



POLSKI ZWIĄZEK MOTOROWY

Regulamin Sportu Motocyklowego

Zasady Rozgrywek

SUPERMOTO

2017



Spis treści:

0. Wykaz ważniejszych oznaczeń i skrótów	4
1. Zasady Rozgrywek	5
1.1. Przepisy ogólne	5
1.2. Rozgrywanie zawodów	5
1.3. Regulamin uzupełniający zawodów	6
1.4. Organizator	8
1.5. Obowiązki Dyrektora Zawodów	9
1.6. Ubezpieczenie zawodów	10
1.7. Certyfikat i licencje	10
1.8. Badania lekarskie	11
1.9. Kontrola antydopingowa i antyalkoholowa	11
1.10. Klasy, wiek zawodników i pojemności motocykli	12
1.11. Dystanse wyścigów	13
1.12. Sygnalizacja na zawodach	13
1.13. Zachowanie zawodnika w trakcie zawodów	16
1.14. Zgłoszenia.....	17
1.15. Udział zawodników zagranicznych	19
1.16. Wpisowe	20
1.17. Obsługa podczas treningów i wyścigu	20
1.18. Treningi	21
1.19. Pola startowe	22
1.20. Wyścigi	22
1.21. Rodzaje startu	23
1.22. Procedura startowa	23
1.23. Przerwanie wyścigu	25
1.24. Klasyfikacja w zawodach	25
1.25. Protesty	26
1.26. Instrukcje i komunikaty dla uczestników	27
1.27. Klasyfikacja końcowa rozgrywek	27
1.28. Parki maszyn	29



2. Regulamin techniczny SuperMoto	30
2.1. Definicja motocykla	30
2.2. Kategorie i grupy motocykli	30
2.3. Turbodoładowanie	30
2.4. Telemetria	30
2.5. Wymagania ogólne	30
2.6. Osłona układu napędowego	31
2.7. Urządzenia rozruchowe	31
2.8. Układ wydechowy	31
2.9. Kierownice	31
2.10. Dźwignie sterujące	31
2.11. Sterowanie przepustnicy	32
2.12. Pompy paliwa	32
2.13. Podnóżki	32
2.14. Hamulce	32
2.15. Koła i opony	32
2.16. Zbiorniki paliwa	33
2.17. Systemy odpowietrzania silnika	33
2.18. Paliwa, oleje i płyny chłodzące	33
2.19. Wyposażenie ochronne zawodników	34
2.20. Kaski ochronne	35
2.21. Zdzieralne folie ochronne	36
2.22. Kontrola głośności	36
2.23. Numery startowe	37
2.24. Dopuszczalne metody napędu	38
2.25. Odbiór techniczny	38
2.26. Elementy niebezpieczne	40
2.27. Klasa Pitbike MRF	40
3. Regulamin finansowy	42
3.1. Wpisowe do zawodów.....	42
3.2. Nagrody	42
3.3. Opłaty w Mistrzostwach Polski i Pucharze Polski	43



0. WYKAZ WAŻNIEJSZYCH OZNACZEŃ I SKRÓTÓW

FIM – Międzynarodowa Federacja Motocyklowa
FIM Europe – Europejska Federacja Motocyklowa (dawniej UEM)
PZM – Polski Związek Motorowy
ZG PZM – Zarząd Główny Polskiego Związku Motorowego
ZO PZM – Zarząd Okręgowy Polskiego Związku Motorowego
GKSM – Główna Komisja Sportu Motocyklowego
OKSM – Okręgowa Komisja Sportu Motocyklowego
MP – Mistrzostwa Polski
PP – Puchar Polski
MO – Mistrzostwa Okręgu
RSM – Regulamin Sportu Motocyklowego – Zasady Ogólne
ZRSM – Zasady Rozgrywek SuperMoto
RU – Regulamin Uzupełniający
NNW – Następstwa Nieszczęśliwych Wypadków
PTMS – Polskie Towarzystwo Medycyny Sportowej
UCZESTNIK – osoba nie posiadająca licencji sportowej
ZAWODNIK – osoba posiadająca licencję sportową
LICENCJA „P” – sędziowska licencja krajowa
LICENCJA „O” – sędziowska licencja okręgowa
LICENCJA „A” – licencja sportowa uprawniająca do startu w MP
LICENCJA „B” – licencja sportowa uprawniająca do startu w PP
PITLANE = DEPOT

Elementy zaznaczone pogrubioną czcionką oznaczają zmienione przepisy wprowadzone w porównaniu do roku poprzedniego.



1. ZASADY ROZGRYWEK

1.1. PRZEPISY OGÓLNE

1.1.1. Niniejszy regulamin oparty jest na regulaminach FIM oraz FIM Europe i obowiązuje w wyścigach krajowych oraz międzynarodowych rozgrywanych na terenie Polski.

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

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

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

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

1.1.4. Interpretacja lub modyfikacja tego regulaminu jest wyłącznym prawem Polskiego Związku Motorowego reprezentowanego przez Główną Komisję Sportu Motocyklowego.

1.2. ROZGRYWANIE ZAWODÓW

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

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

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

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

- indywidualnej,



- klubowej,
- zespołów sponsorskich.

1.2.5. Ranga zawodów

1.2.5.1. Indywidualne Mistrzostwa

Polski w klasie:

- S2

1.2.5.2. Puchar Polski w klasach:

- C2
- C4
- Amator
- Pitbike MRF

1.2.5.3. Mistrzostwa Okręgu

Klasy oraz ilość rund podane są w odpowiednich regulaminach.

1.2.6. Ilość rund Mistrzostw Polski i Pucharu Polski zgodna z kalendarzem rozgrywek opublikowanym na stronie www.pzm.pl.

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

1.3. REGULAMIN UZUPEŁNIAJĄCY ZAWODÓW

1.3.1. Organizator każdej rundy Mistrzostw Polski i Pucharu Polski ma obowiązek opracowania Regulaminu Uzupełniającego Zawodów wraz z harmonogramem czasowym i przesłania go GKSM, w terminie sześciu tygodni przed zawodami, celem zatwierdzenia. W/w regulamin musi zostać rozesłany do wszystkich zainteresowanych klubów i Okręgów PZM w terminie najpóźniej 3 tygodni przed zawodami. Regulamin opublikowany na stronie internetowej Polskiego Związku Motorowego uznaje się za zatwierdzony.

Organizator rund Mistrzostw Okręgu ma obowiązek opracowania Regulaminu Uzupełniającego Zawodów wraz z harmonogramem czasowym i przesłania go OKSM, w terminie trzech tygodni przed zawodami, celem zatwierdzenia. W/w regulamin musi zostać rozesłany do wszystkich zainteresowanych klubów i Okręgów PZM w terminie najpóźniej 2 tygodni przed zawodami.



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

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

- Sędzia Główny Zawodów,
- Dyrektor Zawodów,
- Kierownik biura zawodów,
- Kierownik komisji technicznej,
- Kierownik trasy,
- Kierownik chronometrażu,
- Lekarz Zawodów.

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

1.3.4. Informacje które powinny znaleźć się w Regulaminie Uzupełniającym zawodów:

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

1.3.5. Zatwierdzony przez GKSM **lub** OKSM Regulamin Uzupełniający i harmonogram zawodów nie może być zmieniony bez jej zgody. W wyjątkowych wypadkach (względy



bezpieczeństwa, działanie siły wyższej) Sędzia Główny Zawodów wraz z Dyrektorem Zawodów mogą wprowadzić do niego zmiany.

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

1.4. ORGANIZATOR

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

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

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

1.4.3. Wyznaczony przez Organizatora Wykonawczego Dyrektor Zawodów musi posiadać uprawnienia sędziego sportowego klasy „P” dla dyscypliny „Wyścigi” oraz brać obowiązkowo udział w seminarium organizowanym przez GKSM przed rozpoczęciem sezonu. **Dyrektor Zawodów MO musi posiadać minimum licencję „O” dla dyscypliny „Wyścigi”.**

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

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



1.5. OBOWIĄZKI DYREKTORA ZAWODÓW

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



- dopilnowuje przekazania informacji zawodnikom i Sędziemu Głównemu Zawodów przed zakończeniem II terminu zgłoszeń o uczestnikach startujących w zawodach bez licencji.

1.6. UBEZPIECZENIE ZAWODÓW

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

1.6.2. Organizator nie przyjmuje na siebie odpowiedzialności za ewentualne szkody i straty, tak w stosunku do uczestników/zawodników jak i za spowodowane przez uczestników/zawodników pośrednio lub bezpośrednio szkody i straty w stosunku do osób trzecich i ich mienia.

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

1.7. CERTYFIKAT I LICENCJE

1.7.1. Certyfikat jest dokumentem potwierdzającym teoretyczne i praktyczne umiejętności niezbędne do uprawiania sportu motocyklowego. Certyfikat otrzymuje się po zaliczeniu egzaminów teoretycznego i praktycznego.

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

1.7.3. Zasady uzyskania certyfikatu a w następstwie licencji sportowej opisuje punkt 4 Licencje sportowe/certyfikaty Regulaminu Sportu Motocyklowego.

1.7.4. Jeśli zawodnik nie startował przez 2 sezony w rozgrywkach Supermoto S2 ma prawo ubiegać się o uzyskanie licencji B dla konkurencji SuperMoto.

1.7.5. Uczestnik ma prawo wystartować w zawodach Pucharu Polski bez licencji, musi jednak spełnić wymagania określone w Regulaminie Sportu Motocyklowego.

1.7.6. Zawodnicy którzy wystąpili w sezonach 2015 i 2016 o nadanie licencji A startując w klasach Pucharu Polski mogą w sezonie 2017 zmienić licencję na licencję B.



1.8. BADANIA LEKARSKIE

1.8.1. Procedura badania lekarskiego opisana jest w Regulaminie Medycznym PZM.

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

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

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

1.8.5. Informacja o niezdolności do dalszego uprawiania sportu przez uczestnika/zawodnika potwierdzona przez Lekarza Zawodów musi zostać przekazana niezwłocznie w ciągu 48h przez Sędziego Zawodów do GKSM PZM oraz wpisana do Karty Zdrowia Sportowca.

1.9. KONTROLA ANTYDOPINGOWA I ANTYALKOHOLOWA

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

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

1.9.3. Organizator ma prawo do przeprowadzenia – w dowolnym dniu i porze zawodów (zgodnie z harmonogramem czasowym) – kontroli antyalkoholowej losowo wybranych uczestników/zawodników. Limit alkoholu w wydychanym powietrzu wynosi 0,00 promila.



1.10. KLASY, WIEK ZAWODNIKÓW I POJEMNOŚĆ MOTOCYKLI

1.10.1. Mistrzostwa Polski

- klasa S2 – motocykle bez ograniczeń, wiek od 16 lat, licencja A.

1.10.2. Puchary Polski

- klasa C2 – motocykle bez ograniczeń, wiek od 15 lat, licencja B lub bez licencji (z zastrzeżeniem pkt. 1.7. Certyfikat i licencje),
- **klasa C4 – motocykle jednocyldrowe (wyjątek Aprilia MXV / SXV), wiek od 15 lat, licencja A, B lub bez licencji (z zastrzeżeniem pkt. 1.7. Certyfikat i licencje),**
- klasa Amator – motocykle bez ograniczeń, wiek od 15 lat, licencja B lub bez licencji (z zastrzeżeniem pkt. 1.7. Certyfikat i licencje),
- klasa Pitbike MRF – motocykle marki MRF, wiek od 12 lat, licencja B lub bez licencji (z zastrzeżeniem pkt. 1.7. Certyfikat i licencje), zawodnicy z licencją „A” mogą zostać dopuszczeni do startu poza klasyfikacją oraz za zgodą Promotora serii.

1.10.3. Mistrzostwa Okręgu

Wszelkie informacje zawarte w odpowiednich regulaminach.

1.10.4. Podczas każdego zawodów określany będzie najlepszy czas okrążenia jaki uczestnik/zawodnik uzyskał w dowolnym treningu kwalifikacyjnym lub wyścigu (top-lap). Klasyfikacja „top-lap” nie będzie stosowana dla klas Pitbike MRF **oraz C4**.

1.10.5. Jeżeli 50% rezultatów „top-lap” uczestnika/zawodnika klasy C2 Pucharu Polski będzie się mieścić w 107% czasu najszybszego „top-lap” klasy S2 Mistrzostw Polski danej rundy, od następnego sezonu zawodnik wystartować będzie mógł tylko w klasie S2. Bieżący sezon kończy w aktualnej klasie.

1.10.6. Jeżeli w jakimkolwiek treningu kwalifikacyjnym lub wyścigu uczestnik/zawodnik klasy Amator uzyska czas 107% czasu najszybszego okrążenia klasy C2 w trakcie tejże rundy („top-lap”), od następnych zawodów dopuszczony będzie tylko do startu w klasie C2.

1.10.7. Jeżeli w bieżącym sezonie uczestnik/zawodnik w 50% z rund nie uzyskał limitu 112% czasu najlepszego uczestnika/zawodnika w klasie, zostaje przesunięty od następnego sezonu do niższej klasy rozgrywek (S2 do C2; C2 do Amator).

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



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

1.10.10. Granica wieku uczestnika/zawodnika rozpoczyna się z dokładną datą jego urodzenia.

1.10.11. Uczestnicy nieposiadający licencji, którzy nie ukończyli 18 lat, muszą posiadać pisemną zgodę rodziców lub opiekunów prawnych na udział w zawodach oraz posiadać zdolność do uprawiania sportów motorowych potwierdzonych książeczką zdrowia sportowca.

1.10.12. Uczestnicy/zawodnicy klasy Amator chcący wziąć udział w wyścigu klasy C2 poza spełnieniem wymagań regulaminowych muszą w treningach kwalifikacyjnych osiągnąć minimum 112% czasu najlepszego okrążenia klasy C2.

1.11. DYSTANSE WYŚCIGÓW

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

1.11.2. Wyścigi klas Pitbike MRF **oraz C4** odbywać będą się tylko na nawierzchni asfaltowej (betonowej).

1.11.3. Dystans wyścigu dla poszczególnych klas wynosi:

- Mistrzostwa Polski (S2) - **18 minut + 2 okrążenia**
- Puchar Polski (C2) - 12 minut + 2 okrążenia
- **Puchar Polski (C4) - 12 minut + 2 okrążenia**
- Puchar Polski (Amator) - 10 minut + 2 okrążenia
- Puchar Polski (Pitbike MRF) - 10 minut + 2 okrążenia

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

1.12. SYGNALIZACJA NA ZAWODACH

1.12.1. Jednakowa sygnalizacja obowiązuje podczas treningów i wyścigów.

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



1.12.3. Flagi, tablice i światła sygnalizacyjne

- Flaga narodowa

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

- Zielona flaga

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

- Flaga w żółto-czerwone pasy

Oznacza zmianę przyczepności nawierzchni na najbliższym odcinku trasy, spowodowana inną przyczyną niż deszcz.

- Niebieska flaga

Wskazuje uczestnikowi/zawodnikowi, że będzie wyprzedzany przez szybszego uczestnika/zawodnika. Wolniejszy uczestnik/zawodnik nie może powstrzymywać szybszego uczestnika/zawodnika. W czasie treningu dany uczestnik/zawodnik musi pozwolić szybszemu uczestnikowi/zawodnikowi na wyprzedzenie siebie. Pokazywana w czasie wyścigu oznacza, że dany uczestnik/zawodnik jest dublowany. Musi pozwolić uczestnikowi/zawodnikowi (uczestnikom/zawodnikom) za sobą na wyprzedzenie przy najbliższej możliwości. Naruszenie tej zasady będzie skutkowało karą grzywny lub wykluczenia z wyścigu.

- Flaga z czarno-białą szachownicą

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

- Flaga z czarno-białą szachownicą + niebieska flaga

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

- Żółta flaga

Sygnalizuje zagrożenie na torze. Wyprzedzanie jest zabronione. Pokazywane dwie flagi żółte jednocześnie oznaczają wysokie zagrożenie z częściową nieprzejezdnością trasy; należy zachować szczególną ostrożność.

- Biała flaga

Na torze znajduje się samochód organizatora (np. karetka).

- Czerwona flaga i czerwone światło



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

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

- Czarna flaga razem z numerem na tablicy sygnalizacyjnej

Flaga ta jest pokazywana na linii startu/mety. Uczestnik/zawodnik z tym numerem musi zatrzymać się w depot na koniec aktualnie wykonywanego okrążenia i nie może wrócić do wyścigu, jeśli nie poleci mu tego Sędzia Główny lub Dyrektor Zawodów. Każde naruszenie tej zasady będzie karane jedną z następujących kar: grzywną lub wykluczeniem.

- żółta tablica z czarnym numerem startowym

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

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

1.12.5. Tablica informująca o falstartcie – żółta, zalecane wymiary: 80 cm w pionie i 100 cm w poziomie, cyfry czarne o wysokości 50 cm i szerokości 10 cm.

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

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



1.13. ZACHOWANIE UCZESTNIKA/ZAWODNIKA W TRAKCIE ZAWODÓW

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

1.13.2. Uczestnicy/zawodnicy muszą przestrzegać sygnałów dawanych flagami, sygnałów świetlnych i tablic przekazujących instrukcje. Karą może być: upomnienie; kara finansowa do 300 zł; wykluczenie.

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

1.13.4. Uczestnicy/zawodnicy nie mogą jechać lub pchać motocykla w przeciwnym kierunku niż ruch na torze, zarówno na torze jak i w depot, chyba że robią to pod nadzorem osoby funkcyjnej. Karą może być: upomnienie; kara finansowa do 300 zł; wykluczenie.

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

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

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

1.13.8. Zjazd z toru uczestnik/zawodnik powinien sygnalizować przez podniesienie ręki.

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



1.13.10. Niewymuszone warunkami jazdy (samowolne) zatrzymanie się na torze w trakcie treningów i wyścigów jest zabronione. Karą może być: upomnienie; kara finansowa do 300 zł; wykluczenie.

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

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

1.13.13. Na uczestników/zawodników nie respektujących przekazywanych im informacji o wykluczeniu z wyścigu (czarna flaga z numerem startowym) nałożona będzie kara finansowa w wysokości 300 zł.

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

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

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

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

1.13.18. Uczestnicy/zawodnicy oraz mechanicy muszą wyglądać schludnie.

1.14. ZGŁOSZENIA

1.14.1. Pierwszy termin zgłoszenia do zawodów kończy się 15 dni przed wyznaczonym terminem zawodów. **W MO regulują to stosowne regulaminy.**

1.14.2. Czas zakończenia drugiego terminu zgłoszeń upływa z chwilą rozpoczęcia drugiej sesji treningów kwalifikacyjnych a jego dokładny czas zamieszczony będzie w Regulaminie Uzupełniającym zawodów.

1.14.3. Zgłoszenie do zawodów, podpisane przez uczestnika/zawodnika, należy przesłać na adres organizatora w formie pisemnej **wraz z dokonaniem wpłaty wpisowego do imprezy. W przypadku wysyłki elektronicznej, podpis składany będzie osobiście na miejscu w biurze imprezy podczas rejestracji. Organizator ma obowiązek odesłania informacji o**



przyjęciu zgłoszenia lub w przypadku odrzucenia, poinformować o przyczynie (tylko w formie elektronicznej).

1.14.4. W biurze zawodów zawodnik musi przedłożyć następujące dokumenty:

- wypełnione i podpisane zgłoszenie do zawodów (jeżeli nie zostało przesłane wcześniej),
- ważną na bieżący rok licencję dla dyscypliny „Supermoto”
- kartę zdrowia z potwierdzoną przez przychodnię sportowo-lekarską albo lekarza o specjalności medycyny sportowej lub posiadającego certyfikat PTMS, zdolnością do uprawiania sportów motocyklowych,
- dowód wpłaty wpisowego.

1.14.5. W biurze zawodów uczestnik musi przedłożyć następujące dokumenty:

- wypełnione i podpisane zgłoszenie do zawodów (jeżeli nie zostało przesłane wcześniej),
- dowód potwierdzający tożsamość
- **kartę zdrowia z potwierdzoną przez przychodnię sportowo-lekarską albo lekarza o specjalności medycyny sportowej lub posiadającego certyfikat PTMS, zdolnością do uprawiania sportów motocyklowych,**
- ubezpieczenie
- dowód wpłaty wpisowego (jeśli nie zostało przesłane wcześniej).

1.14.6. Od uczestników/zawodników nie jest wymagane posiadanie prawa jazdy.

1.14.7. Uczestnicy zawodów mogą zgłosić się jedynie do startu w klasach Pucharu Polski (C2, **C4**, Amator oraz Pitbike MRF).

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

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



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

1.15. UDZIAŁ ZAWODNIKÓW ZAGRANICZNYCH

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

1.15.2. Start zawodników zagranicznych w barwach polskich klubów

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

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

Zawodnik lub klub, który przyjął go w poczet członków musi przedłożyć n/w. dokumenty w Biurze Sportu i Turystyki ZG PZM:

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

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



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

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

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

1.16. WPISOWE

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

1.16.2. Wysokość wpisowego zawarta jest w Komunikacie Finansowym stanowiącym punkt 3 Zasad Rozgrywek Supermoto.

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

1.16.4. Wpisowe do rund zagranicznych oraz MO zawodnicy opłacają wg stawek podanych w Regulaminach Uzupełniających tych zawodów.

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

1.17. OBSŁUGA PODCZAS TRENINGÓW I WYŚCIGÓW

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

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

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



1.18. TRENINGI

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

1.18.2. Uczestnicy/zawodnicy muszą mieć zapewniony jeden **minimum 10-minutowy** trening wolny (oddzielny dla każdej z klas: S2 Mistrzostw Polski, klasy C2 Pucharu Polski, **klasy C4 Pucharu Polski**, klasy Amator Pucharu Polski oraz Pucharu Pitbike MRF) oraz następujące po nich dwa 15-minutowe treningi kwalifikacyjne z pomiarem czasu (**oprócz S2**).

Klasa S2: Odbędzie się 1 trening kwalifikacyjny 30 minutowy. Kolejność na polach startowych będzie wynikała z kolejności zajętych miejsc w w/w treningu.

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

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

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

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

1.18.7. W przypadku większej liczby zgłoszonych uczestników/zawodników w klasie niż pozwala na to pojemność trasy, zakwalifikowanie uczestnika/zawodnika do wyścigu nastąpi na podstawie czasu uzyskanego na treningu **kwalifikacyjnym**.



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

1.18.9. Koniec treningu będzie sygnalizowany poprzez machanie flagą z szachownicą. Rejestracja czasu okrążenia uczestnika/zawodnika będzie kontynuowana aż minie on linię mety po upływie wyznaczonego czasu treningu. Po tym sygnale uczestnicy/zawodnicy muszą zjechać do parku maszyn. Nie zezwala się na minięcie flagi z szachownicą więcej niż jeden raz. Karą może być: upomnienie; kara finansowa do 300 zł; wykluczenie.

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

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

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

1.18.13. Treningi każdej klasy powinny odbywać się oddzielnie.

1.19. POLA STARTOWE

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

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

1.20. WYŚCIGI

1.20.1. Wyścigi każdej z klas powinny być rozgrywane oddzielnie. **Łączenie klas w wyścigach rangi Mistrzostw Okręgu będzie regulowane poprzez odpowiednie regulaminy.**



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

1.20.3. W klasie S2 Mistrzostw Polski odbędą się 2 wyścigi. Do klasyfikacji końcowej zawodów liczone będą wszystkie wyniki.

1.20.4 W klasach C2, C4 oraz Pitbike MRF Pucharu Polski odbędą się dwa wyścigi liczone do klasyfikacji końcowej.

1.20.5. W klasie Amator Pucharu Polski odbędzie się jeden wyścig.

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

1.20.7. W harmonogramie czasowym zawodów przerwa pomiędzy wyścigami klasy S2 musi wynosić minimum 1,5 godz. a w klasie C2 minimum 1 godzinę.

1.21. RODZAJE STARTU

1.21.1. Start jednoczesny

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

Miejsca na polach startowych przydzielane są w kolejności wg najlepszego czasu uczestnika/zawodnika uzyskanego w treningach kwalifikacyjnych.

1.22. PROCEDURA STARTOWA

1.22.1. 7 minut przed startem

Dokładnie o czasie określonym w harmonogramie czasowym imprezy zostaje otwarty wyjazd z parku maszyn na pola startowe.

1.22.2. 5 minut przed startem

Wyjazd z parku maszyn zostaje zamknięty. Uczestnicy/zawodnicy wyjeżdżając z parku maszyn robią jedno okrążenie zapoznawcze toru i ustawiają się na polach startowych. Na znak startera zieloną flagą, uczestnicy/zawodnicy wykonują jedno okrążenie rozgrzewające i wracają na swoje pole startowe, nie wyłączając silników. Po przyjechaniu wszystkich uczestników/zawodników, osoba funkcyjna stojąca na linii startu z czerwoną, uniesioną flagą,



schodzi z toru. Starter zapala czerwone światło, które po 2-5 sekundach gaśnie. Jest to znak do startu i rozpoczęcia wyścigu.

Jeśli wystąpiłyby problemy zagrażające bezpieczeństwu startu, sędzia odpowiedzialny za start włączy migające żółte światło oraz/lub wystawi tablicę „Start opóźniony/delayed”. Sędzia z czerwoną flagą pozostanie lub wróci na linię startu. Po wyeliminowaniu zagrożenia uczestnicy/zawodnicy przejadą jedno okrążenie rozgrzewające, a czas wyścigu zostanie zmniejszony o 2 minuty. Uczestnik/zawodnik winny opóźnienia startu może zostać ukarany.

1.22.3. Informacje dodatkowe nt procedury startowej

1.22.3.1. W momencie palenia się czerwonego światła na sygnalizatorze startowym, motocykl musi stać nieruchomo. Wszelki ruch do przodu zostanie potraktowany jako falstart.

1.22.3.2. Uczestnik/zawodnik, który popełni falstart, zostanie ukarany dodaniem 10 sekund do czasu wyścigu. O uznaniu falstartu i nałożeniu kary decyduje Sędzia Główny Zawodów. Informacja o nałożeniu kary na uczestnika/zawodnika zostanie pokazana za pomocą żółtej tablicy z czarnym numerem startowym.

1.22.3.3. Uczestnik/zawodnik, który będzie miał problemy techniczne, może wystartować do okrążenia rozgrzewającego lub wyścigu z parku maszyn, pod nadzorem osoby funkcyjnej. Wyjazd może nastąpić, gdy ostatni ze startujących uczestników/zawodników minie linię wyjazdu z parku maszyn.

1.22.3.4. Uczestnik/zawodnik startujący do okrążenia rozgrzewającego z parku maszyn musi wystartować do wyścigu z następnej wolnej na polach startowych pozycji za ostatnim zakwalifikowanym do wyścigu uczestnikiem/zawodnikiem. W przypadku dwóch lub więcej spóźnionych uczestników/zawodników ich kolejność za ostatnim zakwalifikowanym do wyścigu uczestnikiem/zawodnikiem ustalona zostanie na podstawie wyników treningów kwalifikacyjnych.

1.22.3.5. W przypadku awarii sygnalizacji startowej sygnał startu zostanie pokazany machnięciem flagi narodowej przez Startera.

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



1.23. PRZERWANIE WYŚCIGU

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

- jeśli wyścig został przerwany przed upływem połowy jego czasu, zostanie on powtórzony. Uczestnicy/zawodnicy wracają do parku maszyn, a ponowny start nastąpi najprędzej, jak to możliwe. Dozwolona jest zmiana motocykla. Uczestnik/zawodnik lub uczestnicy/zawodnicy, uznani za winnych przerwania wyścigu – o czym decyduje Sędzia Główny Zawodów – mogą być wykluczeni z wyścigu lub przesunięci na ostatnie pole startowe
- jeśli wyścig został przerwany po przekroczeniu połowy jego czasu, będzie on uznany za zakończony. Końcowa kolejność będzie ustalona na podstawie kolejności w ostatnim pełnym okrążeniu , przed przerwaniem wyścigu. Uczestnik/zawodnik lub uczestnicy/zawodnicy, uznani za winnych przerwania wyścigu – o czym decyduje Sędzia Główny Zawodów – będą sklasyfikowani za zawodnikami, którzy ukończyli większą lub równą im liczbę okrążeń.

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

1.24. KLASYFIKACJA W ZAWODACH

1.24.1. Zawodnicy biorący udział w wyścigu będą sklasyfikowani w kolejności jego ukończenia i liczby pełnych okrążeń, tzn. wszyscy zawodnicy, kończący to samo okrążenie co zwycięzca, będą sklasyfikowani w kolejności przekroczenia linii mety. W następnej kolejności zawodnicy z jednym okrążeniem mniej, potem z dwoma itd. Zawodnicy muszą przejechać linię mety w ciągu pięciu minut po zwycięzcy, aby być sklasyfikowani w wyścigu. W momencie przekraczania linii mety zawodnik musi mieć kontakt z motocyklem. W zawodach zawodnikiem jest kierowca wraz z motocyklem. Kierowca nie może kończyć wyścigu bez motocykla, jednak nie musi na nim siedzieć.

1.24.2. Za zajęte miejsca w wyścigu klas: S2 Mistrzostw Polski, C2, C4, Pitbike MRF Pucharu Polski oraz **Mistrzostw Okręgu**, zawodnicy/uczestnicy otrzymują punkty do klasyfikacji indywidualnej zawodów, jak niżej:

M-ce	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Pkt.	25	22	20	18	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1



1.24.3. W klasie S2 Mistrzostw Polski odbędą się 2 wyścigi a do klasyfikacji końcowej zawodów liczone będą wszystkie wyniki. W przypadku remisu punktowego o wyższej pozycji decydować będzie lepszy wynik jednego wyścigu zawodnika. W przypadku dalszego remisu decydować będzie wyższa pozycja w treningu kwalifikacyjnym.

1.24.4. Zwycięzcą zawodów w klasie C2, C4 lub Pitbike MRF Pucharu Polski zostaje uczestnik/zawodnik, który uzyskał największą ilość punktów, łącznie w obu wyścigach danej klasy. Przy równej ilości punktów decyduje lepszy najlepszy wynik z dwóch wyścigów. W przypadku dalszego remisu decydować będzie wyższa pozycja w treningu kwalifikacyjnym.

1.24.5. W Mistrzostwach Okręgu wyniki zawodów będą określone na podstawie odpowiednich regulaminów (regulaminów MO).

1.24.6. Kierownik chronometrażu ma obowiązek przesłania wyników zawodów **wraz z klasyfikacjami generalnymi** w formie elektronicznej do Biura Sportu i Turystyki ZG PZM, w ciągu 48 godzin od ich zakończenia.

1.25. PROTESTY

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

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

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

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

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

- 1000 zł gdy konieczne jest rozbieranie silnika 2 cylindrowego,
- 500 zł gdy konieczne jest rozbieranie silnika 1 cylindrowego,
- 200 zł w pozostałych przypadkach.



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

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

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

1.25.6. Jeżeli strona, która składa protest jest stroną wygraną, kaucja musi zostać zwrócona. Strona przegrana może być ukarana przez Sędziego Głównego Zawodów.

1.25.7. Wzór formularza protestu zawiera załącznik 3 do regulaminu.

1.26. INSTRUKCJE I KOMUNIKATY DLA UCZESTNIKÓW/ZAWODNIKÓW

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

1.26.2. Informacja na temat umiejscowienia oficjalnej tablicy ogłoszeń musi być zawarta w Regulaminie Uzupełniającym zawodów.

1.26.3. Wszelka komunikacja między Dyrektorem Zawodów a zespołem lub uczestnikiem/zawodnikiem musi odbywać się pisemnie. Równocześnie, wszelka komunikacja od zespołu lub uczestnika/zawodnika kierowana do Dyrektora Zawodów musi również odbywać się w formie pisemnej.

1.27. KLASYFIKACJA KOŃCOWA ROZGRYWEK

1.27.1. Klasyfikacja końcowa Mistrzostw Polski S2 oraz Pucharu Polski C2, C4 – indywidualna, oddzielna dla każdej klasy. Miejsce zawodnika w klasyfikacji końcowej (jak i w trakcie sezonu) wylicza się sumując jego punkty zdobyte we wszystkich rozegranych rundach (oprócz punktów z klasyfikacji „top-lap”). Przy równej ilości punktów decyduje większa liczba lepszych miejsc. W przypadku dalszych remisów, pod uwagę brane będą: najlepsze miejsce w ostatnim wyścigu, przedostatnim wyścigu itd. Dla klasy Amator nie przewiduje się prowadzenia klasyfikacji końcowej rozgrywek.

1.27.2. Warunkiem przyznania tytułu Mistrza i v-ce Mistrza Polski w klasie S2 jest zdobycie w zaliczonych rundach co najmniej 50% liczby punktów, możliwych do zdobycia we wszystkich odbytych rundach (RSM 3.10.1.) oraz sklasyfikowanie minimum 6 zawodników.



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

1.27.3. Klasyfikacja końcowa Pucharu Pitbike MRF:

- **generalna (wszyscy zawodnicy na motocyklach o pojemności do 140 cm³)**
- **kobiet (wiek od 12 lat, motocykle o pojemności do 140 cm³)**
- **junior (zawodnicy w wieku 12-15 lat, motocykle o pojemności silnika do 125cm³)**

Miejsce zawodnika w klasyfikacji wylicza się sumując wszystkie wyniki i odejmując punkty z dwóch najgorszych rund (nie można odjąć rund w których zawodnik został zdyskwalifikowany/wykluczony). Ostatnia runda punkty będzie miała liczone podwójnie.

1.27.4. Warunkiem przyznania tytułu Mistrza i v-ce Mistrza Okręgu jest zdobycie w zaliczonych rundach co najmniej 50% liczby punktów, możliwych do zdobycia we wszystkich odbytych rundach (RSM 3.10.1.) oraz sklasyfikowanie minimum 6 zawodników. Tytuł II v-ce Mistrza Okręgu zostanie przyznany gdy sklasyfikowanych będzie minimum 9 zawodników.

1.27.5. Prowadzona będzie klasyfikacja zespołów sponsorskich (zobowiązanych do wykupienia licencji sponsorskiej dla każdego zawodnika, członka zespołu). Skład liczbowy i osobowy zespołu nie jest limitowany i może się zmieniać w trakcie sezonu. Do klasyfikacji – prowadzonej tylko jako łączna całego sezonu – zalicza się punkty zdobyte przez maksymalnie dwóch najlepszych (najwyżej sklasyfikowanych) członków zespołu w klasie mistrzowskiej S2, we wszystkich rundach. Klasyfikacja będzie prowadzona pod warunkiem zgłoszenia do rozgrywek minimum trzech zespołów. Zwycięski zespół otrzymuje pamiątkowy puchar.

1.27.6. Klasyfikacja klubowa. Skład liczbowy i osobowy zespołu klubowego nie jest limitowany i może się zmieniać. Do klasyfikacji zalicza się punkty zdobyte **w sezonie** przez max. 3 **najlepiej sklasyfikowanych** członków klubu **w każdym zawodach** w klasie. Klasyfikacja będzie prowadzona osobno dla klas S2 Mistrzostw Polski i C2 Pucharu Polski. Pierwsze trzy kluby otrzymają pamiątkowe puchary wręczane podczas odpowiednich zakończeń sezonu.



1.27.7. Prowadzone będą dwie osobne klasyfikacje „top-lap” dla zawodników klas S2 i C2. Do klasyfikacji zliczane będą wyniki z wszystkich rund. Punkty przyznawane będą w wg zasady:

- 1 miejsce – 4 punkty
- 2 miejsce – 2 punkty
- 3 miejsce – 1 punkt

Na zakończenie sezonu przyznawany będzie dla zwycięzców klas puchar ufundowany przez GKSM.

1.27.8. Uczestnicy rozgrywek Pucharu Polski nie uzyskują punktów do klasyfikacji sezonu jednakże punkty, które uzyskali za miejsca zajęte w poszczególnych wyścigach nie są przyznawane następnym w kolejności zawodnikom.

1.28. PARKI MASZYN

1.28.1. Park maszyn

Organizator zawodów musi zorganizować park maszyn, w którym pozostają motocykle, zawodnicy i ich ekipy podczas zawodów. Do parku maszyn mają wstęp tylko uczestnicy/zawodnicy i osoby im towarzyszące, mechanicy, Sędzia Główny Zawodów, osoby funkcyjne organizatora, prasa i TV. Wszystkie osoby powinny posiadać specjalne przepustki lub identyfikatory.

1.28.2. Depot

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



2. REGULAMIN TECHNICZNY

2.1. DEFINICJA MOTOCYKLA

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

2.2. KATEGORIE I GRUPY MOTOCYKLI

Motocykle podzielone są na kategorie, grupy i klasy. Podział ten powinien być przestrzegany podczas zawodów międzynarodowych. W zasadzie nie zezwala się na współzawodnictwo w jednym wyścigu różnych kategorii, grup i klas motocykli, chyba że Regulamin Uzupełniający stanowi inaczej. W Polsce rozgrywane są zawody tylko dla motocykli kategorii I grupy A1 (dwukołowe pojazdy jednośladowe). Zawody dla pozostałych kategorii i grup ustalonych przez FIM mogą być rozgrywane na podstawie specjalnej uchwały GKSM.

2.3. TURBODOŁADOWANIE

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

2.4. TELEMETRIA

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

2.5. WYMAGANIA OGÓLNE

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

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



- w czasie zawodów należy przeprowadzać badanie na obecność tytanu

2.6. OSŁONA UKŁADU NAPĘDOWEGO

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

2.7. URZĄDZENIA ROZRUCHOWE

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

2.8. UKŁAD WYDECHOWY

Układy wydechowe muszą całkowicie odpowiadać wymaganiom przepisów o kontroli głośności. Koniec rury wydechowej na odcinku min. 30 mm musi być poziomy i równoległy do centralnej osi motocykla (z tolerancją $\pm 10^\circ$)

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

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

2.9. KIEROWNICE

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

Zabrania się spawania kierownicy wykonanej ze stopów lekkich.

2.10. DŹWIGNIE STERUJĄCE

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



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

2.11. STEROWANIE PRZEPUSTNICY

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

2.12. POMPY PALIWA

Elektryczne pompy paliwa muszą być automatycznie wyłączane w razie wypadku. Czynność ta musi być sprawdzana podczas badania technicznego.

2.13. PODNÓŻKI

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

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

2.14. HAMULCE

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

2.15. KOŁA I OPONY

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

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

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

Dopuszczalne jest stosowanie dwóch rodzajów kół (oprócz klasy Pitbike MRF)

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



Tylko klasa S2:

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

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

2.16. ZBIORNIKI PALIWA

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

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

Wszystkie śruby spustowe i kontrolne oleju muszą być przewiercone i zabezpieczone drutem w sposób uniemożliwiający samoczynne odkręcenie. Zabezpieczone przed samoczynnym odkręceniem muszą być także filtry oleju.

Zabronione jest tankowanie motocykla poprzez wymianę zbiornika.

2.17. SYSTEMY ODPOWIETRZANIA SILNIKA

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

2.18. PALIWA, OLEJE I PŁYNY CHŁODZĄCE

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



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

Do układu chłodzenia wolno stosować wyłącznie wodę lub wodę z dodatkiem alkoholu etylowego.

2.19. WYPOSAŻENIE OCHRONNE ZAWODNIKÓW

Zawodnicy biorący udział w treningach i zawodach muszą posiadać odpowiednie wyposażenie indywidualne tj. kombinezon jednoczęściowy skórzany lub wykonany z atestowanego przez FIM materiału, atestowany kask motocyklowy (wg norm FIM), buty i rękawice motocyklowe. Konieczna jest również odpowiednia ochrona oczu, tj. okulary (gogle) ochronne lub kask typu zamkniętego (integralny). Zalecany jest również ochraniacz kręgosłupa. Nieskórzane materiały mogą być użyte, jeśli spełniają następujące wymagania:

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

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

Następujące obszary muszą być wzmocnione przynajmniej dwuczęściową warstwą skóry albo zbliżoną plastikową gumą o grubości 8 mm: ramiona, kostki, obie strony torsu i staw biodrowy, tył torsu, kolana.

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

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

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

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



W klasie Pitbike MRF dopuszcza się stosowanie strojów typu „motocross” ze sztywnymi zabezpieczeniami:

- kolan
- łokci
- barków
- kręgosłupa.

2.20. KASKI OCHRONNE

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

Europa - ECE 22-05 ‘P’, ‘NP’ lub ‘J’

Japonia - JIS T 8133 : 2007

JIS T 8133 : 2015

USA - SNELL M 2010

SNELL M 2015

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

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

Kaski używane w zawodach muszą być nieuszkodzone i nie może być w jakikolwiek sposób zmieniona ich pierwotna budowa. W przypadku stwierdzenia przez komisję techniczną, iż kask jest uszkodzony, zostaje on zatrzymany do końca zawodów, a zawodnik musi przedstawić do kontroli inny kask. Po wypadku, w którym nastąpiło uderzenie głową, kask musi być przedstawiony Komisji Technicznej do sprawdzenia.

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

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

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



Zabronione jest stosowanie kamer zamontowanych na kaskach podczas całych zawodów.

2.21. ZDZIERALNE FOLIE OCHRONNE

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

2.22. KONTROLA GŁOŚNOŚCI

2.22.1. Obowiązujący maksymalny poziom głośności wynosi 115 dB/A dla każdego motocykla.

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

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

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

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

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

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

2.22.8. Motocykle niespełniające tych wymogów (z uwzględnieniem regulaminowej tolerancji) nie będą dopuszczone do zawodów. Przekroczenie dopuszczalnego poziomu



głośności stwierdzone po treningach kwalifikacyjnych spowoduje niezaliczenie uzyskanego czasu, a po wyścigu – dyskwalifikację zawodnika.

2.22.9. Pomiaru głośności nie powinno się przeprowadzać podczas deszczu lub dużej wilgotności. Przy wietrze większym niż umiarkowany motocykle powinny stać przodem do kierunku wiatru.

2.23. NUMERY STARTOWE

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

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

2.23.3. Rozmiar wszystkich przednich cyfr:

Minimalna wysokość:	140 mm
Minimalna szerokość:	70 mm
Minimalny rozstaw:	20 mm

Rozmiar wszystkich bocznych cyfr:

Minimalna wysokość:	100 mm
Minimalna szerokość:	50 mm
Minimalny rozstaw:	20 mm

Wymiary te nie obowiązują dla motocykli klasy Pitbike MRF.

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

- klasa S2 - dowolne (zalecane - żółte tło i czarne cyfry lub zielone tło i białe cyfry),
- klasa C2 - białe tło i czerwone cyfry,
- **klasa C4 – niebieskie tło i białe cyfry**
- klasa Amator – białe tło i zielone cyfry
- klasa Pitbike MRF – białe tło i niebieskie cyfry

2.23.5. W klasie S2 zabronione jest stosowanie zestawów kolorystycznych tła i cyfr przyporządkowanych klasom Pucharu Polski C2, **C4**, Amator oraz Pitbike MRF.



2.23.6. Kolory tła i cyfr numeru startowego zależą od klasy motocykla i typu rozgrywek.

Kolory muszą być matowe i zgodne z katalogiem RAL:

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

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

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

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

2.24. DOPUSZCZALNE METODY NAPĘDU

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

2.25. ODBIÓR TECHNICZNY

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

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



2.25.3. Odbiór techniczny obejmuje sprawdzenie zgodności motocykli i wyposażenia indywidualnego uczestników/zawodników z niniejszym regulaminem oraz regulaminami technicznymi obowiązującymi dla poszczególnych klas Mistrzostw Polski i Pucharu Polski.

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

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

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

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

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

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

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

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

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



2.26. ELEMENTY NIEBEZPIECZNE

Następujące elementy **MUSZĄ BYĆ** usunięte:

- Reflektor, tylna lampa, kierunkowskazy (dopuszcza się zaklejenie ich taśmą). W przypadku demontażu otwory muszą być zakryte przez odpowiedni materiał.
- Lusterka wsteczne
- Uchwyt tablicy rejestracyjnej (dotyczy klas S2 i C2) – klasa Amator musi usunąć tablicę rejestracyjną
- Skrzynka narzędziowa
- Mocowania (haki) na kask i bagażniki
- Podnóżki pasażera (dopuszcza się zabezpieczenie przed samoczynnym otwarciem)
- Uchwyty dla pasażera
- Stelaże ochronne, podstawki boczne i główne (ich uchwyty muszą pozostać) – dotyczy klas S2 i C2

2.27. KLASA PITBIKE MRF

2.27.1. Motocykle marki Pitbike MRF

2.27.2. Zawodnik zobowiązuje się do umieszczenia dobrze widocznego logo promotora serii (minimum 15 cm szerokości) w co najmniej 2 miejscach na motocyklu (poza oznaczeniem na silniku) – przednie pole numerowe, wahacz tylny (obie strony), osłony lag, tylne pola numerowe, poprzeczka kierownicy.

2.27.3. Ramy motocykli

- CRF50
- CRF70 (modele RC)

2.27.4. Wielkość kół – 12 cali (przód i tył) lub 10 cali (przód i tył)

2.27.5. Pojemność silnika do 140 cm³

2.27.6. Hamulce standardowe (**fabryczna pompa oraz zacisk MRF**) tj. 2-tłoczkowy zacisk przód oraz 1-tłoczkowy zacisk tył.

2.27.7. Zastosowana może być jedynie **oryginalna (posiadająca fabryczne oznaczenia)** głowica 2-zaworowa **stosowana fabrycznie do danego modelu silnika.**

2.27.8. Dopuszcza się stosowanie wyłącznie części zamiennych pochodzących z oficjalnej sieci dystrybucji Pitbike MRF (nie dotyczy kierownic i osprzętu kierowniczego). Elementy eksploatacyjne są dowolne (łańcuch, zębatki, ogumienie, oleje, świece, filtry itp.). Aktualna



lista części z oficjalnej dystrybucji znajduje się pod adresem www.mrfsupermoto.pl/regulamin

2.27.9. Zabronione jest stosowanie koców grzewczych opon.

2.27.10. Promotor cyklu może do startu dopuścić modele MRF o pojemności powyżej 140cm³ - jednak zawodnicy/uczestnicy z takimi silnikami nie będą klasyfikowani.



3. REGULAMIN FINANSOWY

3.1. WPISOWE DO ZAWODÓW

Wpisowe do zawodów Supermoto wynosi:

- Mistrzostwa Polski (S2) - maksymalnie 350 zł
- Puchar Polski (C2) - maksymalnie 250 zł
- **Puchar Polski (C4) - maksymalnie 250 zł**
- Puchar Polski (Amator) - maksymalnie 190 zł
- Puchar Polski (Pitbike MRF) - opłaca Promotor

Wpisowe do zawodów zagranicznych regulują organizatorzy wykonawczy tych imprez.

Wpisowe do rund Mistrzostw Okręgów regulują stosowne regulaminy.

3.2. NAGRODY

3.2.1. Organizator zawodów krajowych zakupi i wręczy pamiątkowe puchary dla trzech pierwszych uczestników/zawodników w klasyfikacji generalnej w klasie S2 Mistrzostw Polski i C2 Pucharu Polski oraz wypłaci nagrody finansowe dla klasy S2 Mistrzostw Polski wg poniższej tabeli. Ilość zawodników – do ustalenia wysokości nagród i liczby nagradzanych – ustala się na podstawie listy zawodników dopuszczonych do treningów kwalifikacyjnych.

Miejsce	Klasa S2	Klasa S2
	od 6 do 12 zawodników	powyżej 12 zawodników
I	200 zł	300 zł
II	140 zł	200 zł
III	100 zł	150 zł
Razem	440 zł	650 zł

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

3.2.2. Stawki podane w tabeli są kwotami minimalnymi brutto. Organizator może wypłacić nagrody w kwotach wyższych. Wypłaty nagród organizator dokonuje po ogłoszeniu wyników ostatecznych, bezpośrednio zawodnikowi lub upoważnionemu pisemnie przedstawicielowi



klubu zawodnika. **Nagrody nie odebrane w terminie 3 dni od zakończenia zawodów przechodzą na własność Organizatora.**

3.2.3. Trzech pierwszych uczestników/zawodników klasy Amator Pucharu Polski otrzyma pamiątkowe dyplomy.

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

3.2.5. Dla klasy Pitbike MRF nagrody funduje Promotor cyklu.

3.3. OPŁATY W MISTRZOSTWACH POLSKI I PUCHARZE POLSKI

3.3.1. Za wystawienie nowej licencji wraz z ubezpieczeniem - zgodnie z komunikatem Biura Sportu i Turystyki ZG PZM z dnia **21.12.2016 r.**

3.3.2. Za egzamin na certyfikat sportowy - zgodnie z komunikatem Biura Sportu i Turystyki ZG PZM z dnia **21.12.2016 r.**

3.3.3. Za wystawienie duplikatu licencji - zgodnie z komunikatem Biura Sportu i Turystyki ZG PZM z dnia **21.12.2016 r.**

3.3.4. Jeżeli zgłoszenie zawodnika dotarło do organizatora w II terminie (zgodnie z terminem wyznaczonym w Regulaminie Uzupełniającym zawodów) to ma on prawo pobrać wpisowe powiększone o 50%

3.3.5. Za brak maty ekologicznej – 300 zł

3.3.6. Za niespektowanie poleceń osób funkcyjnych – 300 zł

3.3.7. Kaucja przy składaniu protestu:

- 1000 zł gdy konieczne jest rozbieranie silnika 2 cylindrowego
- 500 zł gdy konieczne jest rozbieranie silnika 1 cylindrowego
- 200 zł w pozostałych przypadkach

Proponowany harmonogram czasowy zawodów

7.30	czynne biuro zawodów
7.30 – 7.50	rejestracja uczestników Pucharu Polski (C2)
7.50 – 8.10	rejestracja uczestników Mistrzostw Polski (S2)
8.10 -	rejestracja wszystkich uczestników
7.45 - 11.00	odbiór techniczny
9.00 – 9.12	trening wolny Pucharu Polski (klasa C2)
9.15 – 9.27	trening wolny Pucharu Polski (klasa Amator)
9.30 – 9.42	trening wolny Pucharu Polski (klasa C4)
9.45 – 9.57	trening wolny Pucharu Polski (klasa Pitbike MRF)
10.00 – 10.12	trening wolny Mistrzostw Polski (klasa S2)
10.15 – 10.30	I trening kwalifikacyjny klasy C2 Pucharu Polski
10.35 – 10.50	I trening kwalifikacyjny klasy Amator Pucharu Polski
10.55 – 11.10	I trening kwalifikacyjny klasy C4 Pucharu Polski
11.15 – 11.30	I trening kwalifikacyjny klasy Pitbike MRF Pucharu Polski
11.35 – 12.05	trening kwalifikacyjny klasy S2 Mistrzostw Polski
12.10 – 12.25	II trening kwalifikacyjny klasy C2 Pucharu Polski
12.30 – 12.45	II trening kwalifikacyjny klasy Amator Pucharu Polski
12.50 – 13.05	II trening kwalifikacyjny klasy C4 Pucharu Polski
13.10 – 13.25	II trening kwalifikacyjny klasy Pitbike MRF Pucharu Polski
13.35	- odprawa z zawodnikami i otwarcie zawodów
14.00	- otwarcie depo do I wyścigu klasy S2
14.30	- otwarcie depo do I wyścigu klasy C2
14.55	- otwarcie depo do wyścigu klasy Amator
15.20	- otwarcie depo do I wyścigu klasy C4
15.45	- otwarcie depo do I wyścigu klasy Pitbike MRF
16.10	- otwarcie depo do II wyścigu klasy S2
16.40	- otwarcie depo do II wyścigu klasy C2
17.05	- otwarcie depo do II wyścigu klasy Pitbike MRF
17.30	- otwarcie depo do II wyścigu klasy C4

ok.18.00 Ogłoszenie wyników oficjalnych i zakończenie zawodów

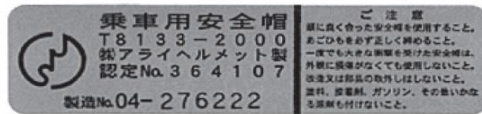
ECE 22 - 05 "P" (EUROPE)

The ECE mark consists of a circle surrounding the letter E followed by the distinguishing number of the country which has granted approval.

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



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



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



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



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

Zawody:

Miejsce i data:



PROTEST



Zawodnik lub Pełnomocnik składający protest	
Imię i Nazwisko:	
Klasa	Nr startowy

Zawodnik na którego składany jest protest	
Imię i Nazwisko:	
Klasa	Nr startowy

Czego dotyczy protest:

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> REGULAMIN SPORTU MOTOCYKLOWEGO | <input type="checkbox"/> REGULAMIN DYSCYPLINARNY |
| <input type="checkbox"/> ZASADY ROZGRYWEK | <input type="checkbox"/> REGULAMIN MEDYCZNY |
| <input type="checkbox"/> REGULAMIN UZUPEŁNIAJĄCY | <input type="checkbox"/> INNY: |

Punkt Regulaminu i/lub opis sytuacji:

Kaucja:

Podpis Kasjera:

.....
Godzina przyjęcia protestu

.....
Podpis Zawodnika/Pełnomocnika

.....
Podpis Dyrektora Zawodów