polski i Pucharu Polski wyznacza:

- a) **Sędziego Głównego Zawodów (propozycję składa Promotor)**
- b) **Kierownika kontroli Technicznej (propozycję składa Promotor)**
- c) Delegata GKSM do JURY - posiada prawo głosu w Jury

### 19.4. Kierownictwo zawodów

Kierownictwo zawodów stanowią:

-Dyrektor Zawodów i podlegający mu niżej wymienieni:

- Kierownik Biura Zawodów
- Kierownik ds. Organizacyjnych
- Kierownik Kontroli Technicznej
- Kierownik Chronometrażu
- Koordynatorzy sektora toru (minimum 3osoby, zalecane 5osób)\*\*
- Kierownik Toru
- Kierownik Marshalli
- Kierownik Opieki Medycznej – Lekarz Zawodów
- Kierownik Parku Maszyn
- Kierownik Biura Prasowego
- **Komisarza ds. porządku i dyscypliny na terenie zawodów\***

**\*Komisarza ds. porządku i dyscypliny na terenie zawodów – podczas MP, PP komisarz będzie przedstawicielem wspierającym działanie organizatora w zakresie egzekwowania porządku i dyscypliny na terenie zawodów (RSM 2.6)**

**\*\*Koordynator sektora toru – Przykład dla 3 osób:** Tor zostanie podzielony na 3 sektory. Do każdego sektora zostanie przydzielony koordynator sektora toru, który przy współpracy z Dyrektorem Zawodów sprawuje merytoryczną kontrolę pracy Marshalli, wspiera Kierownika Toru informując o jakości nawierzchni na danym odcinku, wspiera Kierownika Opieki Medycznej przy koordynacji działań ratowniczych będąc jednocześnie dodatkową osobą zabezpieczającą miejsce wypadku. Koordynator sektora toru jest wyposażony w radio, flagę koloru żółtego. Zalecane by był wyposażony w kamerę nasobną. Obowiązuje dla Mistrzostw Polski i Pucharu Polski, zalecane w zawodach niższej rangi.

### 19.5. Dyrektor Zawodów

Dyrektor Zawodów odpowiada za przeprowadzenie zawodów zgodnie z obowiązującymi regulaminami i komunikatami.

Dyrektor Zawodów wybierany jest przez klub organizatora.

Aby otrzymać uprawnienia Dyrektora Zawodów upoważniające do pełnienia tej funkcji podczas zawodów musi obowiązkowo uczestniczyć w corocznej kursokonferencji dla Sędziów i Dyrektorów Zawodów organizowanej przez GKSM.

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

### **Prawa i obowiązki Dyrektora Zawodów:**

- a) odpowiada za przestrzeganie wszystkich obowiązujących regulaminów
- b) realizowanie zalecenia Sędziego Głównego/Jury
- c) Dyrektor Zawodów lub upoważniona przez niego osoba musi w towarzystwie Sędziego Głównego Zawodów, skontrolować tor i bezpieczeństwo instalacji, zanim rozpocznie się aktywność na torze
- d) może przedstawić zalecenia Sędziemu Głównemu Zawodów, które mogą mieć wpływ na zmianę opublikowanego harmonogramu, takie jak powtórzenie wyścigu, wykluczenie zawodnika, skrócenie wyścigu, wstrzymanie lub odwołanie zawodów
- e) Dyrektor Zawodów nie może być zawodnikiem gdy pełni tę funkcję i nie może pełnić innych funkcji podczas danych zawodów
- f) przekazanie przed treningami do chronometrażu i Sędziego Zawodów listy kandydatów przystępujących do egzaminu praktycznego na licencję
- g) jest upoważniony do przerywania treningu, wyścigu kiedy w jego ocenie nie ma możliwości zagwarantowania bezpieczeństwa uczestnikom podczas kontynuowania treningu czy wyścigu (np.: blokada toru spowodowana zbiorową kolizją, a udzielenie pomocy wymaga dłuższego czasu przebywania służb medycznych – ratowniczych na torze lub gwałtowną zmianą warunków atmosferycznych, powodującą, że tor staje się nie przejezdny lub stwarza duże niebezpieczeństwo dla uczestników, a także w sytuacji, kiedy wszystkie karetki muszą przewieźć poszkodowanych do szpitala). Dyrektor Zawodów o podjęciu decyzji musi jak najszybciej powiadomić Sędziego Głównego Zawodów.
- h) zebrać od Lekarza Zawodów Karty Wypadkowe (jeżeli takie wystąpią), przedstawić Sędziemu Zawodów i wysłać je do PZM BSIT w Warszawie najpóźniej 48h po zakończeniu zawodów.

### **20. JURY**

**20.1.** Na zawodach rangi Mistrzostw Polski i Pucharu Polski zostanie powołane JURY.

#### **20.2. Skład JURY:**

- a) Sędzia Główny – Przewodniczący JURY, podejmuje ostateczną decyzję podczas zawodów.
- b) Delegat GKSM – dysponuje prawem głosu w JURY
- c) Przedstawiciel organizatora (minimum licencja sędziowska 2 stopnia) – dysponuje prawem głosu w JURY
- d) Przedstawiciel Promotora

#### **20.3. Częstotliwość zebrań JURY:**

- a) obowiązkowe:
  - przed rozpoczęciem zawodów – z udziałem kierownictwa zawodów
  - po zakończeniu pierwszego dnia (ok 30 min po zakończeniu ostatniego wyścigu)
  - przed rozpoczęciem drugiego dnia zawodów (jeżeli jest taka konieczność)
  - po zakończeniu drugiego dnia (ok 30 min po zakończeniu ostatniego wyścigu)
- b) doraźne – według uznania Sędziego Głównego
  - w trakcie zawodów

#### **20.4. Kompetencje JURY:**

- a) rozstrzyganie protestów
- b) rozstrzyganie spraw spornych
- c) kontrola toru wraz z przyległymi strefami – wyznaczenie drugiego terminu kontroli toru w razie potrzeby
- d) wydawanie zadań do wykonania Dyrektorowi Zawodów
- e) prawo wstrzymania zawodów

## **21. Osoba odpowiedzialna za kontakty z Zawodnikami**

Podczas MP i PP osoba wyznaczona przez Promotora, zalecana podczas pozostałych wydarzeń.

Do głównych zadań należy zapewnienie sprawnej komunikacji między zawodnikami, a promotorem, organizatorem, kierownictwem zawodów. Zbiera i przekazuje informacje, pomaga w kwestiach regulaminowych i formalnych. Osoba ta jest wskazana w regulaminie uzupełniającym zawodów oraz na tablicy informacyjnej zawodów wraz z numerem kontaktowym.

## **22. NUMERY STARTOWE**

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

**22.2.** Wybrane numery obowiązują cały sezon i jest możliwość zarezerwowania tego samego numeru na sezon następny, pod warunkiem, że rezerwacja ta będzie dokonana w terminie do końca lutego poprzedzającego sezon. Rezerwacji należy dokonać na dedykowanej podstronie internetowej serwisu motoresults.pl

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

Numery muszą odpowiadać normom zawartym w Regulaminie Technicznym Motocross.

**22.4.** Rekomenduje się, by nazwisko zawodnika znajdowało się na jego koszuli, na plecach w linii ramion.

## **23. ZGŁOSZENIA DO ZAWODÓW**

**23.1.** Zgłaszającym może być klub posiadający licencję ZG PZM lub zawodnik, który ma prawo startu w zawodach.

**23.2.** Zgłoszenie do zawodów musi być złożone według obowiązującego wzoru.

**23.3. Zgłoszenia do zawodów mogą być prowadzone elektronicznie i w biurze zawodów.**

**Sposób rejestracji do zawodów jest wskazany w Regulaminie Uzupełniającym Zawodów.**

**Sposób rejestracji do zawodów Mistrzostw Polski i Pucharu polski określa Promotor.**

Przy prowadzeniu zapisów online może wystąpić Oplata serwisowa w wysokości max5%netto kwoty płatności i jest pobierana podczas dokonywania zgłoszenia. Oplata serwisowa nie podlega zwrotowi.

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

**23.5.** Przesłane zgłoszenie bez kompletnych danych musi być uzupełnione w biurze zawodów podczas kontroli administracyjnej przed wydaniem dokumentu do kontroli technicznej.

**23.6.** Każdy zawodnik może startować w ciągu jednego dnia maksymalnie w dwóch klasach, jednak nie więcej, niż w trzech wyścigach.

Liczba klas w których można startować jednego dnia może zostać zmniejszona do jednej, a wyścigów do dwóch w jednej klasie – informacja musi być zawarta w Regulaminie Uzupełniającym Zawodów. W przypadku gdy zawodnikowi udowodni się naruszenie regulaminu zostanie wykluczony z wszystkich wyścigów w których startował w danym dniu.

**23.7.** W zgłoszeniu zawodnik wskazuje jednego mechanika oraz jedną dodatkową osobę. Minimalny wiek członka zespołu to 16 lat.

**23.8.** W zgłoszeniu zawodnik wskazuje kontakt ICE (In Case of Emergency) - w razie

nieprzewidzianej sytuacji proszę powiadomić - zawierający imię, nazwisko oraz numer telefonu, informujący kogo należy powiadomić w razie nagłego zdarzenia.

## **24. WPISOWE**

**24.1.** GKSM zatwierdziła wysokość **maksymalnego** wpisowego na sezon **2026**. Wpisowe za każdego zawodnika w Indywidualnych Międzynarodowych Mistrzostwach Polski i Pucharze Polski wynosi:

### **24.1.1. W biurze zawodów:**

a) za start w klasie: Mx65, Mx85 – **350,00PLN**

(+ opłata za transponder, zgodnie z pkt 24.2)

b) za start w klasie: MxKobiet, Mx125, Mx2, Mx1, MxMasters, MxMasters50+, MxJunior, MxOpen, Mx1B, Mx2B – **450,00PLN**

(+ opłata za transponder, zgodnie z pkt 24.2)

c) za start w klasie QxOpen, QxJunior, QxMasters – **550,00PLN**

(+ opłata za transponder, zgodnie z pkt 24.2)

**24.1.2. Jeżeli zawodnik zgłosi się do zawodów wcześniej, tj w terminie do czwartku poprzedzającego weekend zawodów do godziny 23:59 uzyskuje rabat:**

a) za start w klasie: Mx65 lub Mx85 – **300,00PLN**

(+ opłata za transponder, zgodnie z pkt 24.2)

b) za start w klasie: MxKobiet, Mx125, Mx2, Mx1, MxMasters, MxMasters50+, MxJunior, MxOpen, Mx1B, Mx2B – **400,00PLN** (+ opłata za transponder, zgodnie z pkt 24.2)

c) za start w klasie QxOpen, QxJunior, QxMasters – **500,00PLN**

(+ opłata za transponder, zgodnie z pkt 24.2)

### **24.1.3.**

Wpisowe za start w drugiej klasie tego samego dnia (trzeci wyścig) – 150,00PLN  
Jeżeli zawodnik uczestniczył w zawodach w sobotę i decyduje się na dodatkowy start w zawodach w ramach innej klasy w niedzielę, obowiązują stawki z punktu 23.1.2.

**24.2.** Zawodnicy, którzy korzystają z transponderów PZM za wypożyczenie transpondera na jeden dzień wnoszą opłatę **20,00.PLN** za dzień.

**24.3.** Organizator zawodów ma prawo samodzielnie ustalić wysokości wpisowego, nie przekraczając maksymalnych stawek wskazanych w pkt 23.1. Wysokość wpisowego musi być zapisana w Regulaminie Uzupełniającym Zawodów.

**24.4.** Wpisowe może być zwrócone zawodnikowi w trzech przypadkach:

a) odwołania treningów lub wyścigów z winy organizatora - zawodnikom przysługuje 100% zwrot wpisowego

b) odwołania treningów lub wyścigów nie z winy organizatora, lecz z powodu siły wyższej - zawodnikom przysługuje zwrot 50% wpisowego.

c) nieobecności zawodnika na zawodach zgłoszonej przed rozpoczęciem zawodów- zawodnikowi przysługuje zwrot wpisowego

**24.5.** Organizator ma prawo zwolnić dowolnego zawodnika z opłat wymaganych do udziału w zawodach.

**24.6.** Organizator ma prawo zwolnić dowolnego zawodnika z opłaty za wypożyczenie transpondera. W takiej sytuacji organizator pokrywa koszty wypożyczenia transpondera (24.2).

## **25. STRÓJ I WYGLĄD ZAWODNIKÓW I MECHANIKÓW**

### **25.1. Strój zawodnika.**

Zawodnik jest odpowiedzialny za wybór właściwego kasku i stroju, który zapewnia odpowiednie bezpieczeństwo i spełnia wymogi Regulaminu Technicznego PZM.

Poniższy wyposażenie musi być stosowane przez zawodników we wszystkich zawodach:

- a) kask
- b) gogle
- c) buty crossowe
- d) ochraniacza klatki piersiowej i pleców tzw. buzer
- e) ochraniacze na barki, łokcie i kolana\*
- f) rękawice
- g) bluza z długim rękawem wraz z numerem plecowym (zaleca się, aby nazwisko zawodnika pojawiło się na linii ramion, na plecach zawodnika)
- h) pas nerkowy

**\*obowiązkowe dla klasy Mx65, Mx85, Mx125 rekomendowane dla pozostałych klas**

**Zawodnik zobowiązany jest do przedstawienia w trakcie kontroli technicznej: a,d,e,g.**

Wszystkie elementy stroju zawodnika muszą być zgodne z Regulaminem Technicznym PZM.

Zawodnik lub mechanik korzystający z toru prób musi mieć założone: kask, buty crossowe, rękawice, bluza z długim rękawem, spodnie z długimi nogawkami.

Pełne wyposażenie musi być założone na starcie każdej aktywności na torze w tym: treningu dowolnego, treningu kwalifikacyjnego, okrążenia zapoznawczego, wyścigów.

Zawodnik ma prawo ściągnąć gogle w przypadku ograniczenia/braku widoczności, jednak jest zalecane ich uzupełnienie w strefie napraw i sygnalizacji lub na linii zmiany gogli.

Zezwala się na korzystanie z ochraniacza klatki piersiowej i pleców tzw. buzera, który jest dodatkowo wyposażony w poduszkę powietrzną - musi spełniać wymogi normy wymaganej dla buzera.

Zawodnik który nie spełnia punktu 24.1 nie będzie dopuszczony do rywalizacji.

### **25.2. Wygląd zawodnika i mechanika**

Wszyscy zawodnicy i mechanicy muszą prezentować czysty i schludny wygląd.

Tylko odpowiednio ubrane osoby, okazujące właściwe przepustki mogą przebywać na obszarach zamkniętych. Przez określenie odpowiednio ubrane osoby rozumie się, że ta osoba jest ubrana przynajmniej w koszulkę, spodnie i pełne obuwie (klapki są zabronione).

### **25.3. Długie włosy**

Długie włosy i chustki na głowie ze względów bezpieczeństwa muszą być obowiązkowo schowane pod kaskiem (tak, żeby nie wystawały spod kasku). Włosy i chusty powinny być tak zabezpieczone, by nawet w szczególnych przypadkach w czasie treningów i wyścigów nie mogły wysunąć się spod kasku. W przypadku gdy w trakcie treningu lub wyścigu włosy lub chusta wysuną się spod kasku, Sędzia Główny Zawodów ze względów bezpieczeństwa ma prawo wykluczyć zawodnika/zawodniczkę z danej części zawodów.

### **25.4. Kolczyki i piercing**

Kolczyki i piercing powinny być zabezpieczone plastrem lub zdjęte na czas zawodów.

## **26. WSTĘPNA WERYFIKACJA**

### **26.1. Kontrola administracyjna.**

Zawodnicy w biurze zawodów muszą:

- okazać aktywną licencję sportową
- potwierdzić Zgłoszenie do zawodów
- okazać licencję sponsorską (jeżeli taką posiada)

**26.2.** Zawodnik otrzymuje Kartę Kontroli Technicznej uprawniającą do przedstawienia motocykla do Kontroli technicznej.

**26.3.** Od momentu przeprowadzenia Kontroli administracyjnej staje się on uczestnikiem zawodów. Liczba wydanych Kart kontroli technicznej określa ilu uczestników zgłosiło się do uczestnictwa w zawodach. Bez względu na to czy po kontroli technicznej zawodnik został dopuszczony do zawodów, traci prawo do zwrotu wpisowego z zastrzeżeniem 23.5.

**26.4. Organizator ma obowiązek zapewnić max 3 przepustki/opaski dla każdego zawodnika:**

**-1 dla zawodnika,**

**-1 dla mechanika,**

**-1 dla os. towarzyszącej,**

według danych wprowadzonych w zgłoszeniu do zawodów. Zawodnik odpowiada za przekazanie otrzymanych opasek właściwym osobom. Opaski są obowiązkowe w trakcie trwania zawodów. Organizator ma prawo weryfikowania, czy opaski otrzymały odpowiednie osoby i ma prawo wycofać przepustkę.

**W przypadku zniszczenia opaski lub przepustki organizator dokonuje jej wymiany po okazaniu zniszczonego egzemplarza.**

**26.5.** Zawodnik na czas trwania zawodów otrzymuje transponder pomiarowy za kaucją zwrotną(200zł)/zostawieniem dokumentu. Kaucja/Dokument podlega zwrotowi w Biurze Zawodów po zakończeniu rywalizacji, pod warunkiem oddania transpondera.

**26.6. Zawodnik ma obowiązek zwrócić transponder. W przypadku braku zwrotu transpondera Dyrektor Zawodów przesyła informację do BSiT PZM oraz przekazuje informację Sędziemu Zawodów, który wnosi notatkę do Sprawozdania. GKSM może wstrzymać uprawnienia zawodnika do startu w kolejnych zawodach do momentu zwrotu transpondera lub spłacenia jego wartości.**

## 27. KONTROLA TECHNICZNA

27.1. Zawodnicy i osoby przystępujące do egzaminu praktycznego muszą przedstawić do kontroli technicznej:

- a) motocykl/quada (maksymalnie dwa do jednej klasy)
- b) kask (maksymalnie trzy)
- c) ochraniacz klatki piersiowej i pleców tzw. buzer
- d) ochraniacze na barki, łokcie i kolana\*
- e) bluza z długim rękawem wraz z numerem plecowym

\* obowiązkowe dla klasy Mx65, Mx85, Mx125, rekomendowane dla pozostałych klas

27.2. Kontrolę techniczną przeprowadza Komisja Techniczna zawodów wg Karty kontroli technicznej **wypełnionej i przekazanej przez zawodnika**.

Kierownik Kontroli Technicznej musi posiadać licencję Sędziego Technicznego Sportu Motocyklowego PZM lub FIM.

Komisja identyfikuje motocykl/quad i weryfikuje jego zgodność ze zgłoszeniem. Ocena stanu technicznego pojazdu dokonuje się na podstawie oceny wzrokowej. Komisja nie odpowiada za wady ukryte pojazdu. Za stan techniczny odpowiada zawodnik.

Zgodność motocykla/quada z przepisami technicznymi, klasy oraz stanu technicznego potwierdza zawodnik swoim podpisem na Karcie kontroli technicznej.

27.3. Motocykl/quad do kontroli technicznej musi być przedstawiony czysty, w stanie gotowym do treningów i wyścigów.

27.4. Przed zawodami musi być przeprowadzona kontrola techniczna, zgodnie z procedurą zapisaną w Regulaminie Technicznym i czasie zapisanym w harmonogramie zawodów. Kierownik Kontroli Technicznej po zakończonej kontroli przekazuje protokoły do Biura Zawodów.

27.5. Ewidencja kontroli technicznej prowadzona jest z zapisem numeru ramy, oznakowaniem główki ramy ( farbą/ plombą) oraz oznakowaniem końcówki układu wydechowego i kasku.

27.6. Każdy zawodnik musi przedstawić swój motocykl/motocykle/quada/quady pod swoim nazwiskiem i numerem, tak jak zadeklarował na odbiorze administracyjnym.

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

27.8. Numery startowe muszą być zgodne ze zgłoszeniem i regulaminami.

27.9. Ze względów bezpieczeństwa obowiązuje zakaz udziału w zawodach z zamontowanymi kamerami. Zakaz dotyczy zarówno udziału w treningach, jak i wyścigach.

Sędzia Główny Zawodów może na wniosek **promotora**/organizatora wyrazić zgodę na przejazd zawodnika z kamerą w trakcie treningów. Kamera może być w takim przypadku zainstalowana na motocyklu bądź na szelkach, które założy zawodnik. Musi potwierdzić Kierownik Kontroli Technicznej.

27.10. Kierownik Kontroli Technicznej, weryfikuje motocykle oraz wyposażenie zawodników przy wjeździe na tor. Zaleca się, by przy kontroli właściwego zabezpieczenia w klasie MxKobiet, asystowała wyznaczona przez organizatora osoba płci żeńskiej.

27.11. Zawodnik lub przedstawiciel zawodnika jest zobowiązany doprowadzić motocykl do kontroli technicznej bez uruchamiania silnika. Silnik może być uruchomiony tylko dla potrzeb dokonania pomiaru głośności, podczas jazdy na torze prób, podczas aktywności na torze. Zgodę na odstępstwo od tej zasady może wyrazić Sędzia Główny Zawodów.

## **28. KONTROLA TORU**

W celu stwierdzenia przygotowania zgodnie z przedstawioną dokumentacją zostanie dokonana kontrola toru przez Sędziego Głównego Zawodów w obecności Dyrektora Zawodów i Kierownika Toru.

**Podczas zawodów Mistrzostw Polski i Pucharu Polski w kontroli toru uczestniczy także przedstawiciel Promotora.**

**Zaleca się by Sędzia Główny Zawodów zaprosił do kontroli toru również Osobę odpowiedzialną za kontakty z Zawodnikami, a jeżeli taka osoba nie została wyznaczona to przedstawiciela zawodników.**

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

**Obowiązkowe jest wykonanie testu poprawności pracy maszyny startowej.**

## **29. SPOTKANIE SĘDZIEGO GŁÓWNEGO ZAWODÓW Z ORGANIZATOREM**

Sędzia Główny Zawodów w uzgodnieniu z Dyrektorem Zawodów przeprowadza spotkanie organizacyjne, z udziałem kierownictwa zawodów. Spotkanie odbywa się w okolicy maszyny startowej lub w innym miejscu wskazanym przez organizatora, w terminie zgodnym z harmonogramem imprezy.

## **30. PRÓBY STARTÓW, TRENING DOWOLNY, TRENING KWALIFIKACYJNY, WYŚCIG KWALIFIKACYJNY**

**30.1.** W trakcie każdej aktywności na torze (treningu lub wyścigu) zawodnicy mogą używać tylko motocykli wcześniej odebranych przez komisję techniczną. Zamiany motocykla podczas treningu można dokonać wyłącznie w strefie napraw i sygnalizacji. Podczas wyścigu kwalifikacyjnego i wyścigów właściwych zamiana motocykla jest zakazana.

**30.2.** Godziny treningów są wskazane w Harmonogramie Zawodów.

**30.3.** Zezwala się na łączenie treningu i w uzasadnionych przypadkach wyścigów dla różnych klas z wyłączeniem klasy Mx65 i AMATOR.

Klasa Mx85 jeśli jest to w ocenie Sędziego Głównego Zawodów możliwe, może być połączona tylko z klasą MxKobiet.

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

**30.5.** W uzasadnionych przypadkach Sędzia Główny Zawodów może wyrazić zgodę na trening zawodnika w treningu innej klasy niż tej, do której zgłoszony został zawodnik.

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

**30.7.** Próby startu dozwolone są tylko w czasie określonym w Harmonogramie zawodów.

Za nieprzestrzeżenie, zawodnik może być ukarany przez Sędziego Głównego Zawodów.

**30.8.** W Mistrzostwach Polski (obowiązkowe), Pucharze Polski (obowiązkowe), Mistrzostwach Stref i Okręgowych (zalecane) od momenty rozpoczęcia treningu dowolnego przez 3 minuty

wszyscy Marshalle będą trzymać wystawione żółte flagi.

**30.9.** Jeżeli trening kwalifikacyjny nie jest połączony z treningiem dowolnym, to do treningu kwalifikacyjnego zawodnicy wjeżdżają w kolejności:

- na pierwszej rundzie cyklu zawodów - zawodnicy wjeżdżają na tor ze strefy oczekiwania w kolejności zgodnej z pozycjami zajmowanymi na koniec poprzedniego sezonu, pozostali wg losowania,
- od drugiej do ostatniej rundy zawodnicy wyjeżdżają na Trening Kwalifikacyjny ze strefy oczekiwania, w kolejności zgodnej z pozycjami zajmowanymi aktualnie w klasyfikacji sezonu w danej klasie.
- Zawodnicy, którzy nie są klasyfikowani w danej klasie wyjeżdżają po ostatnim sklasyfikowanym.

**30.10. Po zakończeniu treningów i prób startu organizator MA OBOWIĄZEK wyrównać prostą startową i pierwszy zakręt.**

**30.11.** Wyścig kwalifikacyjny – istnieje możliwość przeprowadzenia zawodów z uwzględnieniem wyścigów kwalifikacyjnych. Informacja musi zostać umieszczona w Regulaminie Uzupełniającym Zawodów oraz Harmonogramie Zawodów.

**W sezonie 2026 podczas Mistrzostw Polski i Pucharu Polski NIE BĘDZIE Wyścigów Kwalifikacyjnych.**

Do wyścigu kwalifikacyjnego zawodnicy wjeżdżają na Maszynę startowa ze strefy oczekiwania w kolejności ustalonej na podstawie najszybszego okrążenia treningu kwalifikacyjnego.

Jeżeli trening kwalifikacyjny się nie odbył, to zawodnicy wjeżdżają na Maszynę startowa ze strefy oczekiwania w kolejności ustalonej na podstawie klasyfikacji sezonu.

### **31. ODPRAWA ZAWODNIKÓW**

Godzina i miejsce spotkania z zawodnikami wskazane jest w Harmonogramie Zawodów.

Obecni muszą być: Sędzia Zawodów, Asystent Sędziego Głównego, Dyrektor Zawodów, **Osoba do kontaktu z zawodnikami (jeżeli wyznaczono), przedstawiciel Promotora (Mistrzostwa Polski i Puchar Polski), Komisarza ds. porządku i dyscypliny na terenie zawodów.**

Sędzia zawodów może ogłosić dodatkową obowiązkową odprawę z zawodnikami, na której obecni muszą być wszyscy zawodnicy.

### **32. WYŚCIGI**

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

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

**OBOWIĄZKOWE jest równanie pierwszego zakrętu przed startem każdego wyścigu.**

### **33. WYNIKI**

**33.1.** Zwycięzcą wyścigu jest zawodnik, który przekroczył linię mety jako pierwszy po przejechaniu dystansu wyznaczonego regulaminem zawodów.

**33.2.** Kolejni zawodnicy przekraczający linię mety, kończą wyścig bez względu na ilość przejechanych okrążeń.

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

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

**33.5.** Warunkiem sklasyfikowania zawodnika w wyścigu klasy, do której został zgłoszony, jest przejechanie przez niego minimum 75% ilości okrążeń zwycięzcy wyścigu tej klasy.

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

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

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

**33.7.** Wyniki po zakończeniu wyścigu uznawane są jako nieoficjalne. Wyniki muszą zostać opublikowane wraz z informacją o godzinie (gg:mm) zakończenia wyścigu.

**33.8.** Po upływie regulaminowego czasu przewidzianego na składanie protestów i po ich rozpatrzeniu, wyniki ogłasza się jako oficjalne. Wyniki muszą zostać opublikowane wraz z informacją o godzinie (gg:mm) ich opublikowania.

**33.9.** O ile nie był zgłaszany protest wyniki uważa się za ostateczne, co skutkuje brakiem możliwości odwołania w tej sprawie podczas zawodów.

**33.10.** W Harmonogramie zawodów jest podana godzina lub określony czas wręczenia pucharów i nagród rzeczowych. Puchary i nagrody rzeczowe nie odebrane przez zawodnika osobiście podczas oficjalnej ceremonii wręczenia pozostają w dyspozycji organizatora bez możliwości odebrania ich w późniejszym terminie.

**33.11.** Nieusprawiedliwiona stanem zdrowia rezygnacja zawodnika z obecności podczas ceremonii wręczenia nagród może skutkować rezygnacją zawodnika z nagrody finansowej.

**33.12.** Zawodnik, którego ubiór nie jest właściwy dla Ceremonii wręczenia nagród, może zostać nie wpuszczony na podium przez promotora/organizatora.

## 34. STREFA OCZEKIWANIA I PROCEDURA STARTU

**34.1.** Organizator zobowiązany jest do zamontowania przy wjeździe do strefy oczekiwania elektronicznego zegara wyświetlającego czas w formacie GG:MM:SS (godziny, minuty, sekundy), sugeruje się z satelitarną synchronizacją czasu GPS.

**34.2.** Za spóźnienie do Strefy Oczekiwania zawodnikowi zostanie przyznana kara:

- w przypadku braku zawodników rezerwowych, spóźniony zawodnik zostanie ukarany, jednak nie traci prawa do startu w wyścigu,

- jeżeli są zawodnicy rezerwowi, spóźniony zawodnik zostanie wykluczony z wyścigu, zawodnicy rezerwowi w liczbie równej ilości wolnych miejsc na maszynie startowej stają się pełnoprawnymi uczestnikami wyścigu. Pozostali zawodnicy rezerwowi opuszczają strefę oczekiwania.

**34.3.** Motocykl wprowadzony do strefy oczekiwania nie może powrócić przed wyścigiem do parku maszyn i nie podlega wymianie. W Strefie oczekiwania dozwolone są prace przy motocyklu; tankowanie jest możliwe tylko kiedy motocykl/quad ustawiony jest na macie ekologicznej. Do Strefy oczekiwania dla danego zawodnika może zostać wprowadzony tylko jeden motocykl.

**34.4.** Sędzia Główny Zawodów musi obserwować przebieg procedury startowej.

**34.5.** Na obszar maszyny startowej obowiązuje zakaz wstępu członków teamu, który musi być przestrzegany w konsekwentny sposób, zapewniający równe warunki dla wszystkich zawodników. Nikt, za wyjątkiem zawodników, osób urzędowych i fotografów/kamerzystów, nie może przebywać na obszarze przed maszyną startową.

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

Jeżeli start następuje „z siatki”, organizator ma obowiązek przygotować równe warunki do startu dla wszystkich zawodników.

### **Zawodnik NIE MOŻE:**

a) dotykać/podnosić maszyny startowej

b) używać żadnych narzędzi

c) nawadniać nawierzchni (np. wodą z butelki)

d) "oznaczać" swojej bramki (układać znaczników, kamieni, itp. – oznaczenia należy usunąć przed rozpoczęciem procedury startowej)

e) przekraczać bramki startowej - przekładać nogi/ręki na drugą stronę bramki

f) nierespektowanie powyższych zapisów jest karane.

**34.6.** Dyrektor Zawodów w porozumieniu z Sędzią Głównym Zawodów określa ilość i które z bramek startowych, które mogą zostać wykorzystane podczas startu danego wyścigu.

**34.7.** W klasach, gdzie startują zawodnicy na motocyklach dwukołowych, start do wyścigu musi odbyć się z jednego rzędu – max. 40 zawodników.

W klasach, gdzie startują zawodnicy na quadach, start do wyścigu musi odbyć się z dwóch rzędów po 15 zawodników w każdym rzędzie – max. 30 zawodników (kiedy zapelniony zostanie pierwszy rząd-15miejsc, kolejni zawodnicy-od16tego-zajmują miejsca w drugim rzędzie za plecami zawodników ustawionych w pierwszym rzędzie).

**34.8.** W klasie Mx65, za ostatnim zawodnikiem wyjeżdżającym na okrążenie zapoznawcze może wyjechać osoba funkcyjna, która będzie jechać cały czas na końcu stawki, kontrolując, czy w czasie okrążenia zapoznawczego nie doszło do wypadku i czy wszyscy zawodnicy powrócili z okrążenia zapoznawczego do strefy oczekiwania.

**34.9.** Podczas okrążenia zapoznawczego zabronione jest dokonywanie prób startu.

**34.10.** Podczas okrążenia zapoznawczego zabronione jest wyprzedzanie. Zawodnicy wyjeżdżają na okrążenie zapoznawcze w ustalonej kolejności i powinni wrócić do strefy oczekiwania w tej samej kolejności jeżeli nie wystąpią uzasadnione sytuacje.

**34.11.** Podczas okrążenia zapoznawczego marshalle będą trzymać wystawione żółte flagi.

**34.12.** W Mistrzostwach Polski i Pucharu Polski Strefa oczekiwania może zostać wyznaczona w bezpośrednim sąsiedztwie maszyny startowej.

### **34.13. Procedura startowa.**

**(Mogą obowiązywać dodatkowe tablice 2', 1')**

Na sygnał osoby funkcyjnej(zalecany gwizdek), zawodnicy w określonej kolejności ustawiają się na maszynie startowej:

-motocykle są wprowadzane na maszynę startową (zgaszony silnik)

W wyjątkowych sytuacjach Sędzia zawodów może wyrazić zgodę na wjazd zawodników na maszynę startową.

-motocykle 3kołowe-sidecary i 4kołowe-quady wjeżdżają na maszynę startową

Zawodnik raz zajmując pozycje przy maszynie startowej, nie może jej zmieniać, nie może też powrócić do strefy oczekiwania.

**Sędzia zawodów może zezwolić by zawodnikom klasy MX65 pomógł opiekun-członek teamu. Opiekun natychmiast po ustawieniu swojego zawodnika na maszynie startowej zobligowany jest do opuszczenia obszaru maszyny startowej. Nieprzestrzeganie poleceń obsługi zawodów traktowane będzie jako niesportowe zachowanie.**

Zawodnik na maszynie startowej może korzystać z dodatkowych podestów pod nogi.

**Jeżeli zawodnik klasy Mx65, Mx85, a także w wyjątkowych przypadkach zawodnik innej klasy potrzebuje pomocy przy zapięciu „startera” na maszynie startowej, to unosi rękę - osoby funkcyjne są zobowiązane podjąć próbę zapięcia startera zawodnikowi.**

Gdy zawodnicy są ustawieni na linii startu, prezentowana jest tablica 1' (1minuta), która jest sygnałem do uruchomienia silników motocykli (Sędzia Zawodów może zezwolić na odstępstwo od tej reguły). Następnie unoszona jest tablica 15”( 15sekund). Po upływie 15sekund następuje zmiana na tablicę 5”(5sekund). Maszyna startowa zostanie zwolniona po upływie kolejnych 5sekund, nie później niż 10sekund od momentu pokazania tablicy 5”.

Zawodnik, którego pojazd ma problemy techniczne i nie opuścił strefy oczekiwania do czasu pokazania tablicy z napisem 15”(15sekund) musi pozostać w strefie oczekiwania do czasu zwolnienia maszyny startowej. Następnie, kiedy pozostali zawodnicy wystartują, pod nadzorem osoby funkcyjnej może dołączyć do wyścigu. Za nieprzestrzeganie tej zasady zawodnik może być ukarany do wykluczenia z wyścigu włącznie.

Zawodnik mający problemy techniczne po ustawieniu przy maszynie startowej musi czekać na pomoc, aż maszyna startowa opadnie. Jeżeli zawodnik nie przekroczy linii startu, może zostać udzielona pomoc techniczna przez mechanika, który był w strefie oczekiwania, kiedy pozostali zawodnicy odjadą. Pod nadzorem osoby funkcyjnej zawodnik może dołączyć do wyścigu. Za nieprzestrzeganie tej zasady zawodnik może być ukarany do wykluczenia z wyścigu włącznie.

Jeżeli zawodnik lub zawodnicy podczas startu uderzyli w maszynę startową, przed kolejnym startem należy przeprowadzić test maszyny startowej.

<b>20minut do startu</b>	<b>Wjazd do strefy oczekiwania zostaje otwarty.</b> Zawodnicy mogą przygotować swoje miejsca <b>przed</b> maszyną startową.
<b>10minut do startu</b>	<b>Wjazd do strefy oczekiwania zostaje zamknięty.</b> Motocykle wszystkich zakwalifikowanych zawodników i rezerwowych muszą znajdować się w strefie oczekiwania. W przypadku braku zawodników rezerwowych, motocykle spóźnionych zawodników będą wpuszczone do obszaru oczekiwania, a zawodnicy zostaną dopuszczeni do startu i jako ostatni wyjadą na linię startu. Motocykle zawodników niedopuszczonych do wyścigu muszą opuścić strefę oczekiwania. Po zamknięciu bramy wjazdowej do strefy oczekiwania, otwierana jest bramka do wyjazdu na tor, na okrążenie zapoznawcze. Zawodnicy mogą wyjechać na okrążenie zapoznawcze.
<b>4 minuty do startu</b>	<b>Wjazd z okrążenia zapoznawczego do strefy oczekiwania zostaje zamknięty.</b> Zawodnik spóźniony z okrążenia zapoznawczego ma prawo startu, jako ostatni wjedzie na maszynę startową
<b>2 minuty do startu</b>	Wszyscy z wyjątkiem zawodników, jednego członka zespołu, ekipy telewizyjnej i osób funkcyjnych muszą opuścić strefę oczekiwania. Za nie przestrzeganie zapisu obowiązuje kara do wykluczenia zawodnika z wyścigu łącznie. <b>Zawodnicy samodzielnie po kolei wprowadzają motocykle na maszynę startową (quady wjeżdżają)</b>
<b>1 minuta do startu</b>	Mechanicy i członkowie zespołów nie mogą pomagać zawodnikowi przy maszynie startowej. Za nie przestrzeganie zapisu obowiązuje kara do wykluczenia zawodnika z wyścigu łącznie. Tylko zawodnicy i osoby funkcyjne mogą przebywać w strefie startu. Ekipy telewizyjne muszą opuścić przestrzeń przed maszyną startową. Zawodnicy odpalają motocykle. W uzasadnionych przypadkach sędzia zawodów może zezwolić by motocykle wjeżdżały na maszynę startową z włączonymi silnikami.
<b>Tablica 15sekund</b>	Pozostało 15 sekund, aż procedura startowa wejdzie w ostatnią fazę.
<b>Tablica 5sekund</b>	Maszyna startowa spadnie w ciągu następnych 5-10 sekund.

### 35. PRZERWANIE WYŚCIGU

**35.1. Dyrektor Zawodów** jest upoważniony do przerwania każdej sesji treningowej i wyścigów w poszczególnych klasach z przyczyn nie cierpiących zwłoki (zwłaszcza bezpieczeństwa) lub innych sił wyższych. W takiej sytuacji zawodnikom pokazuje się czerwoną flagę.

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

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

W ponownym starcie wyścigu uczestniczyć mogą zawodnicy, którzy w momencie przerwania wyścigu znajdowali się na torze i aktywnie brali udział w rywalizacji.

**35.2.** W przypadku falstartu zawodnicy wracają do strefy oczekiwania, a ponowny start ma miejsce jak tylko jest to możliwe.

Nie jest dozwolona zmiana motocykla po falstartcie. Po falstartcie nie będą do wyścigu dopuszczeni zawodnicy rezerwowi.

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

### **36. CISZA NOCNA W PARKU MASZYN**

Cisza nocna w parku maszyn obowiązuje od godziny 23.00 do godziny 06.00 dnia następnego. Nieprzestrzeganie ciszy nocnej traktowane jest jako niesportowe zachowanie, za które zawodnik może zostać ukarany.

### **37. SESJA AUTOGRAFÓW**

Zawodnicy mogą być poproszeni o udział w sesji podpisywania autografów zorganizowanej przez **promotora** lub organizatora zawodów. Wyboru zawodników dokonuje **promotor** lub organizator.

### **38. ZACHOWANIE ZAWODNIKA I POMOC PODCZAS TRENINGU I WYŚCIGU**

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

**38.2.** Zawodnicy ponoszą odpowiedzialność za działania członków ich teamów. Zaleca się brak tolerancji dla zachowań niesportowych członków teamu.

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

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

**38.5.** Jeżeli nie jest to nieuniknione, **zabrania się zatrzymywania na torze podczas treningów i wyścigów.** Jedynym dozwolonym miejscem zatrzymywania się na torze jest strefa napraw i sygnalizacji oraz linia zmiany gogli. Za każde nie przestrzeganie tego zakazu zawodnik może być ukarany utratą najszybszego okrążenia, a najwyższą karą może być wykluczenie z wyścigu.

**38.6.** W przypadku problemów sprzętowych zawodnik powinien zjechać do strefy napraw i sygnalizacji podczas najbliższego przejazdu przy strefie.

W przypadku defektu skutkującego brakiem możliwości kontynuowania dalszej jazdy zawodnik ma obowiązek opuścić tor wraz z motocyklem w miejscu jakim jest strefa bezpieczeństwa wyznaczona po obu stronach toru, tak by nie blokować przejazdu innym zawodnikom.

**38.7.** Korzystanie na torze z obcej pomocy zewnętrznej w czasie trwania treningu kwalifikacyjnego, wyścigów kwalifikacyjnych i wyścigów głównych – wyłączając osoby wyznaczone przez organizatora pełniące swoje obowiązki w interesie bezpieczeństwa - jest zabronione, a zawodnik który z takiej pomocy świadomie skorzystał może być ukarany. Zawodnikowi można pomóc podnieść motocykl, jednak uruchomienie silnika, wszelkie naprawy, czy regulacje zawodnik musi wykonać samodzielnie.

**38.8.** Zawodnik jest zobowiązany stosować się w trakcie wyścigów i treningów do poleceń organizatora, osób funkcyjnych, a w szczególności reagować na sygnały pokazywane przy pomocy flag określonych w regulaminie. Zaleca się brak tolerancji dla niedostosowania się do sygnałów marshalli oraz komunikatów kierownictw zawodów.

**38.9.** Podczas treningów i wyścigów konsultacje między członkami drużyny i zawodnikami są ograniczone tylko do wyznaczonej strefy napraw i sygnalizacji. Korzystanie z łączności radiowej jest zabronione.

**38.10.** Osoby wyznaczone przez organizatora pełniące swoje obowiązki na torze mogą pomóc zawodnikowi podnoszącemu motocykl, przenosząc ich w bezpieczne miejsce.

Naprawy i regulacje w strefie bezpieczeństwa muszą być wykonane przez zawodnika bez żadnej pomocy zewnętrznej.

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

**38.12.** Tankowanie paliwa jest dozwolone w strefie napraw i sygnalizacji, ale musi odbywać się przy zgaszonym silniku, tylko na macie ekologicznej.

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

**38.14.** Zawodnicy, którzy zjadą do parku maszyn podczas treningu kwalifikacyjnego, okrążenia zapoznawczego lub wyścigu nie mają prawa powrotu na tor i kontynuowania jazdy.

Zawodnicy wracający do strefy napraw i sygnalizacji lub do parku maszyn powinni zachować ostrożność.

**38.15.** Zaleca się by w celu przypomnienia zasad obowiązujących w regulaminie – Sędzia Główny Zawodów wraz z Dyrektorem Zawodów i Asystentem Sędziego Głównego ds. Marshalli zorganizowali spotkanie z zawodnikami klasy MX65 i ich opiekunami. Sędzia Główny Zawodów może wyrazić zgodę na udzielanie pomocy zawodnikom klasy MX65 przy zajmowaniu miejsca na polu startowym i na torze. Zasady udzielania pomocy muszą być przedstawione zainteresowanym.






### 39. SYGNAŁY OFICJALNE




**39.1.** Oficjalne sygnały mogą być podawane na białych tablicach o wymiarach 750mm długości i 600mm szerokości z czarnymi dużymi znakami: 2', 1', 15'', 5'', T, 1, 2. Na tablicy znaki powinny mieć 500mm wysokości.

**Znaki „1” oraz „2” mogą być wyświetlane w wersji elektronicznej na zegarze zlokalizowanym za linią pomiaru czasu.**

Tablica 2 minuty (2') – w strefie oczekiwania (nie jest obowiązkowa)	Pozostały 2 minuty, aż procedura startowa wejdzie w ostatnią fazę. Wszyscy z wyjątkiem zawodnika, jednego członka zespołu na zawodnika, ekipy telewizyjnej i osób funkcyjnych muszą opuścić strefę oczekiwania. Zawodnicy po kolei zajmują pola na maszynie startowej.
Tablica 1 minuty (1') – na starcie (nie jest obowiązkowa)	Zawodnicy są ustawieni na maszynie startowej. Pozostała 1 minuta, aż procedura startowa wejdzie w ostatnią fazę. Zawodnicy odpalają motocykle. Ekipy telewizyjne muszą opuścić przestrzeń przed maszyną startową.
Tablica 15 sekund (15'') – na starcie	Pozostało 15 sekund, aż procedura startowa wejdzie w ostatnią fazę.
Tablica 5 sekund (5'') – na starcie	Maszyna startowa spadnie w ciągu następnych 5-10 sekund.
Tablica z literą „T” – na linii mety (może być zastąpiona zieloną flagą lub elektronicznym wyświetlaczem)	Sygnalizuje zmianę treningu dowolnego w trening kwalifikacyjny.
Tablica z cyfrą 2 – na linii mety (może być zastąpiona elektronicznym wyświetlaczem)	Wskazuje, że do zakończenia wyścigu pozostały 2 okrążenia lidera wyścigu.
Tablica z cyfrą 1 – na linii mety (może być zastąpiona elektronicznym wyświetlaczem)	Wskazuje, że do zakończenia wyścigu pozostało 1 okrążenia lidera wyścigu.

### 39.2. Oficjalne sygnały flagowe nadawane są flagą.

Sygnal	Znaczenie
 <p><b>Flaga czerwona wymachiwana</b></p>	<p>Używana na linii mety (może być dodatkowo powtórzona na torze) <b><u>TYLKO po decyzji Dyrektora Zawodów.</u></b> Oznacza natychmiastowe przerwanie rywalizacji na torze. Zawodnicy powinni zjechać w miejsce wskazane przez Dyrektora Zawodów.</p>
 <p><b>Flaga czarna wymachiwana wraz z tablicą z numerem zawodnika</b></p>	<p>Używana tylko na linii mety, Zawodnik musi opuścić tor przez wyjazd z toru.</p>
<p><b>Flaga żółta schowana</b> (swobodna pozycja marshalla)</p>	<p><b>Tor bezpieczny</b></p>
 <p><b>Flaga żółta wystawiona powinna być trzymana oburącz</b> (jedną ręką za drążek, a drugą od dołu za część materiałową).</p>	<p><b>Zagrożenie – zdarzenie w bezpośrednim otoczeniu toru, przejazd może być utrudniony. Zawodnik ma obowiązek zachować szczególną ostrożność.</b> (obowiązuje także w trakcie pierwszych minut treningu dowolnego oraz rundy zapoznawczej!)</p>
 <p><b>Flaga żółta wymachiwana</b></p>	<p><b>Niebezpieczeństwo - poważne zdarzenie nastąpiło przed zawodnikiem, przejazd utrudniony, zawodnik ma obowiązek znacząco zwolnić i bezpiecznie przejechać wszystkimi kołami przez przeszkodę.</b> <b>Skoki i wyprzedzanie zabronione!</b></p>
 <p><b>Flaga medyczna wymachiwana</b> (biała z diagonalnym czerwonym krzyżem)</p>	<p><b>Niebezpieczeństwo – przejazd znacząco utrudniony, na torze znajduje się więcej osób, na torze udzielana jest pomoc medyczna, przejazd utrudniony, zawodnik ma obowiązek znacząco zwolnić i bezpiecznie przejechać wszystkimi kołami przez przeszkodę.</b> <b>Skoki i wyprzedzanie zabronione!</b></p>
 <p><b>Flaga niebieska trzymana</b> (mogą jej używać tylko dodatkowe osoby, specjalnie do tego wyznaczone)</p>	<p>Ostrzeżenie dla znacznie wolniejszego lub dublowanego zawodnika, że zbliża się do niego znacznie szybszy zawodnik i niedługo będzie przez niego wyprzedzany/dublowany.</p>

 <p><b>Flaga niebieska wymachiwana,</b> (mogą jej używać tylko dodatkowe osoby, specjalnie do tego wyznaczone)</p>	<p>Ostrzeżenie dla znacznie wolniejszego lub dublowanego zawodnika, że będzie wyprzedzany/dublowany na najbliższym odcinku, zawodnik powinien zachować swój tor jazdy.</p>
 <p><b>Flaga zielona wymachiwana</b> (może być używana podczas procedury startu lub podczas treningów)</p>	<p>Trasa wolna do rozpoczęcia wyścigu.</p> <p>Może sygnalizować zmianę treningu dowolnego w trening kwalifikacyjny.</p>
 <p><b>Czarno biała szachownica wymachiwana</b></p>	<p>Koniec treningu/wyścigu.</p> <p>Zwolnić/zatrzymać można się po wyjechaniu ze strefy mety.</p> <p>Nie wolno zjeżdżać do strefy napraw i sygnalizacji.</p>

**39.5.** Organizator musi utworzyć listę marshalli ze wskazaniem stanowiska. Ta lista musi być dostarczona Sędziemu Głównemu Zawodów przed rozpoczęciem treningów.

**39.6.** Marshalle muszą nosić koszule, uniformy w neutralnym kolorze w żadnym wypadku w żółtym lub czerwonym ponieważ mogą być myleni z flagami.

**39.7.** Rekomenduje się by marshalle byli wyposażeni w gwizdki, by dodatkowo zwracać na siebie uwagę w trakcie interwencji. Po zakończeniu zawodów marshalle muszą pozostać do czasu rozpatrzenia protestów.

## **40. PROTESTY**

**40.1.** Protesty może być złożony i opłacony w Biurze Zawodów. Biuro zawodów ma obowiązek przyjąć każdy protest. Kierownik Biura Zawodów ma obowiązek niezwłocznie poinformować o złożonym proteście Dyrektora Zawodów.

**40.2.** Każdy protest musi być zgłoszony na piśmie i poparty kaucją. Na proteście musi znaleźć się godzina złożenia protestu z podpisami składającego i przyjmującego protest.

**40.3.** Protest może zgłosić wyłącznie kierownik ekipy lub zawodnik. Protest może być złożony tylko przez osoby bezpośrednio zaangażowane w problem. Protest złożony przez inne osoby będzie odrzucony. W przypadku zawodnika niepełnoletniego przy składaniu protestu może uczestniczyć jego opiekun.

**40.4.** Zalecane jest użycie Formularza protestu opracowanego przez GKSM. Jeżeli protest nie jest zgłoszony na Formularzu protestu, Biuro Zawodów powinno przyjąć protest i wpisać datę i godzinę przyjęcia protestu.

**40.5.** Protesty nie mogą być zgłaszane później niż:

- do 30min po zakończeniu wyścigu – w sprawach motocykli, paliwa, zachowania się zawodników na torze itp.

- do 30min po ogłoszeniu prowizorycznych wyników (opublikowaniu na tablicy informacyjnej), jeżeli protest dotyczy tych wyników.

**40.6.** Każdy protest musi być poparty kwotą w wysokości **500PLN**. W razie uznania protestu wpłacona kwota musi być zwrócona wpłacającemu. W przypadku nie uznania protestu wpłacona zostaje u organizatora. Jeżeli protest dotyczy demontażu elementów motocykla(silnika) musi być uzupełniony **2000PLN**. Kwota ta jest należna zawodnikowi demontującemu motocykl w przypadku nie uznania protestu. W pozostałych przypadkach nie uznania protestu wpłacona kwota zostaje u organizatora.

**40.7.** Jury/Sędzia zawodów ma obowiązek rozpatrzyć złożony protest na zawodach i odpowiedzieć na niego na piśmie. Decyzja musi zostać opublikowana na tablicy informacyjnej.

**40.8. Od decyzji sędziego przysługuje prawo odwołania do GKSM po zakończeniu zawodów.**

## **41. WERYFIKACJA I KONTROLA PO WYŚCIGU**

### **41.1. Kontrola głośności po wyścigu**

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

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

### **41.2. Paliwa**

Każdy zawodnik zobowiązany jest do używania benzyny bezołowiowej ogólnie dostępnej.

### **41.3. Testy antydopingowe**

Testy antydopingowe, w tym na obecność alkoholu oraz środków zakazanych we krwi mogą być przeprowadzone zgodnie z Regulaminem Medycznym PZM.

Zawodnicy, których testy wypadną z wynikiem pozytywnym będą wykluczeni z całych zawodów.

Mogą być nakładane dodatkowe kary.

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

Test na zawartość alkoholu może przeprowadzić przedstawiciel organizatora zawodów.

## **42. RUNDA HONOROWA**

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

### 43. KONFERENCJA PRASOWA

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

### 44. KARY

**44.1.** Za nie stosowanie się do regulaminu proponowane są poniższe kary.

Dyrektor Zawodów może zaproponować Sędziemu Głównemu zawodów inną karę.

#### DLA ZAWODNIKA:

- a) za każde niedozwolone zatrzymanie się na torze podczas treningu dowolnego lub kwalifikacyjnego, utrata najszybszego okrążenia
- b) za spóźnienie zawodnika do strefy oczekiwania
  - w przypadku braku zawodników rezerwowych, zawodnik zachowa prawo do startu w wyścigu jednak wjedzie na maszynę startową jako ostatni
  - jeżeli są zawodnicy rezerwowi, zawodnik zostanie wykluczony z wyścigu, zawodnicy rezerwowi w liczbie równej ilości wolnych miejsc na maszynie startowej, stają się pełnoprawnymi uczestnikami wyścigu. Pozostali zawodnicy rezerwowi opuszczają strefę oczekiwania.
- c) za spóźnienie zawodnika do strefy oczekiwania z rundy zapoznawczej – zawodnik wjedzie na maszynę startową jako ostatni
- d) za skracanie toru w treningu/treningu kwalifikacyjnym i uzyskanie z tego korzyści – utrata najszybszego okrążenia
- e) za skracanie toru w wyścigu/wyścigu kwalifikacyjnym i uzyskanie z tego korzyści – utrata zyskanych pozycji plus jedna dodatkowa pozycja w dół końcowej klasyfikacji w wyścigu
- f) za zjechanie do parku maszyn podczas treningu/treningu kwalifikacyjnego/wyścigu kwalifikacyjnego i powrót na tor – przesunięcie na koniec klasyfikacji
- g) za zjechanie do parku maszyn podczas rundy zapoznawczej lub wyścigu i powrót na tor – wykluczenie z wyścigu
- h) za pomoc zewnętrzną dla zawodnika podczas treningu/treningu kwalifikacyjnego/wyścigu kwalifikacyjnego poza miejscem do tego przeznaczonym - wyłączając pomoc udzielaną przez osoby wskazane przez organizatora, pełniące swoje obowiązki w interesie bezpieczeństwa – przesunięcie na koniec klasyfikacji
- i) za pomoc zewnętrzną udzieloną zawodnikowi podczas wyścigów poza miejscem do tego przeznaczonym - wyłączając pomoc udzielaną przez osoby wskazane przez organizatora, pełniące swoje obowiązki w interesie bezpieczeństwa – wykluczenie z wyścigu
- j) za niestosowanie się do przekazywanych sygnałów za pomocą regulaminowych flag podczas treningu dowolnego/treningu kwalifikacyjnego – przesunięcie o 5miejsc niżej w klasyfikacji
- k) za niestosowanie się do przekazywanych sygnałów za pomocą regulaminowych flag podczas wyścigu kwalifikacyjnego/wyścigu:
  - w przypadku pierwszego przewinienia w ciągu dnia, przesunięcie o 5miejsc niżej w klasyfikacji, w stosunku do pozycji na mecie,
  - w przypadku drugiego przewinienia w ciągu dnia, przesunięcie o 10miejsc niżej w klasyfikacji, w stosunku do pozycji na mecie
  - kolejne przewinienie w trakcie zawodów – wykluczenie z wyścigu
- l) za przekroczenie regulaminowej głośności tłumika po wyścigu – przesunięcie o 5miejsc niżej w klasyfikacji w stosunku do pozycji na mecie

- m) w przypadku więcej niż dwóch przewinień, za które karą jest przesunięcie niżej w klasyfikacji Sędzie Główny podejmuje decyzję o wymiarze kary, do wykluczenia z rywalizacji włącznie,
- n) za nie stosowanie maty środowiskowej – 300.00.PLN, kara musi zostać opłacona w biurze zawodów a mata środowiskowa musi zostać natychmiast uzupełniona, w innym przypadku zawodnik zostanie wykluczony
- o) za jazdę na motocyklu przeznaczonym do startu w zawodach w miejscach przeznaczonych dla publiczności i drogach komunikacyjnych poza parkiem maszyn – kara finansowa 500,00 PLN, kara musi zostać opłacona w biurze zawodów, w innym przypadku zawodnik zostanie wykluczony
- p) za korzystanie z pitbike/elektrycznej hulajnogi, itp. w strefie przeznaczonej dla kibiców, kara pieniężna 300,00 PLN, kara musi zostać opłacona w biurze zawodów, w innym przypadku zawodnik zostanie wykluczony
- q) **uruchomienie motocykla i niewłaściwe zachowanie w Parku Maszyn podczas ciszy nocnej, kara finansowa do 500zł.**
- r) brak opłacenia nałożonej kary finansowej – wykluczenie z zawodów
- s) za niesportowe zachowanie się podczas zawodów zawodnika i osób, za które odpowiedzialny jest zawodnik – wykluczenie z jednego lub więcej wyścigów, wykluczenie może być poprzedzone ostrzeżeniem ustnym lub pisemnym;  
za niesportowe zachowanie uznaje się również:
  - nieuzasadnione wchodzenie na tor w czasie treningów i wyścigów powodujące zagrożenie bezpieczeństwa dla zawodniczek i zawodników
  - udzielanie nieuprawnionej pomocy dla zawodniczki lub zawodnika
  - agresywne, lekkomyślne zachowanie w stosunku do innych zawodników, członków zespołów, osób funkcyjnych i innych osób
 (niesportowe zachowanie powinno zostać opisane, w notatce szczegółowo opisującej zdarzenie, która zostanie załączona do sprawozdania sędziowskiego)
- t) **nieobecność lub spóźnienie się zawodnika na ceremonię wręczania nagród oraz niewłaściwe zachowanie w czasie jej trwania, kara finansowa do 500zł.**

#### **DLA ORGANIZATORA**

- u) **Sędzia Zawodów ma obowiązek zgłosić do GKSM brak gotowości organizatora do rozpoczęcia zawodów według harmonogramu i doprowadzenie do właściwego stanu dopiero na polecenie Sędzie Głównego, GKSM może przyznać karę:**
  - bez opóźnienia rozpoczęcia zawodów – upomnienie,
  - z opóźnieniem rozpoczęcia zawodów do 1 godziny – kara finansowa 3000 zł,
  - z opóźnieniem rozpoczęcia zawodów powyżej 2 godzin – kara finansowa do 5000 zł
- v) **Sędzia Zawodów ma obowiązek zgłosić do GKSM że z winy organizatora nastąpiło przerwanie zawodów, a doprowadzenie do właściwego stanu nastąpiło dopiero na polecenie Sędzie Głównego, GKSM może przyznać karę:**
  - bez znaczącego opóźnienia zawodów – upomnienie,
  - z opóźnieniem rozpoczęcia zawodów do 2 godzin – kara finansowa 3000 zł,
  - jeżeli doprowadziło do wcześniejszego zakończenia zawodów/ nie rozegrano wszystkich zaplanowanych wyścigów – kara finansowa do 5000zł
- w) **-Sędzia Zawodów ma obowiązek zgłosić do GKSM problemy z wykonywaniem przez organizatora zawodów zalecań Sędzie Zawodów – GKSM może przyznać karę finansową do 5000 zł**

**44.2.** Informacja o karze nałożonej podczas zawodów, musi zostać opublikowana z podaniem klasy, numeru startowego zawodnika, rodzaju kary i przewinienia na tablicy informacyjnej zawodów.

**44.3.** Informacje o karach odnotowanych, Sędzia Główny Zawodów jest zobowiązany przesłać drogą elektroniczną do GKSM natychmiast po zakończeniu zawodów (w sprawozdaniu z zawodów).

**44.4.** Za powtarzalne łamanie przepisów regulaminu, zawodnik może zostać ukarany przez GKSM wykluczeniem z kolejnej rundy/kolejnych rund zawodów.

## **B. REGULAMIN SZCZEGÓŁOWY MIĘDZYNARODOWYCH INDYWIDUALNYCH MISTRZOSTW POLSKI W MOTOCROSSIE**

### **1 ZASADY OGÓLNE**

**1.1.** W ramach Międzynarodowych Indywidualnych Mistrzostw Polski będą rozgrywane:

- a) Międzynarodowe Indywidualne Mistrzostwa Polski Juniorów w Motocrossie w klasach: Mx65, Mx85, Mx125,
- b) Międzynarodowe Indywidualne Mistrzostwa Polski Kobiet w Motocrossie w klasie MxKobiet
- c) Międzynarodowe Indywidualne Mistrzostwa Polski Seniorów w Motocrossie w klasach Mx2, Mx2Junior, Mx1, MxMasters, MxMasters50+,
- d) Międzynarodowe Indywidualne Mistrzostwa Polski Juniorów w Quadcrossie w klasie QxJunior
- e) Międzynarodowe Indywidualne Mistrzostwa Polski Seniorów w Quadcrossie: w klasach QxOpen, QxMasters.

**Międzynarodowe Indywidualne Mistrzostwa Polski w Motocrossie/Quadcrossie są zawodami otwartymi dla klubów i zawodników zagranicznych.**

**1.2.** Dla klasy QxJunior nie będzie rozgrywanych oddzielnych wyścigów. Na bazie wyników wyścigów klasy QxOpen generowana będzie oddzielna klasyfikacja dla klasy QxJunior, według której będą naliczane punkty za faktycznie zajęte miejsca w klasie QxJunior. Klasyfikacja w klasie QxJunior będzie prowadzona przez cały sezon, bez obowiązku wręczania nagród w każdej rundzie. W klasie QxJunior zostaną przyznane tytuły na koniec sezonu. Zawodnicy zgłaszający się do startu w klasie QxJunior automatycznie są zgłoszeni do startu w klasie QxOpen.

**1.3.** Dla klasy QxMasters nie będzie rozgrywanych oddzielnych wyścigów. Na bazie wyników wyścigów klasy QxOpen generowana będzie oddzielna klasyfikacja dla klasy QxMasters, według której będą naliczane punkty za faktycznie zajęte miejsca w klasie QxMasters. Klasyfikacja w klasie QxMasters będzie prowadzona przez cały sezon, bez obowiązku wręczania nagród w każdej rundzie. Zawodnicy zgłaszający się do startu w klasie QxMasters automatycznie są zgłoszeni do startu w klasie QxOpen.

**1.4.** Dla klasy Mx2Junior nie będzie rozgrywanych oddzielnych wyścigów. Na bazie wyników wyścigów klasy Mx2 generowana będzie oddzielna klasyfikacja dla klasy Mx2Junior, według której będą naliczane punkty za faktycznie zajęte miejsca w klasie Mx2Junior. Klasyfikacja w klasie Mx2Junior będzie prowadzona przez cały sezon, bez obowiązku wręczania nagród w każdej rundzie. W klasie Mx2Junior zostaną przyznane tytuły na koniec sezonu. Zawodnicy zgłaszający się do startu w klasie Mx2Junior automatycznie są zgłoszeni do startu w klasie Mx2.

### **2 PODZIAŁ NA KLASY I WYMAGANIA LICENCYJNE**

Wiek minimalny zawodnika, dopuszczający do udziału w danej klasie, zaczyna się w dniu urodzin zawodnika, który musi przypadać przynajmniej na dzień zawodów (rozpoczęcia pierwszych treningów).

Dla klasy MxMasters, MxMasters50+, QxMasters granica dla wieku minimalnego rozpoczyna się z początkiem roku urodzenia zawodnika.

Wiek maksymalny dla klasy zawodnik osiąga z końcem roku w którym przekracza wiek określony regulaminem.

Dla dziewcząt/kobiet, jeżeli startują w innych klasach niż MxKobiet, górna granica wieku jest podwyższona o jeden rok.

### **Mx65**

Motocykle: o pojemności od 50cc do 65cc 2T  
(koła maksymalnie 12 – 14cali).

Wiek: od 8lat do 12lat **Licencja: A B**

### **Mx85**

Motocykle o pojemności od 50cc do 85cc 2T do 150cc 4T  
(koła min. 14-17 cali maks. 16-19cali).

Wiek: od 11lat do **15lat** **Licencja: A B**

### **Mx125**

Motocykle o pojemności od 100 do 125cc 2T

Wiek: od 13lat do **18lat** **Licencja: A B**

### **Mx2**

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

Wiek: od 14lat do **50lat** **Licencja: A B**

### **Mx2Junior**

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

**Wiek: od 14lat do 21lat Licencja: A B**

**Klasa będzie rozgrywana w ramach wyścigów klasy Mx2 - bez oddzielnych wyścigów)**

### **Mx1**

**Motocykle o pojemności od 270cc do 500cc 2T i 4T**

**Wiek: od 16lat do 50lat Licencja: A B**

### **MxMasters**

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

Wiek: od 40lat do 49lat **Licencja: A B**

### **MxMasters50+**

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

Wiek: od 50lat **Licencja: A B**

### **MxKobiet**

Motocykle o pojemności do 85cc 2T do 150cc 4T  
(koła min. 14-17 cali maks. 16-19 cali).

Wiek: od 11 lat **Licencja: A B**

Motocykle o pojemności od 100 do 125cc 2T

Wiek: od 13lat **Licencja: A B**

Motocykle o pojemności od 175 do 250cc 2T 4T

Wiek: od 14lat **Licencja: A B**

### **QxOpen**

Quady o pojemności do 500cc 2T lub 4T z napędem na tylną oś.

Wiek: od 14lat

**Licencja A B**

### **QxJunior**

Quady o pojemności do 500cc 2T lub 4T z napędem na tylną oś.

Wiek: od 14 lat do **21lat**

**Licencja A B**

(Klasa będzie rozgrywana w ramach wyścigów klasy QxOpen - bez oddzielnych wyścigów)

### **QxMasters**

Quady o pojemności do 500cc 2T lub 4T z napędem na tylną oś.

Wiek: od 40lat

**Licencja A B**

(Klasa będzie rozgrywana w ramach wyścigów klasy QxOpen - bez oddzielnych wyścigów)

**W kolejnych sezonach podział na klasy może zostać zmieniony.**

## **3 CZAS TRENINGÓW I WYŚCIGÓW**

<b>KLASA</b>	<b>🕒 CZAS TRENINGÓW</b>	<b>🕒 CZAS WYŚCIGÓW</b>
Mx65	5min próby startu+ 10/15min-trening dowolny+ 15min-trening kwalifikacyjny	12 min. + 2 okrążenia
Mx85	5min próby startu+ 10/15min-trening dowolny+ 15min-trening kwalifikacyjny	15 min. + 2 okrążenia
Mx125	5min próby startu+ 10/15min-trening dowolny+ 15min-trening kwalifikacyjny	25 min. + 2 okrążenia
Mx2 (Mx2Junior)	5min próby startu+ 10/15min-trening dowolny+ 15min-trening kwalifikacyjny	25 min. + 2 okrążenia
<b>Mx1</b>	5min próby startu+ 10/15min-trening dowolny+ 15min-trening kwalifikacyjny	25 min. + 2 okrążenia
MxMasters	5min próby startu+ 10min-trening dowolny+ 15min-trening kwalifikacyjny	15 min .+ 2 okrążenia
MxMasters50+	5min próby startu+ 10min-trening dowolny+ 15min-trening kwalifikacyjny	15 min .+ 2 okrążenia
MxKobiet	5min próby startu+ 10/15min-trening dowolny+ 15min-trening kwalifikacyjny	15 min. + 2 okrążenia
QxOpen, QxJunior, QxMasters	5min próby startu+ 10/15min-trening dowolny+ 15min-trening kwalifikacyjny	25 min. + 2 okrążenia

## 4 LICZBA RUND

4.1. Ilość rund w Międzynarodowych Indywidualnych Mistrzostwach Polski - **zgodnie z ustaleniami Promotora i kalendarzem zatwierdzonym przez GKSM.**

## 5 ZGŁOSZENIE DO ZAWODÓW

Zgodnie z Zasady Rozgrywek Motocross A.pkt23.

## 6 TRENINGI

6.1. W Mistrzostwach Polski odbywa się trening dowolny oraz trening kwalifikacyjny.

6.2. W treningach nie obowiązuje ograniczenie do 40 zawodników na trasie.

6.3. Czas i kolejność treningu dla danych klas według harmonogramu zatwierdzonego przez GKSM.

6.4. Klasyfikacja treningu według czasu uzyskanego podczas najlepszego okrążenia.

6.5. Jeżeli czas najszybszego okrążenia zawodnika jest znacznie gorszy od czasu najszybszego okrążenia innych uczestników danej klasy, to Jury ma prawo zabronić startu takiemu zawodnikowi w wyścigach dla zapewnienia bezpieczeństwa jemu oraz innym zawodnikom.

6.6. Zawodnik, którego czas średni (najlepszego) okrążenia w treningu kwalifikacyjnym przekroczy **125%** czasu okrążenia lidera, ze względów bezpieczeństwa nie zostanie dopuszczony do wyścigów. Nie dotyczy klasy MxKobiet.

## 7 WYŚCIGI

7.1. Dozwolone jest używanie wyłącznie motocykli/quadów odebranych przez Komisję Techniczną. Zawodnicy mają możliwość zmiany motocykla/quada między wyścigami. Ostateczny wybór musi zostać dokonany przed wprowadzeniem do strefy oczekiwania.

7.2. Zawodnik, którego motocykl/quad został dopuszczony do zawodów podczas kontroli technicznej, może użyczyć jeden z nich drugiemu zawodnikowi, którego motocykl uległ awarii. Zawodnik w wypożyczonym motocyklu/quadzie musi zmienić numer startowy i używać transponder który otrzymał w Biurze Zawodów. Fakt ten musi zgłosić i złożyć na piśmie zainteresowany zawodnik klub kierownik ekipy do Biura Zawodów, nie później jak 15min przed planowanym startem, przed wprowadzeniem do strefy oczekiwania.

7.3. **Kolejność wjazdu zawodników na maszynę startową wyścigów według czasów treningu kwalifikacyjnego. W szczególnym przypadku, braku możliwości przeprowadzenia treningu kwalifikacyjnego według klasyfikacji sezonu. Zawodnicy bez zdobytych punktów według losowania. Jeżeli taka sytuacja wystąpi podczas pierwszej rundy sezonu, o kolejności wjazdu na maszynę startową decyduje klasyfikacja sezonu za rok poprzedni. Pozostali zawodnicy wg losowania.**

7.4. Jeżeli zawodnik brał udział w treningu dowolnym (minimum 3 okrążenia), a z przyczyn obiektywnych nie został sklasyfikowany w treningu kwalifikacyjnym, to jeżeli są wolne miejsca na maszynie startowej, Sędzia zawodów może wyrazić zgodę na start zawodnika w wyścigach.

## 8 KLASYFIKACJA

8.1. Zawodnicy startujący na motocyklach we wszystkich klasach Mistrzostw Polski za sklasyfikowanie w wyścigach otrzymują punkty według tabeli.

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

8.2. Zawodnicy startujący na quadach we wszystkich klasach Mistrzostw Polski za sklasyfikowanie w wyścigach otrzymują punkty według tabeli.

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

08.2. Na końcowy wynik o Indywidualne Mistrzostwo Polski składa się suma punktów zdobytych podczas wszystkich rund.

08.3. Przy równej ilości punktów w klasyfikacji końcowej sezonu decyduje większa liczba lepszych miejsc. W przypadku dalszego remisu decydująca wyniki ostatniej rundy.

08.4. Przy równej ilości punktów w klasyfikacji rundy decyduje lepsze miejsce w drugim wyścigu.

## 9 HARMONOGRAM MIĘDZYNARODOWYCH INDYWIDUALNYCH MISTRZOSTW POLSKI

Harmonogram jest opracowany i dostępny do pobrania ze strony internetowej PZM wraz z opublikowaniem Regulaminu Uzupełniającego danej rundy.

## 10. NAGRODY

10.1. Organizator jest zobowiązany ufundować puchary dla trzech pierwszych zawodników sklasyfikowanych w rundzie Mistrzostw Polski, w każdej klasie (**Mx65, Mx85, Mx125, Mx2, Mx2Junior, Mx1, MxKobiet, MxMasters, MxMasters50+, QxOpen, QxJunior, QxMasters**).

10.2. Za wynik osiągnięty w wyścigu zawodów rangi Mistrzostw Polski zawodnikowi klasy Mx65 i Mx85 za miejsca od 1 do 6 w klasyfikacji po dwóch wyścigach organizator ufunduje nagrody rzeczowe na łączną kwotę minimum 1200zł.

## **C. REGULAMIN SZCZEGÓŁOWY KLUBOWYCH MISTRZOSTW POLSKI**

- 1 Klubowe Mistrzostwa Polski będą rozgrywane w kategoriach:
  - **Motocrossowe Klubowe Mistrzostwa Polski**
  - **Motocrossowe Klubowe Mistrzostwa Polski Juniorów**
  - **Klubowe Mistrzostwa Polski Quadcross**
  
- 2 Motocrossowe Klubowe Mistrzostwo Polski zdobywa klub, który zdobędzie najwięcej punktów. Do klasyfikacji klubowej zaliczanych jest 8 najlepszych wyników danego Klubu w każdej rundzie. Sumuje się wyniki spośród klas: Mx65, Mx85, Mx125, Mx2, Mx1, MxKobiet. Uwzględniany jest wynik maksymalnie jednej zawodniczki klasy MxKobiet. W przypadku równej ilości punktów decyduje większa ilość lepszych miejsc zdobytych przez zawodników danego klubu.
  
- 3 Motocrossowe Klubowe Mistrzostwo Polski Juniorów zdobywa klub, który zdobędzie najwięcej punktów. Sumuje się wyniki spośród klas: Mx65, Mx85, Mx125. W przypadku równej ilości punktów decyduje większa ilość lepszych miejsc zdobytych przez zawodników danego klubu.
  
- 4 Klubowe Mistrzostwo Polski Quadcross zdobywa klub, który zdobędzie najwięcej punktów. Sumuje się wyniki klasy: QxOpen. W przypadku równej ilości punktów decyduje większa ilość lepszych miejsc zdobytych przez zawodników danego klubu.
  
- 5 Zaliczanie startu zawodników zagranicznych do klasyfikacji Klubowej reguluje RSM Zasady Rozgrywek Motocross.
  
- 6 Do klasyfikacji Klubowej Mistrzostw Polski zliczane są punkty zawodnika, zdobyte w ramach jednej klasy zawodów Mistrzostw Polski
  
- 7 W przypadku, kiedy nie odbyły się wszystkie zaplanowane wyścigi, do klasyfikacji Klubowej Mistrzostw Polski zliczane są punkty z uwzględnieniem równej ilości wyścigów wszystkich klas danej klasyfikacji.
  
- 8 O kolejności klubów decyduje większa liczba zdobytych punktów przez zawodników danego klubu. Przy równej ilości punktów, decyduje większa ilość lepszych miejsc zdobytych przez zawodników danego klubu. Jeżeli dalej jest remis decydują wyniki ostatniej rundy.
  
- 9 Trzy pierwsze kluby otrzymają tytuły mistrzowskie (mistrz, wice mistrz, II wice mistrz) po zakończeniu sezonu w klasyfikacjach:
  - **Motocrossowe Klubowe Mistrzostwa Polski**
  - **Motocrossowe Klubowe Mistrzostwa Polski Juniorów**
  - **Klubowe Mistrzostwa Polski Quadcross**
  
- 10 Obowiązkowo, podczas Ceremonii wręczenia nagród, zaleca się wyróżnić trzy najlepsze Kluby, które zdobyły najwięcej punktów w trakcie zawodów.
  
- 11 W sprawach nie objętych zasadami rozgrywania Klubowych Mistrzostw Polski obowiązują pozostałe przepisy Zasad Rozgrywek i ewentualnie wydane komunikaty GKSM.

## **D. REGULAMIN SZCZEGÓŁOWY ZESPOŁÓW SPONSORSKICH**

- 1 Zespół Sponsorski składa się maksymalnie z trzech zawodników, zgłoszonych przynajmniej w dwóch klasach.
- 2 Klasyfikacja sponsorska będzie prowadzona na podstawie wyników Mistrzostw Polski.
- 3 Zawodnicy mogą być zgłaszani w klasach: Mx65, Mx85, Mx125, Mx2, Mx1, MxMasters, MxMasters50+, MxKobiet
- 4 Zawodnicy mogą być reprezentantami różnych Klubów. **Od sezonu 2027 maksymalnie dwóch klubów**
- 5 **Od sezonu 2027 wszyscy zawodnicy Zespołu Sponsorskiego muszą korzystać z motocykli jednej mark.**
- 6 Zawodnik może być członkiem tylko jednego zespołu sponsorskiego.
- 7 Zawodnika zgłoszonego do zespołu nie można zmienić na innego zawodnika w ciągu sezonu.
- 8 Zgłoszenie należy przekazać elektronicznie w systemie INSIDE:
  - a) Zgłoszenie do klasyfikacji Zespołów Sponsorskich - Sport Motocyklowy, które jest dostępne na stronie internetowej PZM
  - b) zawodnik musi posiadać w systemie INSIDE zatwierdzoną licencję sponsorską ważną na dany sezon
  - c) zawodnik musi posiadać zgodę Klubu na udział zawodnika w zespole sponsorskim
- 9 Zespół może zgłosić producent, importer, dealer motocykli, klub, inna firma lub osoby prywatne pod warunkiem, że przed przystąpieniem do rywalizacji mają wykupioną na dany sezon licencję sponsorską (pełną informację udziela Biuro Turystki i Sportu ZG PZM).
- 10 **Od sezonu 2027 jeden podmiot może zgłosić tylko jeden Zespół Sponsorski.**
- 11 **Zespół Sponsorski wskazuje w zgłoszeniu Kierownika Zespołu Sponsorskiego, który odpowiada i prowadzi sprawy swojego zespołu.**
- 12 Do klasyfikacji w poszczególnych rundach zaliczane będą punkty zdobyte maksymalnie przez dwóch najlepszych zawodników każdego zespołu w danych zawodach.
- 13 **W przypadku, kiedy nie odbyły się wszystkie zaplanowane wyścigi, do klasyfikacji Zespołów Sponsorskich Mistrzostw Polski zliczane są punkty z uwzględnieniem równej ilości wyścigów wszystkich klas.**
- 14 Suma punktów zespołu decyduje o kolejności miejsc w danym roku.
- 15 Przy równej ilości punktów lepsze miejsce zdobywa zespół, który zdobędzie większą ilość lepszych miejsc. Jeżeli dalej jest remis decydują wyniki ostatniej rundy.
- 16 Po zakończeniu sezonu zwycięskie zespoły otrzymają puchary (pierwsze, drugie i trzecie miejsce).
- 17 Obowiązkowo, podczas Ceremonii wręczenia nagród, należy wyróżnić trzy najlepsze Zespoły Sponsorskie, które zdobyły najwięcej punktów w trakcie zawodów.

# **E. REGULAMIN SZCZEGÓŁOWY PUCHARU POLSKI W MOTOCROSSIE**

## **1 PUCHAR POLSKI**

**1.1.** Ilość rund w Pucharze Polski - zgodnie z **ustaleniami Promotora i kalendarzem zatwierdzonym przez GKSM.**

**01.2** W Pucharze Polski biorą udział zawodnicy w następujących klasach: Mx65, Mx85, MxJunior, MxOpen, MxKobiet, Mx1B, Mx2B.

## **2 ZAWODNICZY NIEPOSIADAJĄCY LICENCJI PZM**

**2.1.** Klasyfikacja zawodów Pucharu Polski przeznaczona jest dla zawodników posiadających licencję wydaną przez PZM.

**2.2.** Dopuszcza się w zawodach Pucharu Polski udział zawodników, którzy posiadają licencję inną niż PZM. Jeżeli w danej klasie w treningu udział weźmie ponad 40 zawodników, pierwszeństwo startu w wyścigach będzie dla zawodników posiadających licencję PZM.

Jeżeli zawodnik posiadający licencję inną niż PZM ukończy zawody na czołowej pozycji przysługuje mu prawo odebrania nagród. Zawodnikom nieposiadającym licencji PZM nie będą naliczane punkty klasyfikacji sezonu Pucharu Polski.

## **3 PODZIAŁ NA KLASY I WYMAGANIA LICENCYJNE**

Wiek minimalny zawodnika, dopuszczający do udziału w danej klasie, zaczyna się w dniu urodzin zawodnika, który musi przypadać przynajmniej na dzień zawodów (rozpoczęcia pierwszych treningów).

Wiek maksymalny dla klasy zawodnik osiąga z końcem roku w którym przekracza wiek określony regulaminem.

Dla dziewcząt/kobiet, jeżeli startują w innych klasach niż MxKobiet, górna granica wieku jest podwyższona o jeden rok.

### **Mx65**

Motocykle: o pojemności do 65cc 2T

(koła maksymalnie 12-14 cali)

Wiek: od 8lat do 12lat      Licencja: A B

### **Mx85**

Motocykle o pojemności od 50cc do 85cc 2T do 150cc 4T

(koła min. 14-17 cali maks. 16-19cali).

Wiek: od 11lat do **15lat**      Licencja: A B

### **MxJunior**

Motocykle: o pojemności od 100cc

do 250cc 2T o

pojemności od 175cc

do 250cc 4T

Wiek: od 13lat do **21lat**      Licencja: A B

### **MxOpen**

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

Wiek od 14lat Licencja A lub B

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

Wiek od 16lat Licencja A lub B

### **MxKobiet**

Motocykle: o pojemności do 85cc (koła minimalne 14-17 cali, maksymalne 16-19 cali)

Wiek: od 11 lat Licencja: A lub B

Motocykle o pojemności od 100cc 2T (rozmiar kół minimum 16-19) do 125cc 2T

Wiek: od 13lat Licencja: A lub B

Motocykle o pojemności od 175 do 250cc 2T 4T

Wiek: od 14lat Licencja: A lub B

### **Mx2B**

Motocykle 2T o pojemności od 125cc do 200cc

Motocykle 4T o pojemności od 175cc do 250cc

Wiek: od 14 lat Licencja: B

### **Mx1B**

Motocykle 2T o pojemności od 249cc do 500cc

Motocykle 4T o pojemności od 290cc do 450cc

Wiek: od 16 lat Licencja: B

## **4 TRENINGI**

**W Pucharze Polski odbywają się dwa treningi: trening dowolny i trening kwalifikacyjny.**

**Dla danej klasy następują one natychmiast jeden po drugim.**

**Zmiana treningu dowolnego w trening kwalifikacyjny sygnalizowana jest na linii mety.**

**W treningu nie obowiązuje ograniczenie do 40 zawodników na trasie.**

**Czas i kolejność treningów dla danych klas według harmonogramu zawodów.**

**Czas treningów:**

**5min próby startów+10min trening dowolny + 15min trening kwalifikacyjny**

## **5 CZAS TRWANIA WYŚCIGÓW**

Czas trwania wyścigów dla poszczególnych klas:

- Mx65 12 min + 2 okrążenia
- Mx85 15 min + 2 okrążenia
- MxJunior 20 min + 2 okrążenia
- MxOpen 20 min + 2 okrążenia
- Mx1B 15 min + 2 okrążenia
- Mx2B 15 min + 2 okrążenia
- MxKobiet 15 min + 2 okrążenia.

## **6 ZGŁOSZENIE DO ZAWODÓW**

Zgodnie z Zasadami Rozgrywek Motocross.

## 7 HARMONOGRAM CZASOWY

Harmonogram czasowy jest opracowany i dostępny do pobrania ze strony internetowej PZM w terminie opublikowania Regulaminu Uzupełniającego, we właściwych wersjach dla każdej rundy. **Dla Pucharu Polski harmonogram czasowy opracowuje promotor.**

## 8 START

Procedura startowa jak w Międzynarodowych Indywidualnych Mistrzostwach Polski.

## 9 KOLEJNOŚĆ WJAZDU NA MASZYNĘ STARTOWĄ

**09.1** Według uzyskanych czasów podczas treningu kwalifikacyjnego.

**09.2.** W szczególnym przypadku, braku możliwości przeprowadzenia treningu kwalifikacyjnego podczas pierwszej rundy o kolejności wjazdu na maszynę startową decyduje klasyfikacja sezonu za rok poprzedni. Pozostali zawodnicy wg losowania.

Jeżeli sytuacja braku możliwości przeprowadzenia treningu kwalifikacyjnego powstanie w innej niż pierwszej rundzie o kolejności wjazdu na maszynę startową decyduje klasyfikacja sezonu na podstawie dotychczas rozegranych rund. Zawodnicy bez zdobytych punktów wg losowania.

## 10. WYNIKI – KLASYFIKACJA KOŃCOWA

**10.1.** W danej klasie wygra ten zawodnik, który zdobędzie największą ilość punktów. Przy równej ilości punktów decyduje liczba lepszych miejsc. Jeżeli dalej jest remis decyduje wynik ostatniej rundy.

**10.2.** Zawodnicy we wszystkich klasach Pucharu Polski za sklasyfikowanie w wyścigach otrzymują punkty według tabeli.

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

**10.3.** Puchar Polski w klasyfikacji klubowej zdobywa klub, który zdobędzie najwięcej punktów.

Do klasyfikacji klubowej zaliczanych jest 8 najlepszych wyników danego Klubu w każdej rundzie. Sumuje się wyniki spośród klas: Mx65, Mx85, MxJunior, MxOpen, Mx1B, Mx2B, MxKobiet. W przypadku równej ilości punktów decyduje większa ilość lepszych miejsc zdobytych przez zawodników danego klubu.

**10.4.** Puchar Polski w klasyfikacji klubowej juniorów zdobywa klub, który zdobędzie najwięcej punktów. Do klasyfikacji klubowej juniorów zaliczanych jest 6 najlepszych wyników danego Klubu w każdej rundzie. Sumuje się wyniki spośród klas: Mx65, Mx85, MxJunior. W przypadku równej ilości punktów decyduje większa ilość lepszych miejsc zdobytych przez zawodników danego klubu

## **11. NAGRODY**

**11.1.** Organizator jest zobowiązany ufundować puchary dla trzech pierwszych zawodników sklasyfikowanych w rundzie Pucharu Polski, w każdej klasie (Mx65, Mx85, MxJunior, MxOpen, MxKobiet, Mx1B, Mx2B).

**11.2.** Zawodnikom startującym w Pucharze Polski w klasach Mx65 i Mx85 za miejsca od 1 do 6 w klasyfikacji po dwóch wyścigach organizator ufunduje nagrody rzeczowe na łączną kwotę minimum 1200zł.

## **F. REGULAMIN PUCHARU BLU CRU**

**1. Puchar BLU CRU przeprowadzony zostanie w sezonie 2026 podczas zawodów Mistrzostw Polski.**

**2. Puchar BLU CRU prowadzony jest przez Yamaha Motor Europe N.V. (S.A.) - Oddział w Polsce.**

**3. Puchar BLU CRU prowadzony będzie w następujących klasach:**

- YZ65 BLU CRU Cup w **Mistrzostwach** Polski Mx65
- YZ85 BLU CRU Cup w **Mistrzostwach** Polski Mx85
- YZ125 BLU CRU Cup w **Mistrzostwach** Polski **Mx125**

### **4. Uczestnicy**

Udział w klasyfikacji BLU CRU, biorą zawodnicy, którzy w wyznaczonym przez Yamaha Motor Europe terminie (**do 02.03.2026 włącznie**) zgłoszą udział poprzez formularz na dedykowanej stronie internetowej i otrzymają potwierdzenie od organizatora Pucharu BLU CRU.

Wiek zawodników określa Yamaha Motor Europe N.V. (S.A.).

Listę zawodników zarejestrowanych do Pucharu BLU CRU przedstawi Yamaha Motor Europe N.V. (S.A.) - Oddział w Polsce w terminie do **10.03.2026**.

### **5. Klasyfikacja**

Dla Pucharu BLU CRU nie będzie rozgrywanych oddzielnych wyścigów. Na bazie wyników klas Mistrzostw Polski Mx65, Mx85 oraz **Mx125** generowana będzie oddzielna klasyfikacja odpowiednio dla klas YZ65 BLU CRU Cup, YZ85 BLU CRU Cup, YZ125 BLU CRU Cup, według której będą naliczane punkty za faktycznie zajęte miejsce w danej klasie.

Klasyfikacja prowadzona będzie przez cały sezon, z wręczaniem nagród w każdej rundzie.

### **6. Nagrody**

Dla zawodników każdej rundy Pucharu BLU CRU nagrody zapewnia Yamaha Motor Europe N.V. (S.A.) - Oddział w Polsce.

Nagrody dla pierwszej trójki klasyfikacji generalnej w każdej z klas Pucharu BLU CRU zostaną wręczone w trakcie Gali Zakończenia Sezonu PZM.

**7. Pozostałe warunki Pucharu BLU CRU określa Yamaha Motor Europe N.V. (S.A.) - Oddział w Polsce.**

**Zasady są opublikowane na stronie internetowej Yamaha Motor Europe N.V. (S.A.) - Oddział w Polsce.**

# **G. REGULAMIN TECHNICZNY MOTOCROSS/QUADCROSS**

## **I - MOTOCYKLE**

### **1. WPROWADZENIE**

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

### **2. OGRANICZENIA KONSTRUKCYJNE**

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

Motocykl solo (Grupa A) winien być tak skonstruowany, aby mógł nad nim w pełni panować jeden kierowca.

Motocykl z wózkiem bocznym (Grupa B) powinien być przystosowany do przewozu pasażera.

### **3. KATEGORIE I GRUPY MOTOCYKLI**

Motocykle podzielone są na kategorie, który to podział winien być przestrzegany podczas zawodów. W zasadzie nie zezwala się na współzawodnictwo w jednym wyścigu różnych kategorii, grup.

#### Kategoria I

Motocykle napędzane przez jedno koło styczne z podłożem.

#### Kategoria II

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

#### Grupa A1 – motocykl solo

Pojazdy dwukołowe jednośladowe.

#### Grupa B1

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

#### Grupa B2

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

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

## Kategoria II

Grupa C - specjalne motocykle dwukołowe

Grupa D - specjalne motocykle trójkołowe

Grupa E - pojazdy śniegowe

Grupa F - sprintery, dragstery

Grupa G- motocykle czterokołowe-  
quady

Grupa H - ...

Grupa I - ...

## Kategoria III

Grupa J – pojazdy elektryczne w Regulaminie Technicznym Wyścigów Szosowych

### **4. KLASY**

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

Kategoria I Grupa A1

<b>Klasa</b>	<b>Powyżej (cc)</b>	<b>Do (cc)</b>
Mx50	-	50 2T
Mx65	50	65 2T
Mx85	60	85 2T 4T
Mx125	100	125 2T
MxJunior	100 175	250 2T 250 4T
Mx2	100 175	250 2T 250 4T
Mx1		
MxOpen	100 175	500 2T 450 4T
MxMasters, MxMasters50+	100 175	500 2T 450 4T
MX Kobiet	85 150	250 2T 250 4T

### **MxOpen - Motocykle Elektryczne – wg regulacji FIM\***

**\*prowadzone są prace nad dopuszczeniem do rywalizacji motocykli elektrycznych; decyzja GKSM zezwalająca i określająca warunki techniczne udziału motocykli elektrycznych, zostanie wskazana oddzielnym komunikatem; decydują warunki bezpieczeństwa, dla wszystkich uczestników zawodów: zawodników, obsługi, kibiców.**

## 5. POMIAR POJEMNOŚCI SILNIKA

### 5.1. Silnik suwowy systemu Otto.

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

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

Gdzie: d – średnica

c – odległość skokowa

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

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

### 5.2. Silnik z tłokiem obrotowym.

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

$$\text{Pojemność} = 2V/N$$

Gdzie V – całkowita objętość wszystkich komór silnika

N – liczba obrotów silnika potrzebnych do pełnego cyklu w komorze

Silniki te klasyfikuje się jako czterosuwowe.

### 5.3. System Wankla.

Dla silników Wankla z tłokiem trójkątnym pojemność podaje wzór:

$$\text{Pojemność} = 2VD$$

Gdzie V – pojemność jednej komory a D – liczba wirników

Silniki te klasyfikuje się jako czterosuwowe.

## 6. DOŁADOWANIE

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

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

## 7. TELEMETRIA

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

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

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

## **8. MASY**

### **8.1. Ciężar motocykli bez paliwa.**

Minimalny ciężar motocykli danej pojemności wynosi:

- a) 65cc 2T minimum 53 kg
- b) 85cc 2T minimum 65 kg
- c) 125cc 2T minimum 88 kg
- d) 250cc 2T minimum 98 kg
- e) 500cc 2T minimum 102 kg
- f) 250cc 4T minimum 95 kg
- g) 450cc 4T minimum 99 kg

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

Więcej danych Regulamin Techniczny FIM pkt 01.19.01.

### **8.2. Plomby należy założyć na część przednią ramy głównej.**

## **9. OZNAKOWANIE PRODUCENTA**

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

Zasada obowiązuje, gdy w grę nie wchodzi interesy handlowe.

## **10. DEFINICJA PROTOTYPU**

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

## **11. WYMOGI OGÓLNE**

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

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

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

**11.3.** Próba z magnezem (tytan nie ma właściwości magnetycznych).

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

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

**11.6.** W przypadku wątpliwości badanie należy zlecić laboratorium badania materiałów.

**11.7.** Stopy aluminium mogą być oceniane wzrokowo.

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

**11.9.** Ilość cylindrów w silniku odpowiada ilości komór spalania.

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

## **12. DEFINICJA RAMY MOTOCYKLA SOLO**

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

## **13. URZĄDZENIA ROZRUCHOWE**

Są obowiązkowe.

## **14. OSŁONY OTWARTEGO PRZENIESIENIA NAPĘDU**

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

**14.2.** Ochrona powinna sięgać do koła zębatego napędu łańcucha.

## **15. UKŁADY WYDECHOWE**

**15.1** Układy wydechowe i tłumiki powinny spełniać wszelkie wymogi dotyczące hałasu.

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

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

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

## **16. KIEROWNICA**

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

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

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

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

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

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

**16.7.** Zabrania się spawania kierownicy wykonanej ze stopów lekkich.

## **17. DŹWIGNIE STEROWANIA**

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

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

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

## **18. POKRĘTŁO PRZEPUSTNICY**

**18.1.** Pokrętło przepustnicy winna samoczynnie zamykać przepustnicę po zluzowaniu naciągu.

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

## **19. PODNÓŻKI**

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

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

## **20. HAMULCE**

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

## **21. BŁOTNIKI I OSŁONY KÓŁ**

**21.1.** Błotnik winien obejmować z boku koło po obu stronach.

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

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

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

## **22. OSŁONY OPŁYWOWE**

Nie zezwala się na stosowanie osłon opływowych,

Osłona chłodnicy (tarcze) musi być wykonana tylko z elastycznych materiałów (np. plastik).

## **23. KOŁA, OBREĆCZE I OPONY**

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

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

**23.3.** Opony - Na powierzchni opony nie wolno umieszczać żadnych elementów, jak kolce przeciwślizgowe, łańcuchy, itp.

W motocyklach klasy Mx65 obowiązują koła szprychowe o maksym. rozmiarach 12–14cali.  
W motocyklach klasy Mx85 obowiązują koła szprychowe o maks. Rozmiarach 16–19cali i min. 14-17cali.

## **24. OZNAKOWANIE NUMEREM STARTOWYM**

Numer startowy powinien spełniać następujące wymogi.

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

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

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

**24.4.** Numer startowy boczny.

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

**24.5. Numery winny być dobrze czytelne i powinny mieć barwę matową, aby uniknąć odbicia światła słonecznego.** Minimalne rozmiary dla cyfr numeru startowego przedniego wynoszą:

- a) wysokość - 140 mm
- b) szerokość - 70 mm
- c) grubość linii - 25 mm
- d) odstęp między cyframi - 15 mm

**24.6. Numery winny być dobrze czytelne i powinny mieć barwę matową, kontrastową do tła, aby uniknąć odbicia światła słonecznego.**

Minimalne rozmiary dla cyfr numeru startowego bocznego wynoszą:

- a) wysokość - 100 mm
- b) szerokość - 70 mm
- c) grubość linii - 25 mm
- d) odstęp między cyframi - 15 mm

Jeżeli konstrukcja numerów bocznych uniemożliwia zachowania w/w wymiarów cyfr, należy je dostosować optymalnie do rozmiaru tablic.

**24.7. Na przedniej tablicy startowej musi znajdować się logo PZM o powierzchni około 12cm<sup>2</sup>. Wszelkie inne numery lub oznakowania na motocyklu, mogące utrudniać rozpoznanie numeru startowego powinny zostać usunięte.**

Zawodnicy mogą umieścić reklamę na przednim numerze startowym. Reklama może być umieszczona w granicach powierzchni 50 mm od górnej części numeru startowego.

**24.8.** Wokół tarczy numerowej należy pozostawić wolny pas o szerokości co najmniej 5cm, gdzie zabrania się umieszczania napisów reklamowych. Motocykle z niewłaściwie wykonanymi polami numerowymi nie zostaną dopuszczone do zawodów przez Kierownika Kontroli Technicznej. Na przednim numerze startowym może pojawić się logo promotora (maksymalne wymiary 50 mm x 50 mm). Logo musi być umieszczone w taki sposób, aby nie powodowało pomyłek z numerem.

**24.9. Barwy przedniej tarczy numerowej.**

Barwa tła i cyfr zależy od klasy motocykla i rodzaju zawodów.

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

Biały	9010
Czarny	9005
Czerwony	3020
Niebieski	5005
Zielony	6002
Żółty	1003

<b>Klasa</b>	<b>Tło tablicy</b>	<b>Kolor cyfr</b>
MXKobiet	Niebieskie	Białe
MX65	Niebieskie	Białe
MX85	Białe	Czarne
MX125, MXJ(PP)	Czarne	Białe
MX2, MX2B(PP), MXJ(PP)	Czarne	Białe
MX1, MXOPEN(PP), MX1B (PP)	Białe	Czarne
MXMASTERS (MXMASTERS50+)	Żółte	Czarne

Aktualny lider klasyfikacji generalnej w klasie: MxKobiet, Mx65, Mx85, Mx125, MxJunior, Mx2, Mx1, MxOpen, MxMasters, MxMasters50+ ma prawo startować z czerwonym tłem i białym numerem startowym.

## **25. PALIWO, OLEJ I PŁYNY DO CHŁODNIC**

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

**25.2.** Właściwości fizyczne paliwa bezołowiowego - patrz Regulamin Techniczny FIM

## **26. POWIETRZE**

**26.1.** Patrz Regulamin Techniczny FIM

## **27. TESTY PODSTAWOWE**

**27.1.** Patrz Regulamin Techniczny FIM.

## **28. PROCEDURA BADANIA PALIWA**

**28.1.** Patrz Regulamin Techniczny FIM.

## **29. WYPOSAŻENIE I UBRANIE OCHRONNE**

**29.1.** Podczas jazdy po torze zawodnicy zobowiązani są zakładać kask, gogle, spodnie, bluzy z długim rękawem, rękawice z odpornego materiału, buty sportowe, pas nerkowy, buzer, ochraniacz na barki/łokcie/kolana (klasa Mx65, Mx85, Mx125). Dozwolone jest użycie dopasowanego ochraniacza na szyję. Dozwolone jest użycie buzzerów wyposażonych w system poduszki powietrznej, zgodne z Regulaminem technicznym FIM.

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

### 30. UŻYWANIE KASKU

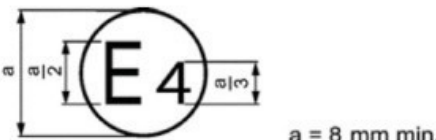

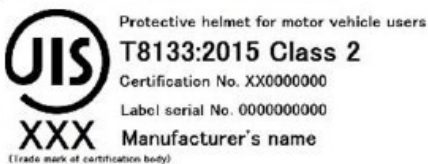
- 30.1. Wszyscy zawodnicy uczestniczący w treningach i wyścigach muszą korzystać z kasków.
- 30.2. Kask winien być dobrze zamocowany, odpowiednich rozmiarów i w dobrym stanie.
- 30.3. Kask musi posiadać system zaczepu o brodę.
- 30.4. Wszystkie kaski winny być oznaczone jednym z oficjalnych, międzynarodowych znaków standardowych.
- 30.5. Kontrolerzy techniczni mogą sprawdzić, czy kask w którym zawodnik przystępuje do treningu lub wyścigu posiada oznakowanie, które jest potwierdzeniem, że był przedstawiony komisji technicznej. Stwierdzenie braku oznakowania spowoduje nie dopuszczenie do udziału w treningu lub wyścigu.
- 30.6. Jeżeli kask nie spełnia wymagań technicznych i okazał się wadliwym, Kontroler Techniczny musi usunąć znaki akceptacji i zatrzymać kask do końca zawodów. Zawodnik musi przedstawić inny kask do akceptacji Kontrolera Technicznego.
- 30.7. Po wypadku, kiedy zachodzi podejrzenie że kask mógł ulec uszkodzeniu taki kask musi być przedstawiony Kontrolerowi Technicznemu do ponownego sprawdzenia.
- 30.8. Wszystkie kaski muszą być nieuszkodzone i bez żadnych zmian w ich konstrukcji.

### 31. UZNANE MIĘDZYNARODOWE ZNAKI (ATEST/HOMOLOGACJA)

31.1. Kaski muszą być zgodne z jednym z uznanych międzynarodowych standardów (zgodnie z wymogami technicznymi FIM).

- EUROPE     ECE 22-05 or ECE 22-06 (only "P" type)
- JAPAN        JIS T 8133:2015 (only "Type 2 Full face")
- USA            SNELL M 2015 or SNELL M 2020D or SNELL M 2020R

Przykłady etykiet:

EUROPE	 <p style="text-align: right; margin-right: 20px;"><math>a = 8 \text{ mm min.}</math></p>	 <p style="text-align: right; margin-right: 20px;"><math>a = 8 \text{ mm min.}</math></p>
	<b>051406/P-1952</b>	<b>061406/P-1952</b>
JAPAN	 <p style="font-size: small;">Protective helmet for motor vehicle users  <b>T8133:2015 Class 2</b>            Certification No. XX0000000            Label serial No. 000000000  <b>XXX</b> Manufacturer's name  <small>(Trade mark of certification body)</small></p>	

USA	



## DZIESIĘ SPOSOBÓW DOPASOWUJĄCYCH KASK

1. Aby nabyć odpowiedni rozmiar kasku, zmierz obwód głowy.
2. Sprawdź czy kask nie rusza się na boki.
3. Pasek kasku zapnij w bezpieczny sposób.
4. Z głową pochyloną do przodu spróbuj podciągnąć kask od tyłu aby upewnić się, że kask nie może być zdjęty w ten sposób.
5. Sprawdź, czy dobrze widzisz przez ramię.
6. Upewnij się, że nic nie przeszkadza ci oddychać w kasku i nigdy nie zakrywaj nosa ani ust.
7. Nie owijaj szyi szalikiem aby nie zablokować dostępu powietrza do kasku. Nie noś szalika pod paskiem zapinającym kask.
8. Upewnij się, że osłona może być zdjęta jedną ręką w rękawicy.
9. Sprawdź czy tył kasku został zaprojektowany tak, że chroni kark.
10. Zawsze kupuj najlepszy kask na jaki cię stać

**31.2** Ochraniacze łokci, kolan, klatki piersiowej i pleców tzw. buzzer - muszą być zgodne z jednym z uznanych międzynarodowych standardów (zgodnie z wymogami technicznymi FIM).

**Ochraniacze na łokcie, kolana, buzzery muszą posiadać homologację. Homologacja powinna znajdować się w fabrycznym miejscu i powinna być dobrze widoczna. Podczas kontroli technicznej sprawdzane jest oznakowanie ochroniaczy oraz atest/homologacja.**

**Nie dopuszczalne są ochroniacze z niewidocznymi znakami atestu/ homologacji: "sprane", obcięte.**

EN 1621-1, LEVEL 1 LUB 2 – DLA ŁOKCI , BARKÓW I KOLAN

EN 1621-2, LEVEL 1 LUB 2 - DLA OCHRANIACZA PLECÓW

EN 1621-3, LEVEL 1 LUB 2 - DLA OCHRANIACZA KLATKI PIERSIOWEJ

BACK PROTECTOR: must comply with EN1621-2, CB ("central back") or FB ("full back") Level 1 or 2.

CHEST PROTECTOR: must comply with EN1621-3.

Newer Labels (1621-2:2014)	
Full Back Level 1 or 2	
Central Back Level 1 or 2	
Older Labels (1621-2:2003)	
Full Back Level 1 or 2	

EN 1621-3 Level 1 or 2		
	Pr EN 1621 - 3	Pr EN 1621 - 3



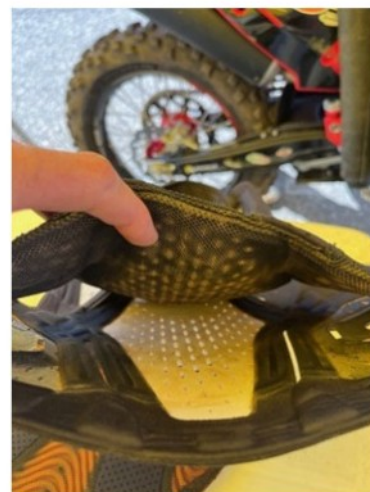
**Miękki materiał amortyzujący uderzenia musi być zamontowany , nie należy go wyjmować , bez niego buzzer będzie uznany jako nie kompletny i nie zostanie zaakceptowany przez komisje techniczną**



NO



OK



OK

## **32. OCHRONA OCZU**

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

## **33. NUMER STARTOWY ZAWODNIKA**

**33.1.** Numery startowe umieszczone na plecach winny spełniać następujące warunki:

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

**33.2.** Grubość linii: 3 cm

**33.3.** Minimalna wolna przestrzeń wokół numeru bez reklam: 5 cm.

**33.4.** Numer plecowy zawodnika musi być zgodny z numerami startowymi umieszczonymi na motocyklu.

## **34. KONTROLA TECHNICZNA**

**35.1.** Kierownik Komisji Technicznej musi posiadać licencję Sędziego Technicznego PZM lub FIM.

**35.2.** Kierownik Komisji Technicznej winien stawić się na stanowisku przed rozpoczęciem weryfikacji technicznej.

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

**35.4.** Kierownik Komisji Technicznej wyznacza kontrolerów technicznych na stanowiska podczas wyścigów, treningów i innych kontroli.

**35.5.** Zawodnik lub jego mechanik winien być obecny przy pojeździe podczas kontroli technicznej.

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

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

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

**35.9.** Kontrola techniczna winna być przeprowadzona w zgodności z procedurą i terminami wymienionymi w Regulaminie Technicznym Motocrossu, Regulaminie Uzupełniającym zawodów, Harmonogramie Zawodów. Dopuszcza się obecność podczas Kontroli technicznej tylko kierowcy i maksymalnie dwóch członków jego zespołu posiadających odpowiednie przepustki.

W przypadku zawodów zespołowych obecny może być też kierownik zespołu.

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

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

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

**35.13.** Ogólną kontrolę należy przeprowadzić zgodnie z Regulaminem Technicznym Motocrossu,

po czym można założyć na motocykl trwałe oznaczenia. (na ramie motocykla i tłumiku/tłumikach).

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

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

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

### **36. NIEBEZPIECZNE POJAZDY**

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

### **37. KONTROLA GŁOŚNOŚCI MOTOCYKLI.**

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

**37.2.** Kontrola głośności po wyścigu zgodnie z RSM Zasady Rozgrywek Motocross.

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

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

**37.5.** Głośność otoczenia nie może przekraczać 90 dB/A w promieniu 5 metrów od silnika podczas pomiaru.

**37.6.** Aparatura do pomiaru 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.

**37.7.** Należy zawsze ustawiać miernik na „zwolnioną odpowiedź”.

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

**37.9.** Temperatura otoczenia:

a) poniżej 10 C: odjąć 1 dB/A

b) poniżej 0 C: odjąć 2 dB/A

**37.10.** Limit głośności motocykle:

a) pomiar przed wyścigiem : 112 db/A (110db/A +2 db/A tolerancji ze względu na możliwy błąd pomiarowy)

b) pomiar w trakcie i po wyścigu : 113 db/A (110db/a +2 db/A tolerancji ze względu na możliwy błąd pomiarowy +1db/A tolerancji z uwagi na możliwe zużycie tłumika)

W kolejnych latach limit głośności będzie stopniowo dostosowywany do wymogów FIM EUROPE.

## **II - QUADY**

### **1. DEFINICJA**

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

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

**1.3.** Kierowanie przednimi kołami odbywa się kierownicą motocyklową.

### **2. RODZAJE POJAZDÓW**

**2.1.** Nie nakłada się ograniczeń co do producenta, konstrukcji lub typu pojazdu innych niż podano poniżej. Silniki jedno lub dwu – cylindrowe, dwu o czterosurowe. Silnik nie może być umieszczony za plecami kierowcy.

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

Quady podzielone są na kategorie, który to podział winien być przestrzegany podczas zawodów.

W zasadzie nie zezwala się na współzawodnictwo w jednym wyścigu różnych kategorii, grup motocykli, chyba że Regulamin Uzupełniający stanowi inaczej.

### **3. PODZIAŁ NA KLASY**

<b>Klasa</b>	<b>Powyżej (cc)</b>	<b>Do (cc)</b>
QxOpen, QxJunior, QxMasters	250 2T/ 4T	550 2T/ 4T

#### **Mistrzostwa Polski:**

##### **QxOpen:**

Quady o pojemności do 450cc  
2T lub 4 T Wiek zawodnika od  
14 lat

Quady o pojemności do 550cc  
2T lub 4T Wiek zawodnika od  
16 lat

##### **QxJunior**

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

##### **QxMasters**

Quady o pojemności do 550cc  
2T lub 4T Wiek zawodnika od  
40 lat

### **4. KOŁA**

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

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

## **5. HAMULCE**

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

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

## **6. OPONY**

Nie dopuszcza się umieszczania w oponach innych elementów jak gumowe. Zabronione jest

stosowanie łańcuchów. Opony z protektorem do jazdy po gruncie naturalnym.

## **7. PODNÓŻKI**

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

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

## **8. MAKSYMALNA SZEROKOŚĆ**

Maksymalna szerokość quada nie może przekroczyć 1300 mm.

## **9. OCHRONA**

**9.1.** Tylna zębatka łańcucha musi posiadać element ochronny. Może to być pałak na wysokości średnicy poziomej zębatki tylnej lub obejmą opasującą zębatkę w zakresie 90 od średnicy poziomej w górę.

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

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

**9.4.** Zębatka napędowa przednia musi posiadać osłonę zabezpieczającą.

## **10. KIEROWNICE**

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

**10.2.** Końce kierownicy muszą być zakorkowane lub osłonięte gumowymi rączkami.

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

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

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

**10.6.** Zabroniona jest naprawa metodą spawania kierownic wykonanych ze stopów lekkich.

## **11. DŹWIGNIE KONTROLNE**

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

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

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

## **12. POKRĘTŁO/PRZYCISK PRZEPUSTNICY**

**12.1.** Pokrętło/przycisk przepustnicy musi się zamykać samoczynnie nie trzymane ręką.

**12.2.** W quadach startujących w zawodach wyłącznik zapłonu musi zadziałać, gdy kierowca rozłączy się z pojazdem. Wyłącznik zapłonu musi przerywać układ pierwotny i umożliwiać załączenie po powrocie zawodnika na pojazd. Wyłącznik musi być umieszczony w centralnej części kierownicy i sterowany przez linkę o stosownej długości. Spiralna elastyczna linka może mieć długość maksymalnie 1 metra.

## **13. NUMERY STARTOWE**

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

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

**13.3.** Numer startowy tylny powinien być zamocowany do tylnego zderzaka umocowanego na wysokości siedzenia kierowcy. Umocowanie tablicy z numerem w poprzek osi podłużnej pojazdu.

### **13.4. Barwy pól numerowych**

Kolor cyfr	Czarny	9005
Kolor tła	Żółty	1003

Aktualny lider klasyfikacji generalnej w klasie: QxOpen, ma prawo startować z polem numerowy z czerwonym tłem i białym numerem startowym.

Zasady nie wskazane w rozdziale II- QUADY zgodnie z REGULAMIN TECHNICZNY MOTOCROSS/QUADCROSS I – MOTOCYKLE

## **14. LIMIT GŁOŚNOŚCI**

a) pomiar przed wyścigiem: 113 db/A (111db/A +2 db/A tolerancji ze względu na możliwy błąd pomiarowy)

b) pomiar w trakcie i po wyścigu: 114 db/A (111db/A +2 db/A tolerancji ze względu na możliwy błąd pomiarowy +1db/A tolerancji z uwagi na możliwe zużycie tłumika)

W kolejnych latach limit głośności będzie stopniowo dostosowywany do wymogów FIM EUROPE.