



POLSKI ZWIĄZEK  
MOTOROWY

# ***Regulamin Ramowy Pucharu Polski Minimotocykle PIT BIKE***

YCF, MRF, KAYO, RXF 2023

## **Spis treści**

WYKAZ WAŻNIEJSZYCH OZNACZEŃ I SKRÓTÓW	<b>6</b>
<b>1. ZASADY ROZGRYWEK</b>	<b>7</b>
1.1. PRZEPISY OGÓLNE	7
1.2. ROZGRYWANIE ZAWODÓW	7
1.3. REGULAMIN UZUPEŁNIAJĄCY ZAWODÓW	8
1.4. ORGANIZATOR	8
1.5. OSOBY FUNKCYJNE	8
1.6. UBEZPIECZENIE ZAWODÓW	9
1.7. LICENCJE	9
1.8. BADANIA LEKARSKIE	10
1.9. KONTROLA ANTYDOPINGOWA I ANTYALKOHOLOWA	10
1.10. KLASY, WIEK ZAWODNIKÓW I POJEMNOŚĆ MOTOCYKLI	10
<b>A. WYŚCIGI PIT BIKE (ON-ROAD) SM</b>	<b>10</b>
1.10.1.A.1. MRF RUNNER 80	10
1.10.1.A.2. STOCK 90	11
1.10.1.A.3. STOCK 125	11
1.10.1.A.4. STOCK 150 JUNIOR	11
1.10.1.A.5. STOCK 150	11
1.10.1.A.6. PIT LADIES	11
1.10.1.A.7. MINI GP (motocyklowe wyścigi torowe):	11
1.10.1.A.8. KAYO MINI GP (motocyklowe wyścigi torowe):	11
1.10.1.A.9. SUPER PIT	11
1.10.1.A.10. PIT GIRLS	11
1.10.1.A.11. MASTERS	11
1.10.1.A.12. LITE 150	11
<b>B - WYŚCIGI PIT BIKE (OFF-ROAD) MC</b>	<b>12</b>
1.10.1.B.1. MRF RUNNER 80	12
1.10.1.B.2. STOCK 90	12
1.10.1.B.3. STOCK 125	12
1.10.1.B.4. STOCK 150 JUNIOR	12
1.10.1.B.5. STOCK 150	12
1.10.1.B.6. PIT LADIES	12
1.10.1.B.7. SUPER PIT	12

1.10.1.B.8. PIT GIRLS	12
1.10.1.B.9. BIGY	12
1.10.1.B.10. MASTERS	12
1.10.1.B.11. AMATOR	13
1.10.6.1. Jazdy pokazowe	13
1.11. UCZESTNICTWO W WIELU KLASACH	13
1.11. DYSTANSE WYŚCIGÓW	13
1.12. SYGNALIZACJA NA ZAWODACH PIT BIKE (ON-ROAD) SM	14
1.12. SYGNALIZACJA NA ZAWODACH PIT BIKE (OFF-ROAD) MC	14
1.13. ZACHOWANIE KANDYDATA/ZAWODNIKA W TRAKCIE ZAWODÓW	15
1.14. ZGŁOSZENIA	16
1.15. UDZIAŁ ZAWODNIKÓW ZAGRANICZNYCH	17
1.16. WPISOWE	17
1.17. OBSŁUGA PODCZAS TRENINGÓW I WYŚCIGÓW	17
1.18. TRENINGI	18
1.19. POLA STARTOWE	18
1.20. WYŚCIGI	19
1.21. RODZAJE STARTU	20
1.22. PROCEDURA STARTOWA PITBIKE (ON-ROAD) SM	20
1.23. PRZERWANIE WYŚCIGU PITBIKE (ON-ROAD) SM	21
1.22. PROCEDURA STARTOWA PITBIKE (OFF-ROAD) MC	22
1.23. PRZERWANIE WYŚCIGU PITBIKE (OFF-ROAD) MC	22
1.24. KLASYFIKACJA W ZAWODACH	22
1.25. PROTESTY	23
1.26. INSTRUKCJE I KOMUNIKATY DLA KANDYDATÓW/ZAWODNIKÓW	24
1.27. KLASYFIKACJA KOŃCOWA ROZGRYWEK	24
1.28. PARKI MASZYN	25
<b>2. REGULAMIN TECHNICZNY PIT BIKE</b>	<b>26</b>
2.1. DEFINICJA MOTOCYKLA PIT BIKE	26
2.2. KATEGORIE I GRUPY MOTOCYKLI	26
2.3. TURBODOŁADOWANIE	26
2.4. TELEMETRIA	26
2.5. WYMAGANIA OGÓLNE	26
2.6. OSŁONA UKŁADU NAPĘDOWEGO	26
2.7. URZĄDZENIA ROZRUCHOWE	26

2.8. UKŁAD WYDECHOWY	26
2.9. KIEROWNICE	26
2.10. DŹWIGNIE STERUJĄCE	27
2.11. STEROWANIE PRZEPUSTNICY	27
2.12. PODNÓŻKI	27
2.13. HAMULCE	27
2.14. KOŁA I OPONY	27
2.15. ZBIORNIKI PALIWA	27
2.16. SYSTEMY ODPOWIETRZANIA SILNIKA	27
2.17. PALIWA I OLEJE	27
2.18. WYPOSAŻENIE OCHRONNE ZAWODNIKÓW	27
2.19. KASKI OCHRONNE	28
2.20. ZDZIERALNE FOLIE OCHRONNE	29
2.21. KONTROLA GŁOŚNOŚCI	29
2.22. NUMERY STARTOWE	29
2.23. DOPUSZCZALNE METODY NAPĘDU	30
2.24. ODBIÓR TECHNICZNY	30
2.25. ELEMENTY NIEBEZPIECZNE	31
<b>A - WYŚCIGI PITBIKE (ON-ROAD) SM/CR</b>	<b>31</b>
2.26. KLASA MRF RUNNER 80	31
2.27. KLASA STOCK 90 i PIT GIRLS	32
2.28. KLASA PIT BIKE STOCK 125	32
2.29. KLASA PIT BIKE STOCK 150, STOCK 150 JUNIOR oraz PIT LADIES	33
2.30. KLASA PIT BIKE SUPER PIT	34
2.31. KLASA MINI GP	35
2.32. KLASA KAYO MINI GP	35
2.33. KLASA PIT BIKE MASTERS	35
2.34. KLASA PIT BIKE LITE 150	36
<b>B – WYŚCIGI PIT BIKE (OFF-ROAD) MC/CC</b>	<b>37</b>
2.35. KLASA MRF RUNNER 80	37
2.36. KLASA STOCK 90 i PIT GIRLS	38
2.37. KLASA PIT BIKE STOCK 125	39
2.38. KLASA PIT BIKE STOCK 150, STOCK 150 JUNIOR oraz PIT LADIES	39
2.39. KLASA PIT BIKE SUPER PIT	40
2.40. KLASA PIT BIKE MASTERS,	41

2.41. KLASA PIT BIKE BIGY	41
2.42. PIT BIKE AMATOR	42
2.43. PLOMBOWANIE SILNIKÓW I ODPOWIEDZIALNOŚĆ MECHANIKA	42
<b>3. REGULAMIN FINANSOWY</b>	<b>43</b>
3.1. WPISOWE DO ZAWODÓW	43
3.2. NAGRODY	43
3.3. OPŁATY W MISTRZOSTWACH POLSKI I PUCHARZE POLSKI	43

## **WYKAZ WAŻNIEJSZYCH OZNACZEŃ I SKRÓTÓW**

**FIM** - Międzynarodowa Federacja Motocyklowa

**FIM Europe** - Europejska Federacja Motocyklowa

**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

**ZR** - Zasady Rozgrywek

**CC** - Cross Country

**MC** - Motocross

**SM** - SuperMoto

**CR** - Circuit Racing

**DT** - Dirt Track

**RU** - Regulamin Uzupełniający

**NNW** - Następstwa Nieszczęśliwych Wypadków

**PTMS** - Polskie Towarzystwo Medycyny Sportowej

**KANDYDAT** - osoba nie posiadająca licencji sportowej

**ZAWODNIK** - osoba posiadająca licencję sportową

**LICENCJA „I”** - sędziowska licencja krajowa

**LICENCJA „II”** - sędziowska licencja okręgowa

**LICENCJA „A”** - licencja sportowa uprawniająca do startu w MP i PP

**LICENCJA „B”** - licencja sportowa uprawniająca do startu w PP

**LICENCJA „KADET”** - licencja dla zawodników Pit Bike, wiek 8-18

**LICENCJA „PIT BIKE”** - licencja dla zawodników Pit Bike, powyżej 18 lat

**PITLANE = DEPOT = STREFA NAPRAW**

# **1. ZASADY ROZGRYWEK**

## **1.1. PRZEPISY OGÓLNE**

1.1.1. Niniejszy regulamin oparty jest na regulaminach: RSM, ZRMC, ZRCC oraz ZRSM i obowiązuje w wyścigach krajowych. W kwestiach organizacyjnych lub sytuacjach spornych Organizator, lub Sędzia mogą odwołać się do interpretacji wg powyższych regulaminów.

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

- Regulamin Sportu Motocyklowego,
- Zasady Rozgrywek Mini motocykle Pit Bike ,
- 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](http://www.pzm.pl)).

1.1.3. W Mistrzostwach Okręgu, kluby i zawodnicy muszą przestrzegać zapisów zawartych w regulaminach dotyczących tychże mistrzostw oraz wymienionych w punkcie 1.1.2.

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

1.1.5. Udział w zawodach oznacza zgodę kandydata/zawodnika na wykorzystanie jego wizerunku przez Organizatora, podmioty wskazane przez Organizatora oraz PZM dla celów promocyjno-reklamowych (bez względu na ich formę, charakter, zasięg lub sposób prowadzenia), bez prawa do odrębnego wynagrodzenia z tego tytułu.

## **1.2. ROZGRYWANIE ZAWODÓW**

1.2.1. Wyścigi rozgrywane będą na torach o obwodzie zamkniętym, które posiadają ważną homologację toru motocrossowego PZM dla Minimotocykli Pit Bike lub akceptację uprawnionego przez GKSM/OKSM Sędziego Głównego Zawodów do zawodów CC, lub homologację supermoto, lub homologację wyścigową dla Minimotocykli Pit Bike na torach kartingowych.

- SM i CR - nawierzchnia asfaltowa (betonowa)
- SM - nawierzchnia asfaltowo (betonowo) - ziemna
- CC, DT i MC - nawierzchnia ziemna

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. Mini motocykle Pit Bike nie mogą być łączone w tym samym wyścigu z innymi motocyklami poza Mini GP.

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

1.2.7. Mistrzostwa Polski oraz Puchar Polski Mini motocykli Pit Bike - klasy biorące udział oraz ilość rund zgodnie z kalendarzem rozgrywek opublikowanym na stronie [www.pzm.pl](http://www.pzm.pl).

### **1.3. REGULAMIN UZUPEŁNIAJĄCY ZAWODÓW**

1.3.1. Zatwierdzony przez PZM Regulamin Uzupełniający wraz z harmonogramem imprezy powinien zostać opublikowany na min. 2 tygodnie przed datą zawodów. RU opublikowany na oficjalnych stronach PZM uważa się za zatwierdzony.

1.3.2. Zatwierdzony przez GKSM lub OKSM Regulamin Uzupełniający i harmonogram zawodów nie może być zmieniony bez jej zgody.

1.3.3. Wszystkie zmiany i dodatkowe ustalenia podjęte w czasie zawodów muszą być niezwłocznie podane do wiadomości uczestników zawodów w formie komunikatów wywieszonych na tablicy informacyjnej lub umieszczone na elektronicznej tablicy informacyjnej zawodów lub odczytanych przez spikera.

### **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 mieć uprawnienia sędziego sportowego klasy „I” oraz brać obowiązkowo udział w seminarium organizowanym przez GKSM przed rozpoczęciem sezonu. Dyrektor Zawodów MO musi posiadać minimum licencję „II”.

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 wszystkie osoby funkcyjne i sędziowie wirażowi zobligowani są do pozostania na torze do dyspozycji Dyrektora i Sędziego Głównego Zawodów.

1.4.6. Promotor rozgrywek, wyznaczony przez PZM posiada wyłączne prawo akceptowania i dopuszczania do rozgrywek marek, dostawców części (w tym opon) oraz importerów marek. Przy akceptacji i dopuszczaniu innych marek istotnymi będzie rozwój dyscypliny oraz bezpieczeństwo. Wszystkie podmioty dostarczające motocykle i części do nich (w tym opony) na rozgrywki o randze Pucharu bądź Mistrzostw Polski muszą mieć zawartą umowę z promotorem rozgrywek. Umowa zawarta powinna być nie później niż 45 dni przed startem rozgrywek. Analiza bezpieczeństwa przed zawarciem umowy polegać będzie między innymi na weryfikacji dokumentacji dot. produktu, certyfikatów dopuszczających produkt do użytku na rynku polskim, ubezpieczenie OC. Elementem zawarcia umowy będzie konieczność wkładu finansowego - partycypacji w kosztach organizacji zawodów cyklu - nie więcej niż średnia, miesięczna wartość ekspozycji mediowej wygenerowana przez Promotora w roku poprzedzającym zawarcie umowy. Kontakt z Promotorem: sylwia@otopit.pl.

### **1.5. OSOBY FUNKCYJNE**

#### **1.5.1. DYREKTOR ZAWODÓW**

- podejmuje wszystkie decyzje dotyczące przeprowadzenia zawodów zgodnie z obowiązującymi regulaminami,
- może nie dopuścić do startu kandydata/zawodnika lub motocykl, jeśli zagrażają bezpieczeństwu innych uczestników zawodów lub widzów,
- może usunąć z miejsca zawodów każdą osobę, odmawiającą podporządkowania się poleceniom osób funkcyjnych,
- dopilnowuje, aby nie zostali dopuszczeni do zawodów zawodnicy wykluczeni, zdyskwalifikowani lub zawieszani oraz nieposiadający aktualnych badań lekarskich,



- wykonuje bieżące zarządzenia Sędziego Głównego Zawodów, mające na celu usunięcie nieprawidłowości w stosunku do zasad rozgrywek oraz zatwierdzonego regulaminu uzupełniającego,
- przyjmuje reklamacje lub protesty i przekazuje je Sędziemu Głównemu Zawodów,
- dopilnowuje przekazania informacji zawodnikom i Sędziemu Głównemu Zawodów przed zakończeniem II terminu zgłoszeń o kandydatach startujących w zawodach bez licencji,
- zapewnia zestawy pytań do egzaminu na licencję oraz dogodne warunki do jego przeprowadzenia. 1.5.2

## SĘDZIA ZAWODÓW

### 1.5.2.1. Odpowiada za:

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

### 1.5.2.2. Kary regulaminowe nakładane przez Sędziego

- upomnienia/ostrzeżenia
- czasowe
- pieniężne
- wykluczenia
- inne

## **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 kandydatów/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 kandydatów/zawodników, jak i za spowodowane przez kandydatów/zawodników pośrednio lub bezpośrednio szkody i straty w stosunku do osób trzecich i ich mienia.

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

## **1.7. LICENCJE**

1.7.1. Licencja jest dokumentem potwierdzającym teoretyczne i praktyczne umiejętności niezbędne do uprawiania sportu motocyklowego. Licencję otrzymuje się po zaliczeniu egzaminów teoretycznego i praktycznego i złożeniu kompletnego wniosku o wydanie licencji, zgodnie z procedurami PZM.

1.7.2. Egzamin teoretyczny będzie przeprowadzany ze znajomości obowiązujących Zasad Rozgrywek Mini motocykle Pit Bike. Niezaliczenie egzaminu powodować będzie niedopuszczenie do części praktycznej egzaminu.

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

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

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

### 1.7.6. Licencje sportowe

1.7.6.1. Licencja „A”, „B” Minimotozykle PIT BIKE KADET: wiek 8 - 18 lat

1.7.6.2. Licencja „A”, „B” Minimotozykle PIT BIKE: wiek od 18 lat

#### 1.7.6.3. Licencje z innych dyscyplin sportu motocyklowego:

Dopuszcza się start w zawodach, wykorzystując licencje z innych dyscyplin sportu motocyklowego, ale muszą być one adekwatne z konkurencją, w której się startuje:

- SM i CR - licencje „SM” i „wyścigi motocyklowe” w tym licencja „B Classic”
- MC i CC - licencje „MC” i „CC”

1.7.6.4. W przypadku wydania nowej licencji „B” Mini motocykle Pit Bike Kadet, „B” Mini motocykle Pit Bike zawodnicy posiadający licencję „B” Motocross/Enduro/Cross Country lub „B” Supermoto lub „B” Wyścigi lub „C” Motocross/Enduro/Cross Country mogą wystąpić do właściwego ZO PZM o wydanie licencji „B” Minimotocykle Kadet, „B” Minimotocykle Pit Bike, po złożeniu następujących dokumentów:

- wypełniony formularz wniosku o przyznanie licencji,
- wypełniony formularz wznowienia/wydania licencji,
- wypełniony druk Dane osobowe
- kopia posiadanej licencji „B” lub „C”
- kopia karty zdrowia zawodnika sportów motorowych z wpisem okresu ważności badań lekarskich wg wymogów określonych w Komunikacie nr 1/2016 Zespołu Medycznego PZM,
- potwierdzenie przynależności klubowej wraz z potwierdzeniem o niezaleganiu ze składkami,
- potwierdzenie, dokonanej na konto ZO PZM (właściwego miejscowo dla siedziby klubu zawodnika) opłaty za licencję, wg Komunikatu BSIT na dany rok, dot. ubezpieczenia (z podaniem nazwiska zawodnika, uwaga - każdy ZO PZM ma odrębne konto bankowe),
- druk oświadczenia do ubezpieczenia.

## **1.8. BADANIA LEKARSKIE**

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

1.8.2. Niedopuszczenie kandydata/zawodnika do zawodów, z uwagi na jego aktualny stan zdrowia, jest możliwe wyłącznie na podstawie pisemnej opinii lekarza zawodów.

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

1.8.4. Kandydat/zawodnik, przystępując do zawodów, oświadcza, że wyraża zgodę na przetwarzanie informacji na temat jego stanu zdrowia związanego z upadkiem podczas treningów lub wyścigów. Informacja taka zostanie przekazana przez 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 kandydata/zawodnika, potwierdzona przez Lekarza Zawodów musi zostać przekazana niezwłocznie w ciągu 48 h przez Sędziego Zawodów do GKSM PZM oraz wpisana do Karty Zdrowia Zawodnika Sportów Motorowych.

## **1.9. KONTROLA ANTYDOPINGOWA I ANTYALKOHOLOWA**

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

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

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

## **1.10. KLASY, WIEK ZAWODNIKÓW I POJEMNOŚĆ MOTOCYKLI**

### 1.10.1. Podział na klasy

#### **A. WYŚCIGI PIT BIKE (ON-ROAD) SM**

##### **1.10.1.A.1. MRF RUNNER 80**

- **wiek 8-13 lat,**
- **licencja Kadet lub bez licencji Kandydat/inne (z zastrzeżeniem pkt. 1.7. Licencje), - silniki 4T 2V o pojemności do 90 cm<sup>3</sup>, moc max. do 8 KM, masa pojazdu do 65 kg, koło tylne max. 10'**

##### **1.10.1.A.2. STOCK 90**

- **wiek 8-13 lat,**
- **licencja Kadet lub bez licencji Kandydat /inne (z zastrzeżeniem pkt. 1.7. Licencje), - silniki 4T 2V o pojemności do 90 cm<sup>3</sup>, moc max. do 8 KM, masa pojazdu do 65 kg, koło tylne max. 10'**

##### **1.10.1.A.3. STOCK 125**

- **wiek 10-15 lat,**
- **licencja Kadet lub bez licencji Kandydat /inne (z zastrzeżeniem pkt. 1.7. Licencje), - silniki 4T 2V o pojemności do 125 cm<sup>3</sup>, moc max. do 11 KM, masa pojazdu do 75 kg, koło tylne max. 12'**

##### **1.10.1.A.4. STOCK 150 JUNIOR**

- **wiek 12-21 lat**
- **licencja Kadet lub bez licencji Kandydat /inne (z zastrzeżeniem pkt. 1.7. Licencje), - silniki 4T 2V o pojemności do 155 cm<sup>3</sup>, moc max. do 15 KM, masa pojazdu do 80 kg, koło tylne max. 12'**

##### **1.10.1.A.5. STOCK 150**

- **wiek od 18 lat**
- **licencja Kadet, Pit Bike, lub bez licencji Kandydat /inne (z zastrzeżeniem pkt. 1.7. Licencje), - silniki 4T 2V o pojemności do 155 cm<sup>3</sup>, moc max. do 15 KM, masa pojazdu do 80 kg, koło tylne max. 12'**

##### **1.10.1.A.6. PIT LADIES**

- **kobiety,**
- **wiek od 10 lat,**
- **licencja Kadet, Pit Bike, lub bez licencji kandydat /inne (z zastrzeżeniem pkt. 1.7. Licencje),**
- **wiek od 10 lat: silniki 4T 2V o pojemności do 125 cm<sup>3</sup>, moc max. do 12 KM wiek od 12 lat: silniki 4T 2V o pojemności do 155 cm<sup>3</sup>, moc max. do 15 KM, masa pojazdu do 80 kg, koło tylne max. 12'**

##### **1.10.1.A.7. MINI GP (motocyklowe wyścigi torowe):**

- **wiek od 10 lat,**
- **licencja Kadet, Pit Bike, lub bez licencji Kandydat /inne (z zastrzeżeniem pkt. 1.7.Licencje),**
- **silniki 4T 2V o pojemności do 155 cm<sup>3</sup>, moc max. do 15 KM, masa pojazdu do 80 kg, koło tylne max. 12'**

##### **1.10.1.A.8. KAYO MINI GP (motocyklowe wyścigi torowe):**

- **wiek od 10 lat,**
- **licencja Kadet, Pit Bike, lub bez licencji Kandydat /inne (z zastrzeżeniem pkt. 1.7.Licencje),**
- **silniki 4T 2V o pojemności do 150 cm<sup>3</sup>, moc max. do 15 KM, masa pojazdu do 80 kg, koło tylne max. 12'**

##### **1.10.1.A.9. SUPER PIT**

- **wiek od 12 lat.**
- **licencja Kadet, Pit Bike, lub bez licencji Kandydat /inne (z zastrzeżeniem pkt. 1.7. Licencje),- silniki 4T o pojemności do 150 cm<sup>3</sup> moc max. do 17 KM, masa pojazdu do 80 kg, koła max. 12' - wiek od 14 lat.**
- **licencja Kadet, Pit Bike, lub bez licencji Kandydat /inne (z zastrzeżeniem pkt. 1.7. Licencje), - silniki 4T o pojemności do 212 cm<sup>3</sup> moc max. do 35 KM, masa pojazdu do 80 kg, koła max. 12'**

##### **1.10.1.A.10. PIT GIRLS**

- **dziewczynki, wiek 8-13 lat,**
- **licencja Kadet lub bez licencji Kandydat /inne (z zastrzeżeniem pkt. 1.7. Licencje), - silniki 4T 2V o pojemności do 90 cm<sup>3</sup>, moc max. do 8 KM, masa pojazdu do 65 kg, koło tylne max. 10'**

#### **1.10.1.A.11. MASTERS**

- wiek od 40 lat
- licencja Pit Bike, lub bez licencji kandydat /inne (z zastrzeżeniem pkt. 1.7. Licencje), - silniki 4T o pojemności do 155 cm<sup>3</sup>, moc max. do 15 KM, masa pojazdu do 90 kg, koło tylne max. 12', przód 12' SM i CR.

#### **1.10.1.A.12. LITE 150**

- wiek od 21 lat
- licencja Pit Bike, lub bez licencji Kandydat /inne (z zastrzeżeniem pkt. 1.7. Licencje), - silniki 4T 2V o pojemności do 150 cm<sup>3</sup>, moc max. do 15 KM, masa pojazdu do 80 kg, koło tylne max. 12'

### **B - WYŚCIGI PIT BIKE (OFF-ROAD) MC**

#### **1.10.1.B.1. MRF RUNNER 80**

- wiek 8-13 lat,
- licencja Kadet lub bez licencji Kandydat /inne (z zastrzeżeniem pkt. 1.7. Licencje), - silniki 4T 2V o pojemności do 90 cm<sup>3</sup>, moc max. do 8 KM, masa pojazdu do 65 kg, koło max. 12' przód 10' tył

#### **1.10.1.B.2. STOCK 90**

- wiek 8-13 lat,
- licencja Kadet lub bez licencji Kandydat /inne (z zastrzeżeniem pkt. 1.7. Licencje), - silniki 4T 2V o pojemności do 90 cm<sup>3</sup>, moc max. do 8 KM, masa pojazdu do 65 kg, koło max. 12' przód 10' tył

#### **1.10.1.B.3. STOCK 125**

- wiek 10-15 lat,
- licencja Kadet lub bez licencji Kandydat /inne (z zastrzeżeniem pkt. 1.7. Licencje), - silniki 4T 2V o pojemności do 125 cm<sup>3</sup>, moc max. do 11 KM, masa pojazdu do 75 kg, koło max. 14' przód 12' tył

#### **1.10.1.B.4. STOCK 150 JUNIOR**

- wiek 12-18 lat,
- licencja Kadet lub bez licencji Kandydat /inne (z zastrzeżeniem pkt. 1.7. Licencje), - silniki 4T 2V o pojemności do 155 cm<sup>3</sup>, moc max. do 15 KM, masa pojazdu do 80 kg, koło max. 14' przód 12' tył

#### **1.10.1.B.5. STOCK 150**

- wiek od 18 lat
- licencja Kadet, Pit Bike, lub bez licencji Kandydat /inne (z zastrzeżeniem pkt. 1.7. Licencje), - silniki 4T 2V o pojemności do 155 cm<sup>3</sup>, moc max. do 15 KM, masa pojazdu do 80 kg, koło max. 14' przód 12' tył

#### **1.10.1.B.6. PIT LADIES**

- kobiety,
- wiek od 10 lat,
- licencja Kadet, Pit Bike, lub bez licencji kandydat /inne (z zastrzeżeniem pkt. 1.7. Licencje),
- wiek od 10 lat: silniki 4T 2V o pojemności do 125 cm<sup>3</sup>, moc max. do 12 KM wiek od 12 lat: silniki 4T 2V o pojemności do 155 cm<sup>3</sup>, moc max. do 15 KM, masa pojazdu do 80 kg, **-koło max. 17' przód 14' tył**

#### **1.10.1.B.7. SUPER PIT**

- wiek od 12 lat,
- licencja Kadet, Pit Bike, lub bez licencji Kandydat /inne (z zastrzeżeniem pkt. 1.7. Licencje), - silniki 4T o pojemności do 150 cm<sup>3</sup> moc max. do 20 KM, masa pojazdu do 80 kg, koło max. 14' przód 12' tył - wiek od 14 lat.
- licencja Kadet, Pit Bike, lub bez licencji Kandydat /inne (z zastrzeżeniem pkt. 1.7. Licencje), - silniki 4T o pojemności do 212 cm<sup>3</sup> moc max. do 35 KM, masa pojazdu do 80 kg, koło max. 14' przód 12' tył

#### **1.10.1.B.8. PIT GIRLS**

- dziewczynki, wiek 8-13 lat,
- licencja Kadet lub bez licencji Kandydat /inne (z zastrzeżeniem pkt. 1.7. Licencje), - silniki 4T 2V o pojemności do 90 cm<sup>3</sup>, moc max. do 8 KM, masa pojazdu do 65 kg, koło max. 12' przód 10' tył

#### **1.10.1.B.9. BIGY**

- wiek od 12 lat,
- licencja Kadet, Pit Bike, lub bez licencji Kandydat /inne (z zastrzeżeniem pkt. 1.7. Licencje),
- silniki 4T o pojemności do 155 cm<sup>3</sup> moc max. do 17 km, masa pojazdu do 80 kg, **koło wyłącznie 17' przód 14'tył,**

- wiek od 14 lat,
- licencja Kadet, Pit Bike, lub bez licencji Kandydat /inne (z zastrzeżeniem pkt. 1.7. Licencji), - silniki 4T o pojemności do 190 cm<sup>3</sup> 4T 2V moc max. do 20 km, masa pojazdu do 80 kg., **koło wyłącznie 17' przód 14' tył**

#### **1.10.1.B.10. MASTERS**

- **wiek od 40 lat**
- licencja Pit Bike lub bez licencji kandydat/inne (z zastrzeżeniem pkt. 1.7. Licencji),
- silniki o pojemności do 212 cm<sup>3</sup> 4T 2V moc max. do 30 km lub 150 cm<sup>3</sup> 4T 4V moc max. do 20 km masa pojazdu do 90 kg koło max. 17' przód 14' tył
- silniki 4T o pojemności do 212 cm<sup>3</sup> 4T 4V moc max. do 35 km masa pojazdu do 90 kg koło max. 14' przód 12' tył

#### **1.10.1.B.11. AMATOR**

**Klasa przeznaczona dla początkujących i mniej zaawansowanych uczestników. Uczestnicy z tej klasy nie otrzymują punktów do klasyfikacji generalnej i nie będzie dla nich prowadzona oficjalna klasyfikacja generalna sezonu.**

- Zgłoszenia udziału do klasy AMATOR dokonuje się na zgłoszeniu do zawodów, z zastrzeżeniem, że nie mogą startować w tej klasie zawodnicy, którzy posiadają lub posiadali licencję PIT BIKE, MOTOCROSS, ENDURO, CROSS COUNTRY .

- JURY zawodów może przesunąć zawodnika/uczestnika zgłoszonego na zawody do lub z klasy AMATOR, który w trakcie treningów wyróżnia się umiejętnościami i tempem jazdy na tle pozostałych zawodników tej klasy (dla bezpieczeństwa) do innej klasy, zgodnej z wiekiem i parametrami technicznymi motocykla.

- - wiek od 12 lat - silniki 4T o pojemności do 155 cm<sup>3</sup> moc max. do 17 KM, masa pojazdu do 80 kg, koła tylne max. 14', przód 17'

- wiek od 14 lat - silniki 4T o pojemności do 212 cm<sup>3</sup> 4V moc max. do 35 KM, masa pojazdu do 80 kg, koła tylne max. 14', przód 17'

1.10.2. Powyższy podział obowiązuje na wszelkich stopniach rozgrywek organizowanych w Polsce.

1.10.3. Motocykle przygotowane do startu w odpowiednich klasach muszą być zgodne z regulaminami technicznymi tych klas.

1.10.4. Dolna granica wieku kandydata/zawodnika rozpoczyna się z dokładną datą jego urodzenia. Górną określa rok urodzenia.

1.10.5. Kandydaci nieposiadający licencji, którzy nie ukończyli 18 lat, muszą posiadać pisemną zgodę obojga rodziców lub opiekunów prawnych na udział w zawodach oraz badania lekarskie.

1.10.6. Zasady odbywania się jazd pokazowych.

#### **1.10.6.1. Jazdy pokazowe**

Podczas zawodów, w przerwach na torze głównym lub na odpowiednio przygotowanym torze/placu obok toru głównego, dopuszcza się jazdy pokazowe dla osób od 6 roku życia na motocyklach klasy pit bike, zgodnych z wiekiem dla danej klasy i mini GP, pochodzących z polskiej, oficjalnej sieci dystrybucji. Jazdy te mogą mieć charakter jedynie pokazowy, bez elementów rywalizacji sportowej, ani pomiaru czasu okrążenia.

Nad poprawnością pokazów kontrolę musi sprawować instruktor lub trener sportu motocyklowego.

**Uczestnik jazd pokazowych** musi spełniać następujące warunki:

- maksymalny wiek uczestnika: 14 lat
- maksymalna pojemność silnika: 155cc
- maksymalny rozmiar koła tylnego: 14"

1.10.7. Uczestnictwo w wielu klasach

Kandydat/zawodnik może zgłosić się tylko w jednej klasie w ramach jednych zawodów, chyba że jedną z klas, w której startuje, jest klasa Mini GP lub Kayo Mini GP, przy czym w trakcie zawodów, ewentualna walidacja klas w wyścigu nie będzie brana pod uwagę pod kątem zmian harmonogramu.

### **1.11. DYSTANSE WYŚCIGÓW**

1.11.1. CC - od 15 do 45 minut

1.11.2. CR - od 10 do 20 km lub od 2 do 24 godzin w przypadku wyścigów długodystansowych

1.11.3. DT - od 3 do 30 okrążeń

1.11.4. MC - od 8 minut + 2 okrążenia do 20 minut + 2 okrążenia

1.11.5. SM - od 8 do 30 km i/lub **od 10 min do 30 min**

## **1.12. SYGNALIZACJA NA ZAWODACH PIT BIKE (ON-ROAD) SM**

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

1.12.3.1. Wspólne

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

Zielona flaga - Oznacza, że tor jest wolny od przeszkód.

Żółta flaga - Sygnalizuje zagrożenie na torze. Wyprzedzanie/dublowanie jest zabronione. Należy zachować szczególną ostrożność. Strefę żółtej flagi odwołuje flaga zielona i/lub brak flagi na kolejnym stanowisku marshalla.

Czerwona flaga - Pokazywana oznacza, że wyścig lub trening został przerwany, a kandydaci/zawodnicy muszą zwolnić i zjechać do parku maszyn.

Niebieska flaga - Wskazuje kandydatowi/zawodnikowi, że będzie wyprzedzany przez szybszego kandydata/zawodnika i musi pozwolić na wyprzedzenie siebie. Wolniejszy kandydat/zawodnik nie może powstrzymać szybszego.

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

Flaga z czarno-białą szachownicą - Flaga ta będzie pokazywana na linii mety, aby wskazać koniec wyścigu lub treningu.

Żółta tablica z czarnym numerem startowym - Informuje kandydata/zawodnika o nałożeniu kary 10 s. do czasu końcowego wyścigu za popełnienie fałstartu lub odbycie jej w systemie STOP&GO w trakcie wyścigu.

Pokazana w trakcie wyścigu wraz z oznaczeniem + 3, +5, +10 informuje kandydata/zawodnika o nałożeniu odpowiedniej kary +3 s., +5 s., +10 s. do czasu końcowego wyścigu za popełnienie przewinienia podczas wyścigu lub odbycie jej w systemie STOP&GO w trakcie wyścigu. Pokazana przed wyścigiem wraz z oznaczeniem + 3, +5, +10 informuje kandydata/zawodnika o nałożeniu odpowiedniej kary +3 s., +5 s., +10 s. do czasu końcowego wyścigu za popełnienie przewinienia podczas treningów lub odbycie jej w systemie STOP&GO w trakcie wyścigu.

Zielona flaga - Używana także do startu okrążenia rozgrzewającego.

Czerwona flaga i czerwone światło - Flaga pokazywana nieruchomo (w depot lub na torze) oznacza, że kandydaci/zawodnicy muszą się zatrzymać. Nie mogą przejeżdżać za tą flagę. Czerwona flaga będzie pokazywana nieruchomo na polach startowych na koniec okrążenia zapoznawczego (dojazdowego) i na koniec okrążenia rozgrzewającego.

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

Flaga w żółto-czerwone pasy - Oznacza zmianę przyczepności nawierzchni na najbliższym odcinku trasy.

1.12.4. Kary za nierespektowanie flag sygnałowych nakładane przez Sędziego Zawodów:

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

- drop e position
- przesunięcie na polach startowych
- stop and go (z odbyciem kary sekundowej - pomiar rozpoczyna się w momencie wjazdu do strefy, a kończy w momencie wyjazdu)

### **1.13. SYGNALIZACJA NA ZAWODACH PIT BIKE (OFF-ROAD) MC**

1.13.1. Jednakowa sygnalizacja obowiązuje podczas treningów i wyścigów.

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

1.13.3. Flagi, tablice i światła sygnalizacyjne

1.13.3.1. Wspólne

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

Zielona flaga - Oznacza, że tor jest wolny od przeszkód.

Żółta flaga - Sygnalizuje zagrożenie na torze. Wyprzedzanie/dublowanie jest zabronione. Należy zachować szczególną ostrożność. Obowiązuje bezwzględny zakaz odrywania kół od ziemi. Strefę żółtej flagi odwołuje flaga zielona.

Czerwona flaga - Pokazywana oznacza, że wyścig lub trening został przerwany, a kandydaci/zawodnicy muszą zwolnić i zjechać do parku maszyn.

Niebieska flaga - Wskazuje kandydatowi/zawodnikowi, że będzie wyprzedzany przez szybszego kandydata/zawodnika i musi pozwolić na wyprzedzenie siebie. Wolniejszy kandydat/zawodnik nie może powstrzymywać szybszego.

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

Flaga z czarno-białą szachownicą - Flaga ta będzie pokazywana na linii mety, aby wskazać koniec wyścigu lub treningu.

Żółta tablica z czarnym numerem startowym - Informuje kandydata/zawodnika o nałożeniu kary 30 s. do czasu końcowego wyścigu za popełnienie fałstartu (wyłącznie w przypadku startu na flagę/światło) . Pokazana w trakcie wyścigu wraz z oznaczeniem + 3, +5, +10 informuje kandydata/zawodnika o nałożeniu odpowiedniej kary +3 s., +5 s., +10 s. do czasu końcowego wyścigu za popełnienie przewinienia podczas wyścigu. Pokazana przed wyścigiem wraz z oznaczeniem + 3, +5, +10 informuje kandydata/zawodnika o nałożeniu odpowiedniej kary +3 s., +5 s., +10 s. do czasu końcowego wyścigu za popełnienie przewinienia podczas treningów.

1.13.4. Kary za nierespektowanie flag sygnałowych nakładane przez Sędziego Zawodów:

- Upomnienie/Ostrzeżenie
- Kara finansowa
- Kara czasowa (dodanie czasu do wyniku końcowego wyścigu zawodnika)
- Wykluczenie
- drop e position
- przesunięcie na polach startowych

### **1.14. ZACHOWANIE KANDYDATA/ZAWODNIKA W TRAKCIE ZAWODÓW**

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

1.14.2. Kandydat/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 skutkować nałożeniem kary na kandydata/zawodnika zgodnie z punktem 1.12.4.

1.14.3. Kandydaci/zawodnicy nie mogą jechać lub pchać motocykla w przeciwnym kierunku niż ruch na torze, zarówno na torze, jak i w depot, chyba że robią to pod nadzorem osoby funkcyjnej.

1.14.4. Kandydat/zawodnik, który w treningu lub wyścigu przypadkowo opuścił tor, musi na niego wrócić w taki sposób, aby nie przyniosło mu to korzyści czasowych. Złamanie tej zasady w czasie treningu kwalifikacyjnego spowoduje niezaliczenie czasu z tego okrążenia. Jeśli sytuacja taka będzie miała miejsce w czasie wyścigu, każde naruszenie tej zasady może skutkować nałożeniem kary na kandydata/zawodnika zgodnie z punktem 1.12.4. decyzję podejmuje Sędzia Zawodów.

1.14.5. Wszelkie naprawy i regulacje na trasie kandydat/zawodnik musi wykonywać osobiście, bez żadnej pomocy z zewnątrz.

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

1.14.7. Zjazd z toru kandydat/zawodnik powinien sygnalizować przez podniesienie ręki.

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

1.14.9. Nie wymuszone warunkami jazdy (samowolne) zatrzymanie się na torze, nagłe nieuzasadnione spowolnienie tempa jazdy, nagła nieuzasadniona zmiana toru jazdy, nadmierne rozglądanie się w trakcie treningów i wyścigów jest zabroniona. Każde naruszenie tej zasady może skutkować nałożeniem kary na kandydata/zawodnika zgodnie z punktem 1.12.4.

1.14.10. 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.

1.14.11. Każdy kandydat/zawodnik zobowiązany jest do używania w parku maszyn mat środowiskowych w miejscu serwisowania i/lub parkowania motocykla.

1.14.12. Na kandydatów/zawodników nieszanujących przekazywanych im informacji o wykluczeniu z wyścigu (czarna flaga z numerem startowym) nałożona będzie kara finansowa w wysokości do 300 zł.

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

1.14.14. Przyjmuje się jako zasadę generalną, że cisza nocna w parku maszyn musi być przestrzegana pomiędzy 22.00 a 7.00, z wyjątkiem lokalnych przepisów.

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

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

1.14.17. Kandydaci/zawodnicy oraz mechanicy muszą wyglądać schludnie. Sugerowane są stroje klubowe.

1.14.18. Podczas ceremonii wręczenia nagród na podium obecność kandydata/zawodnika jest obowiązkowa. Kandydat/zawodnik stawia się w stroju, w którym uczestniczył w wyścigu (kask i rękawiczki nieobowiązkowe) lub w strojach team'owych, lub klubowych. Zawodnik nieubrany w powyższy sposób nie zostanie dopuszczony do uczestnictwa w ceremonii.

W szczególności niedopuszczalne są odzież codzienna i klapki. Niezalecane są krótkie spodenki. Zawodnik nieobecny na ceremonii lub niedopuszczony traci przywilej odbioru nagród. W trosce o prawidłowy przebieg ceremonii zawodnicy:

- nie schodzą z podium w trakcie wręczenia nagród,
- nie leją szampanem/wodą gości oraz przedstawicieli mediów.

## **1.15. ZGŁOSZENIA**

1.15.1. Data pierwszego oraz drugiego terminu zgłoszeń podana będzie każdorazowo w Regulaminie Uzupełniającym Zawodów.

1.15.2. Zgłoszenie do zawodów, podpisane przez kandydata/zawodnika, należy przesać 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).

### 1.15.3. Zgłoszenie do zawodów osób nieletnich

Zgłoszenie podpisują (czytelnie) zawsze obydwaj rodzice lub opiekunowie prawni w imieniu osoby nieletniej. Rodzice muszą mieć możliwość potwierdzenia swojej tożsamości. Jeżeli rodzice nie są obecni na treningach/zawodach, to przedstawione przez inną osobę zgłoszenie winno być sporządzone w formie z podpisem rodziców notarialnie poświadczonym. Do zgłoszenia dołączone musi być oświadczenie rodzica/rodziców o posiadaniu pełni władzy rodzicielskiej nad nieletnim wraz ze zgodą na start w treningach/zawodach.

1.15.4. 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, w której startuje
- kartę zdrowia sportowca PZM z potwierdzoną zdolnością do uprawiania sportów motocyklowych
- dowód wpłaty wpisowego.

1.15.5. W biurze zawodów kandydat musi przedłożyć następujące dokumenty:

- wypełnione i podpisane zgłoszenie do zawodów (jeżeli nie zostało przesłane wcześniej),
- dowód potwierdzający tożsamość
- kartę zdrowia sportowca PZM z potwierdzoną zdolnością do uprawiania sportów motocyklowych (w zawodach CC i MC pełnoletni kandydat może wziąć udział w zawodach na oświadczenie o stanie zdrowia).
- ubezpieczenie
- dowód wpłaty wpisowego (jeśli nie zostało przesłane wcześniej).

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

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

1.15.8. Każdy Kandydat 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 kandydata. Egzamin ten jest egzaminem teoretycznym do uzyskania licencji PZM.

1.15.9. W przypadku, gdy Organizator przewiduje możliwość dokonania zgłoszenia na zawody w formie elektronicznej, dopuszcza się także przyjmowanie zgłoszeń i oświadczeń wymaganych w punktach powyższych regulaminu, w formie bezterminowej, która obowiązuje do końca rozgrywek. W takiej sytuacji zawodnik przed każdą rundą rozgrywek zobowiązany jest do elektronicznego potwierdzenia swojej obecności. Zgłoszenie/oświadczenie bezterminowe może być w każdej chwili przez osobę uprawnioną odwołane, z zachowaniem formy pisemnej. Powyższe nie wpływa na obowiązek wizyty w biurze zawodów celem spełnienia pozostałych warunków.

## **1.16. UDZIAŁ ZAWODNIKÓW ZAGRANICZNYCH**

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

### **1.17. WPISOWE**

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

1.17.2. Wysokość wpisowego zawarta jest każdorazowo w RU imprezy, nie może przekraczać limitu zawartego w punkcie 3.1

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

## **1.18. OBSŁUGA PODCZAS TRENINGÓW I WYŚCIGÓW**

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

1.18.2. W trakcie wyścigu wszystkie tego typu prace muszą być przeprowadzane w depot. Kandydaci/zawodnicy są upoważnieni do obsługi przez trzech asystentów. Zabronione jest tankowanie i zmiana motocykla po starcie wyścigu.

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

**1.18.4. Wszelkie naprawy i regulacje na trasie kandydat/zawodnik musi wykonywać osobiście, bez żadnej pomocy z zewnątrz. Jedynie osoba funkcyjna może udzielić pomocy Zawodnikowi startującemu w klasach MRF Runner 80, Stock 90 i Pit Girls, w tym w podniesieniu, przytrzymaniu lub odpaleniu motocykla po upływie 30 sekund. W innych klasach pomoc jest zabroniona.**

## **1.19. TRENINGI**

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

1.19.2. Kandydaci/zawodnicy muszą mieć zapewniony minimum jeden trening wolny oraz trening kwalifikacyjny - mogą być połączone.

1.19.3. Dla zawodów CC przewiduje się jedynie obowiązkowe okrążenie zapoznawcze.

1.19.4. Przy zmianie warunków atmosferycznych nie należy stosować przerw ani przesuwania w czasie treningów.

1.19.5. Do treningów dopuszczeni będą kandydaci/zawodnicy po odbiorze administracyjnym, na motocyklach odebranych przez Komisję Techniczną.

**1.19.6. Maksymalna liczba dopuszczonych do treningu kandydatów/zawodników zawarta jest w dokumentach homologacyjnych toru. W przypadku zgłoszenia się większej liczby kandydatów/zawodników sędzia z dyrektorem zawodów mogą podjąć decyzję o zwiększeniu liczby osób biorących udział w treningu/sesji kwalifikacyjnej, mając na uwadze bezpieczeństwo uczestników na torze.**

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

1.19.8. Kandydat/zawodnik może odbyć trening na więcej niż jednym motocyklu, pod warunkiem że były one odebrane przez Komisję Techniczną z zastrzeżeniem punktu 2.25.7.

1.19.9. Koniec treningu będzie sygnalizowany poprzez machanie flagą z szachownicą. Rejestracja czasu okrążenia kandydata/zawodnika będzie kontynuowana, aż minie on linię mety po upływie wyznaczonego czasu treningu. Po tym sygnale kandydaci/zawodnicy muszą zjechać do parku maszyn. Nie zezwala się na minięcie flagi z szachownicą więcej niż jeden raz. Zignorowanie flagi z szachownicą może skutkować ukaraniem zawodnika przez Sędziego Zawodów karą na kandydata/zawodnika zgodnie z punktem 1.12.4.

1.19.10. Kandydat/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 o dopuszczeniu do startu w wyścigu.

1.19.11. Treningi klas **MRF RUNNER 80**, **STOCK 90** oraz **PIT GIRLS** nie mogą być łączone z pozostałymi klasami.

## **1.20. POLA STARTOWE**

1.20.1. MC/CC

W Mistrzostwach Polski i Pucharze Polski wszyscy startują z jednej bądź wielu linii startowych. Kolejność wyboru zajmowanych miejsc na polach startowych podyktowana jest kolejnością z klasyfikacji treningu kwalifikacyjnego.

#### 1.20.2. SM/CR

1.20.2.1. Usytuowanie pierwszego pola startowego przydzielonego najszybszemu kandydatowi/zawodnikowi, określone jest podczas homologacji toru. Siatka startowa ma konfigurację 4-4-4- lub 3-3-3- w układzie eszelonowym.

#### 1.20.2.2. Puchar Polski

Pola startowe w wyścigu ustala się na podstawie najlepszego czasu jednego okrążenia, uzyskanego przez kandydata/zawodnika w treningu kwalifikacyjnym.

#### 1.20.2.3. Mistrzostwa Polski

1.20.2.3.1. Pola startowe pierwszego wyścigu ustala się na podstawie najlepszego czasu jednego okrążenia, uzyskanego przez kandydata/zawodnika w treningu kwalifikacyjnym. Do drugiego wyścigu pola startowe będą wyznaczane na podstawie najlepszego czasu, który kandydat/zawodnik uzyskał podczas treningu kwalifikacyjnego lub pierwszego wyścigu.

#### 1.20.3. Dirt Track

Zawodnicy startują z maksymalnie 3 linii startowych, po 6 zawodników na linię. Kolejność wyboru zajmowanych miejsc na polach startowych podyktowana jest kolejnością z klasyfikacji treningu kwalifikacyjnego.

1.20.4. Jeżeli kandydat/zawodnik z jakichkolwiek powodów nie zajął swojego pola startowego, pozostaje ono wolne i nie może być zajęte przez innego kandydata/zawodnika.

### **1.21. WYŚCIGI**

**1.21.1. Wyścigi klas MRF RUNNER 80, STOCK 90 i PIT GIRLS mogą być łączone wyłącznie ze sobą.** Pozostałe klasy mogą być łączone dowolnie, z zastrzeżeniem, że domyślnie i docelowo wszyscy zawodnicy jednej klasy powinni startować w tym samym wyścigu, a jedynym wyjątkiem jest procedura opisana w pkt 1.21.7.

1.21.2. Dla konkretnego obiektu maksymalną ilość kandydatów/zawodników w wyścigu określa homologacja toru.

#### 1.21.3. Schemat organizacyjny Mistrzostw Polski Pit Bike SM i MC

**A. Dzień 1 - trening wolny (FP), trening kwalifikacyjny (QP), 2 wyścigi. Trening wolny (FP) i trening kwalifikacyjny (QP) mogą być połączone.**

1.21.4 Ilość wyścigów podczas rundy Pucharu Polski Pit Bike:

- CC - 1 - 2 wyścigi
- DT - system eliminacyjny
- MC - 2 wyścigi
- SM - 1-2 wyścigi
- CR - 1-2 wyścigi

1.21.5 W przypadku podwójnych wyścigów, oba liczone będą do klasyfikacji końcowej rundy.

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

1.21.7. W wyścigach SM/CR istnieje możliwość przyporządkowywania zawodników do wyścigów w grupach, bez podziału na klasy, na podstawie najlepszego czasu osiągniętego w trakcie treningów/treningu kwalifikacyjnego.

Decyzję o przyporządkowaniu zawodników do wyścigów na podstawie czasów okrążeń z kwalifikacji do grup: ELITE (grupa najszybsza), PRO (grupa wolniejsza), ROOKIE (grupa najwolniejsza), lub o domyślnym łączeniu klas opisanym pkt 1.21.1., podejmuje ostatecznie po odbyciu kwalifikacji trzyosobowe Jury składające się z Sędziego Zawodów, Dyrektora Zawodów oraz Przedstawiciela Promotora. W przypadku zawodników

niespełniających limitu określonego dla klasy. Jury może przesunąć zawodników do wyścigu Amator/Rookie, bez podziału na klasę mając na względzie bezpieczeństwo, z zachowaniem punktacji w swojej klasie.

112% czasu okrążenia najszybszego zawodnika z grupy jest limitem, który powinien osiągnąć zawodnik, aby zostać dopuszczonym do wyścigów w danej grupie.

Maksymalną ilość zawodników w danej grupie określa homologacja toru.

1.21.8. W grupie ELITE wystartować mogą jedynie zawodnicy klas:

→ **Super Pit**

→ **Stock 150**

→ **Stock 150 Junior**

→ **Lite 150**

→ **Masters**

→ **Mini GP**

→ **KAYO Mini GP**

1.21.9. Jury ma prawo dowolnej decyzji w przesuwaniu pomiędzy grupami zawodników. Dotyczy to zarówno treningów, jak i wyścigów.

## **1.22. RODZAJE STARTU**

### 1.22.1. MC/CC

Kandydaci/zawodnicy startują jednocześnie z kilku linii. **Jeśli tor posiada w homologacji maszynę startową i posiada ją fizycznie** - sygnałem do startu jest opadanie lub składanie się maszyny startowej.

Sygnałem do startu jest gasnące czerwone światło na sygnalizatorze startu lub machnięcie przez startera flagą narodową. Dopuszcza się podzielenie zawodników na grupy startowe w jednym wyścigu, rozdzielone i startujące w odstępie czasowym wyznaczonym przez Jury

### 1.22.2. SM/CR

Kandydaci/zawodnicy startują jednocześnie z kilku linii. Sygnałem do startu jest gasnące czerwone światło na sygnalizatorze startu lub machnięcie przez startera flagą narodową. Dopuszcza się podzielenie zawodników na grupy startowe w jednym wyścigu, rozdzielone i startujące w odstępie czasowym wyznaczonym przez Jury.

### 1.22.3. DT

Kandydaci/zawodnicy startują jednocześnie z kilku linii. Sygnałem do startu jest zwolnienie maszyny startowej/taśmy lub machnięcie przez startera flagą narodową.

## **1.23. PROCEDURA STARTOWA PITBIKE (ON-ROAD) SM**

### 1.23.1. SM/CR

1.23.1.1. 5 minut przed wyjazdem na tor zostaje otwarta strefa oczekiwania, co zostanie zasygnalizowane sygnałem dźwiękowym.

Dokładnie o czasie określonym w harmonogramie czasowym imprezy zostaje otwarty wyjazd na tor celem ustawienia się na polach startowych, co zostanie zasygnalizowane sygnałem dźwiękowym.

1.23.1.2. Wyjazd na tor zostaje zamknięty po 1 minucie od jego otwarcia.

Kandydaci/zawodnicy wyjeżdżają z parku maszyn zgodnie z kierunkiem obowiązującym na torze i ustawiają się na polach startowych. Na znak startera zieloną flagą, kandydaci/zawodnicy wykonują jedno (lub więcej, jeżeli sędzia zdecyduje inaczej) okrążenie rozgrzewające i wracają na swoje pole startowe, nie wyłączając silników. Po przyjechaniu wszystkich kandydatów/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 pozostawi włączone czerwone oraz/lub wystawi tablicę „Start opóźniony/delayed”. Sędzia z czerwoną flagą pozostanie lub wróci na linię startu. Po wyeliminowaniu zagrożenia kandydaci/zawodnicy przejadą jedno okrążenie rozgrzewające, a dystans wyścigu zostanie zmniejszony o 1 okrążenie. Kandydatów/zawodnik winny opóźnienia startu może zostać ukarany karą czasową dodaną do łącznego czasu wyścigu.

1.23.2.1. W momencie palenia się czerwonego światła na sygnalizatorze startowym motocykl musi stać nieruchomo. Wszelki ruch koła zostanie potraktowany jako falstart.

1.23.2.2. Kandydat/zawodnik, który popełni falstart, zostanie ukarany dodaniem 10 sekund do czasu wyścigu lub odbędzie karę w systemie STOP&GO w trakcie wyścigu. O uznaniu falstartu i nałożeniu kary decyduje Sędzia Główny Zawodów. Informacja o nałożeniu kary na kandydata/zawodnika zostanie pokazana za pomocą żółtej tablicy z czarnym numerem startowym.

1.23.2.3. Kandydat/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 kandydatów/zawodników minie linię wyjazdu z parku maszyn.

1.23.2.4. Kandydat/zawodnik startujący do okrążenia rozgrzewającego z parku maszyn musi wystartować do wyścigu z następnej wolnej, na polach startowych pozycji, za ostatnim zakwalifikowanym do wyścigu kandydatem/zawodnikiem. W przypadku co najmniej dwóch spóźnionych kandydatów/zawodników ich kolejność za ostatnim zakwalifikowanym do wyścigu kandydatem/zawodnikiem ustalona zostanie na podstawie wyników treningów kwalifikacyjnych.

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

1.23.2.6. 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.

1.23.2.7 Start do wyścigów długodystansowych będzie odbywał się wg procedury Le Mans (z wyłączonym silnikiem). Informacja co do szczegółów tej procedury startowej musi znaleźć się w regulaminie uzupełniającym zawodów.

- a) wygaszone motocykle zostają ustawione w kolejności ustalonej na podstawie czasów z kwalifikacji na linii startu wyznaczonej wzdłuż toru. Sędzia startowy dokonuje weryfikacji czy motocykle są wygaszone.
- b) kandydaci/zawodnicy oddalają się od motocykla bez możliwości dotykania go do chwili startu; motocykl może być podtrzymywany przez członka zespołu kandydata/zawodnika.
- c) kandydaci/zawodnicy ustawiają się minimum 6 metrów, a nie więcej niż 25 m, za linią motocykli.
- d) Procedura startu zaczyna się od pokazania zielonej flagi, co oznacza gotowość do startu. Następnie starter pokazuje tablicę „15 sekund”. Po upływie tego czasu pokazuje tablicę „5 sekund”. Start następuje na znak chorągiewki startera po upływie 4-7 sekund od momentu pokazania tablicy „5 sekund”.
- e) Kandydaci/zawodnicy dobiegają do motocykli, uruchamiają silniki i wyruszają na trasę wyścigu. W przypadku klas dzieci i juniorów lub w innych uzasadnionych przypadkach regulamin uzupełniający zawodów może przewidywać pomoc w uruchomieniu motocykla przez członka zespołu kandydata/zawodnika.
- f) Kandydat/zawodnik, który nie wystartuje w czasie 15 sekund musi opuścić linię startu - może wystartować z miejsca wyznaczonego przez osobę funkcyjną.
- g) Falstart lub niezastosowanie się do procedury startu karane jest odjęciem jednego okrążenia z wyniku końcowego kandydata/zawodnika i zespołu. Koniec wyścigu jest sygnalizowany chorągiewką z szachownicą po upływie wyznaczonego czasu i oznacza zakaz kontynuowania jazdy po przekroczeniu linii mety.
- h) Długość wyścigu wyznacza organizator zawodów w regulaminie uzupełniającym. i) W strefie startu w trakcie procedury startowej mają prawo przebywać tylko kandydaci/zawodnicy wraz z jednym członkiem zespołu kandydata/zawodnika oraz obsługa organizatora. Nie mają prawa wstępu osoby postronne.

#### **1.24. PRZERWANIE WYŚCIGU PITBIKE (ON-ROAD) SM**

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

Jeśli wyścig został przerwany przed upływem połowy jego dystansu (SM/CR), zostanie on powtórzony na dystansie pomniejszonym o ilość przejechanych okrążeń przed przerwaniem wyścigu.

Kandydaci/zawodnicy wracają do strefy oczekiwania, a ponowny start nastąpi najprędzej, jak to możliwe. Dozwolona jest zmiana motocykla. Kandydat/zawodnik lub kandydaci/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 dystansu (SM/CR), będzie on uznany za zakończony. Końcowa kolejność będzie ustalona na podstawie kolejności w ostatnim pełnym okrążeniu, przed przerwaniem wyścigu. Kandydat/zawodnik lub kandydaci/zawodnicy, uznani za winnych przerwania wyścigu - o czym decyduje Sędzia Główny Zawodów, będą sklasyfikowani za zawodnikami, którzy ukończyli większą lub równą im liczbę okrążeń.

1.24.2. Wyścig może być wznowiony tylko raz. Jeśli zajdzie konieczność ponownego jego zatrzymania, będzie on uznany za nieodbyty/unieważniony.

## **1.25. PROCEDURA STARTOWA PITBIKE (OFF-ROAD) MC**

Harmonogram określa godzinę wyjazdu na tor do wyścigu

### 1.25.1. MC/CC

#### 1.25.1.1. 10 minut przed startem

Zostaje otwarty wjazd do strefy oczekiwania, co sygnalizuje sygnał dźwiękowy. Motocykle pozostają zgaszone.

#### 1.25.1.2. 5 min przed startem

Wjazd do strefy oczekiwania zostaje zamknięty, co sygnalizuje sygnał dźwiękowy. Zawodnicy mogą ustawiać się na polach startowych zgodnie z kolejnością z kwalifikacji. Zawodnicy spóźnieni będą mogli ustawić się na polach jako ostatni, o ile nie została już pokazana przez startera zielona flaga.

#### 1.25.1.3. 2 minuty do startu:

Motocykle zostają odpalone. Gdy wszyscy zawodnicy będą stać na swoich polach, osoby towarzyszące muszą opuścić strefę startu. Jeden z marshalli daje sygnał zieloną flagą o gotowości zawodników do startu po upewnieniu się o zachowaniu zasad bezpieczeństwa podczas startu. Po pokazaniu flagi zielonej zostanie pokazana tablica 15 sek., następnie 5 sek., po 5-10 sekundach nastąpi opadnięcie lub złożenie maszyny startowej rozpoczynające wyścig.

W przypadku braku maszyny startowej lub jej uszkodzeniu po pokazaniu flagi zielonej zostanie pokazana tablica 15 sek., następnie 5 sek., zawodnicy zakładają ręce na kask i obie nogi stawiają na ziemi, po 5-10 sekundach starter da sygnał startu wyścigu poprzez machnięcie flagą lub zgaszeniem światła.

Kandydat/zawodnik, który popełni falstart, zostanie ukarany dodaniem 30 sekund do czasu wyścigu. O uznaniu falstartu i nałożeniu kary decyduje Sędzia Główny Zawodów. Informacja o nałożeniu kary na kandydata/zawodnika zostanie pokazana za pomocą żółtej tablicy z czarnym numerem startowym.

## **1.26. PRZERWANIE WYŚCIGU PITBIKE (OFF-ROAD) MC**

1.26.1. Jeżeli Sędzia Główny Zawodów lub 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 (CC/MC), zostanie on powtórzony na dystansie pomniejszonym o ilość przejechanych okrążeń przed przerwaniem wyścigu.

Kandydaci/zawodnicy wracają do strefy oczekiwania, a ponowny start nastąpi najprędzej, jak to możliwe. Dozwolona jest zmiana motocykla. Kandydat/zawodnik lub kandydaci/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 (CC/MC), będzie on uznany za zakończony. Końcowa kolejność będzie ustalona na podstawie kolejności w ostatnim pełnym okrążeniu, przed przerwaniem wyścigu. Kandydat/zawodnik lub kandydaci/zawodnicy, uznani za winnych przerwania wyścigu - o czym decyduje Sędzia Główny Zawodów, będą sklasyfikowani za zawodnikami, którzy ukończyli większą lub równą im liczbę okrążeń.

1.26.2. Wyścig może być wznowiony tylko raz. Jeśli zajdzie konieczność ponownego jego zatrzymania, będzie on uznany za nieodbyty/unieważniony.

## **1.27. KLASYFIKACJA W ZAWODACH**

1.27.1. 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 następnie z dwoma itd. Zawodnicy muszą przejechać linię mety w ciągu pięciu minut po zwycięzcy i pokonać minimum 75% dystansu zwycięzcy, aby być sklasyfikowani w wyścigu, z wyjątkiem CC gdzie warunkiem klasyfikacji jest pokonanie minimum 50% ilości okrążeń zwycięzcy wyścigu swojej klasy (w przypadku nieparzystej ilości okrążeń, połówki będą zaokrąglane do liczby całkowitej w dół). W zawodach zawodnikiem jest kierowca wraz z motocyklem. W przypadku gdy kierowca będzie mijał linię mety, nie mając kontaktu z motocyklem, wyścig będzie uznany dla niego za zakończony w zależności co lub kto (motocykl lub kandydat/zawodnik) później osiągnie linię mety.

### **1.27.2. Za zajęte miejsca w wyścigu, zawodnicy/kandydaci otrzymują punkty do klasyfikacji indywidualnej zawodów, jak niżej:**

Msc	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

1.27.3. Zwycięzcą zawodów zostaje kandydat/zawodnik, który uzyskał największą ilość punktów, łącznie w obu wyścigach danej klasy (nie dotyczy CC). Przy równej ilości punktów decydować będzie wyższa pozycja z dwóch wyścigów. W przypadku dalszego remisu decyduje lepsza pozycja w wyścigu drugim.

1.27.4. 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.

1.27.5 W przypadku przyporządkowania Zawodników do wyścigów w grupach ELITE/PRO/ROOKIE na zasadach określonych w punkcie 1.21.7., Zawodnicy będą sklasyfikowani po każdej serii wyścigów, w swoich klasach, zgodnie z zasadami określonymi w punkcie 1.27.1 z zastrzeżeniem, że zawodnik, który został sklasyfikowany w wyścigu grupy szybszej, jest klasyfikowany wyżej od zawodnika sklasyfikowanego w wyścigu grupy wolniejszej. Punktacja do klasyfikacji indywidualnej zawodów, w ramach klas jak w punkcie 1.27.2. Nie jest klasyfikowany zawodnik, który został **zdyskwalifikowany** w swojej grupie lub nie spełnił warunku klasyfikacji, o którym mowa w pkt 1.27.1.

## **1.28. PROTESTY**

1.28.1. 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 ogłoszeniu prowizorycznych wyników** - w sprawach dotyczących motocykla, paliwa, zachowania zawodnika itp. Protest może być zgłoszony tylko na jeden element lub przepis. Dopuszcza się składanie wielu protestów przez jednego kandydata/zawodnika.

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

1.28.3. Kaucja za złożenie protestu - zwrotna, w przypadku jego uznania - wynosi:

**-1000 zł, gdy konieczne jest rozbieranie silnika,**

-500 zł, gdy dotyczy zdarzenia wyścigowego i wymaga analizy materiału wideo dostarczonego przez osobę składającą protest lub badania paliwa,

-200 zł w pozostałych przypadkach.

Kaucja musi zostać wpłacona w kasie w biurze zawodów, a w przypadku protestu z dostarczeniem materiału wideo, także materiał wideo, dostarczone muszą być w terminie przewidzianym na złożenie protestu.

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

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

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

1.28.7. Wzór formularza protestu zawiera załącznik do niniejszego regulaminu, obowiązek posiadania formularza leży po stronie zawodnika składającego protest.

1.28.8. Kary za uznany protest nakładane przez Sędziego Zawodów:

- Upomnienie/Ostrzeżenie
- Kara finansowa
- Kara czasowa (dodanie czasu do wyniku końcowego wyścigu zawodnika)
- Wykluczenie
- Zakaz startu w kolejnych zawodach w tej samej konkurencji (kara przechodzi również na kolejny sezon)

## **1.29. INSTRUKCJE I KOMUNIKATY DLA KANDYDATÓW/ZAWODNIKÓW**

1.29.1. Wszystkie klasyfikacje i rezultaty treningów i wyścigów, jak również wszelkie decyzje wydawane przez osoby funkcyjne będą umieszczane na oficjalnej tablicy ogłoszeń, która może mieć formę tradycyjną lub elektroniczną.

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

1.29.3. Wszelka oficjalna komunikacja między Dyrektorem Zawodów a zespołem lub kandydatem/zawodnikiem musi odbywać się pisemnie.

## **1.30. KLASYFIKACJA KOŃCOWA ROZGRYWEK**

1.30.1.

### **A) Mistrzostwa Polski Pit Bike (ON-ROAD I OFFROAD) SM I MC**

Klasyfikacja końcowa Mistrzostw Polski Pit Bike - indywidualna, oddzielna dla każdej klasy. Miejsce zawodnika w klasyfikacji wylicza się, sumując jego:

**- zdobycz punktową z pięciu najwyższ punktowanych wyścigów Mistrzostw Polski. Wyścig, w którym zawodnik został zdyskwalifikowany, wliczany jest do liczby punktowanych wyścigów z wartością 0.**

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

**W przypadku rozegrania mniejszej ilości wyścigów wszystkie są liczone.**

### **B) Puchar Polski Pit Bike (ON-ROAD) SM**

**Klasyfikacja końcowa Pucharu Polski Pit Bike - indywidualna, oddzielna dla każdej klasy. Miejsce zawodnika w klasyfikacji wylicza się, sumując zdobycz punktową w 6 najwyższ punktowanych wyścigach. Wyścig, w którym zawodnik został zdyskwalifikowany, wliczany jest do liczby punktowanych wyścigów z wartością 0.**

Przy równej ilości punktów decyduje większa liczba lepszych miejsc, biorąc pod uwagę wszystkie wyścigi rozgrywek w danym sezonie. W przypadku dalszych remisów, pod uwagę brane będą: najlepsze miejsce w ostatnim wyścigu, przedostatnim wyścigu itd.

**W przypadku rozegrania mniejszej ilości wyścigów wszystkie są liczone.**

### **B) Puchar Polski Pit Bike (OFF-ROAD) MX**

**Klasyfikacja końcowa Pucharu Polski Pit Bike - indywidualna, oddzielna dla każdej klasy. Miejsce zawodnika w klasyfikacji wylicza się, sumując zdobycz punktową w 2 najwyższ punktowanych wyścigach**



**Finału Pucharu Polski. Wyścig, w którym zawodnik został zdyskwalifikowany, wliczany jest do liczby punktowanych wyścigów z wartością 0.**

Przy równej ilości punktów decyduje większa liczba lepszych miejsc, biorąc pod uwagę wszystkie wyścigi rozgrywek w danym sezonie. W przypadku dalszych remisów, pod uwagę brane będą: najlepsze miejsce w ostatnim wyścigu, przedostatnim wyścigu itd.

**Do finału awansuje 20 najwyżej sklasyfikowanych zawodników każdej klasy z eliminacji ogólnopolskich na podstawie sumy 6 najwyżej punktowanych wyścigów.**

**Wyścig, w którym zawodnik został zdyskwalifikowany, wliczany jest do liczby punktowanych wyścigów z wartością 0.**

1.30.2. Warunkiem przyznania Pucharu Polski i Mistrza Polski jest sklasyfikowanie minimum 6 zawodników w klasie. W przypadku mniejszej liczby przyznany będzie jedynie puchar za zajęcie pierwszego miejsca. Tytuł II v-ce Mistrza zostanie przyznany, gdy sklasyfikowanych będzie minimum 9 zawodników.

1.30.3. W Pucharze Polski i Mistrzostwach Polski 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 Mistrzostw Polski - zalicza się punkty zdobyte przez jednego, najlepszego zawodnika zespołu w każdej klasie we wszystkich wyścigach Mistrzostw Polski.**

**W Pucharze Polski zlicza się punkty zdobyte przez jednego najlepszego zawodnika zespołu w każdej klasie w 8 najlepszych wyścigach sezonu w tym wszystkie wyścigi Finału Pucharu Polski.** Klasyfikacja będzie prowadzona pod warunkiem zgłoszenia do rozgrywek minimum trzech zespołów. Zwycięski zespół otrzymuje pamiątkowy puchar.

**W przypadku rozegrania mniejszej ilości wyścigów w MP i PP wszystkie są liczone.**

1.30.4. Klasyfikacja klubowa Mistrzostw Polski. Skład liczbowy i osobowy zespołu klubowego nie jest limitowany i może się zmieniać. Do klasyfikacji zalicza się punkty zdobyte w sezonie przez max. 2 najlepiej sklasyfikowanych członków klubu w każdym zawodach w każdej klasie. Pierwsze trzy kluby otrzymają pamiątkowe puchary wręczone podczas odpowiednich zakończeń sezonu.

Klasyfikacja klubowa Pucharu Polski. Skład liczbowy i osobowy zespołu klubowego nie jest limitowany i może się zmieniać. Do klasyfikacji zalicza się punkty zdobyte w 8 najwyżej punktowanych wyścigach przez max. 2 najlepiej sklasyfikowanych członków klubu w każdej klasie. Pierwsze trzy kluby otrzymają pamiątkowe puchary wręczone podczas odpowiednich zakończeń sezonu.

1.30.5. Kandydaci 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.

## **1.31. PARKI MASZYN**

### 1.31.1. Park maszyn

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

### 1.31.2. 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 PIT BIKE**

### **2.1. DEFINICJA MOTOCYKLA PIT BIKE**

Motocykl jest to pojazd napędzany silnikiem, mający dwa koła stałe stykające się z podłożem. PIT BIKE to motocykl, który spełnia następujące cechy:

- a. silnik - jednocylindrowy, czterosuwowy, ustawiony poziomo a w przypadku Mini GP poziomo lub pionowo, o pojemności do 212cc,
- b. rozmiar kół - maksymalnie 17" z przodu oraz 14" z tyłu w specyfikacji offroad; maksymalnie 12" z przodu oraz 12" z tyłu w specyfikacji ON-ROAD;
- c. wysokość siedzenia od ziemi - maksymalnie 90 cm;
- d. rozstaw osi kół - maksymalnie 135 cm.

### **2.2. KATEGORIE I GRUPY MOTOCYKLI**

W Polsce rozgrywane są zawody tylko dla motocykli kategorii I grupy A1 (dwukołowe pojazdy jednośladowe).

### **2.3. TURBODOŁADOWANIE**

Turbodoładowanie w sensie urządzenia jakiegokolwiek rodzaju jest zabronione na każdych zawodach.

### **2.4. TELEMETRIA**

Niedozwolone jest przekazywanie w jakikolwiek sposób informacji z/do poruszającego się motocykla. Organizator może wymagać zainstalowania na motocyklu oficjalnego urządzenia przekaźnikowego. Urządzenie służące do automatycznego pomiaru czasu nie jest uważane za telemetrię. Urządzenie takie nie może zakłócać w żaden 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. Kolanko wydechowe fabrycznej długości. Minimalna długość układu wydechowego (kolanka wraz z tłumikiem) wynosi 90 cm. Koniec rury wydechowej na odcinku min. 30 mm musi być poziomy i równoległy do centralnej osi motocykla (z tolerancją  $\pm 10^\circ$ ), a wysokość końcówki rury wydechowej musi znajdować się na wysokości min. 50 cm mierzonej od ziemi.

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

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

## **2.9. KIEROWNICE**

Końce rury kierownicy muszą być zaślepione twardym materiałem lub pokryte gumą. Zabrania się spawania kierownicy wykonanej ze stopów lekkich. Minimalna szerokość kierownicy powinna wynosić 64 cm, minimalna szerokość kierownicy nie dotyczy klasy Mini GP.

## **2.10. DŹWIGNIE STERUJĄCE**

Wszystkie dźwignie na kierownicy muszą być zakończone kulkami o średnicy minimum 10 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. 8 mm. Każda dźwignia sterująca zarówno ręczna, jak i nożna, musi być zamontowana na oddzielnej osi obrotu. Jeśli dźwignia hamulca jest zamocowana na osi podnóżka, musi pracować w każdych warunkach, nawet gdy podnóżek jest urwany lub zdeformowany.

## **2.11. STEROWANIE PRZEPUSTNICY**

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

## **2.12. PODNÓŻKI**

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

Jeżeli podnóżki nie są typu składanego, muszą mieć końcówkę (nakładkę) zamocowaną na stałe, zrobioną z plastyku, teflonu lub ekwiwalentnego materiału (min. 16 mm średnicy). Podnóżki oraz stelaż podnóżków musi być fabryczny, nie może nosić śladów modyfikacji w postaci cięcia, gięcia, spawania, zmiany konstrukcji.

## **2.13. HAMULCE**

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

## **2.14. KOŁA I OPONY**

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

Minimalna głębokość bieżnika opony, podczas odbioru technicznego musi wynosić min. 2,5 mm.

## **2.15. ZBIORNIKI PALIWA**

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.

## **2.16. SYSTEMY ODPOWIETRZANIA SILNIKA**

Odpowietrzenie silnika, skrzyni biegów oraz gaźnika muszą być doprowadzone do zbiorniczka przechwytyjącego. Zbiornik ten musi spełniać wymagania odnośnie do szczelności (zabronione jest stosowanie puszek po napojach, butelek dziecięcych, pojemników lekarskich itp.).

**Motocykle (ON-ROAD) SM: pod silnikiem musi być zamontowana pojemnik, którego wymiary pozwolą na zmieszczenie oleju w przypadku awarii silnika lub do osłony pod silnikiem musi być zamontowana gąbka o grubości minimum 1 cm w celu pochłaniania awaryjnie wyciekającego płynu.**

## **2.17. PALIWA I OLEJE**

We wszystkich wyścigach obowiązuje wyłącznie paliwo bezołowiowe dostępne w handlu detalicznym, o maksymalnej liczbie oktanów 100.

W razie konieczności (złożonego protestu) badanie paliwa zostanie zlecone w laboratorium na podstawie pobranych próbek podczas zawodów przez Kierownika Komisji Technicznej. Koszt badania pokrywa osoba składająca protest. Pobranie próbek może również zostać zlecone na podstawie decyzji Dyrektora zawodów.

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

## **2.18. WYPOSAŻENIE OCHRONNE ZAWODNIKÓW**

### 2.18.1. Stroje

#### 2.18.1.1. Stroje skórzane

Zawodnicy biorący udział w treningach i zawodach muszą posiadać odpowiednie wyposażenie indywidualne tj. kombinezon skórzany lub wykonany z atestowanego przez FIM materiału, atestowany kask motocyklowy (wg norm FIM), buty, sugerowane posiadanie skórzanych rękawic motocyklowych. Konieczna jest również odpowiednia ochrona oczu, tj. okulary (gogle) ochronne lub kask typu zamkniętego (integralny). Zalecany jest również ochraniacz klatki piersiowej. Ochraniacz kręgosłupa jest obowiązkowy. 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 niepowodujący uczuleń
- nietopliwy i posiadać metkę z napisem „Zgodne z przepisami FIM”.

Następujące obszary muszą być wzmocnione przynajmniej dwuczęściową warstwą skóry albo materiałem absorbującym energię uderzenia o grubości 8 mm: ramiona, kostki, obie strony torsu 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.

#### 2.18.1.2. Stroje tekstylne

Dopuszcza się stosowanie strojów typu „motocross” ze sztywnymi zabezpieczeniami:

- kolan
- łokci
- barków
- kręgosłupa

oraz sugeruje się posiadanie skórzanych rękawic motocyklowych.

## **2.19. 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 potwierdzające, uznane przez Międzynarodową Federację Motocyklową (FIM):

- ECE 22 – 05 „P” (Europa). Znak ECE składa się z zakreślonej w kółku litery E wraz z odpowiednim numerem państwa
- JAPONIA JIS T 8133 : 2 (etykieta przymocowana wewnątrz)
- USA SNELL M 2015 (etykieta przymocowana wewnątrz)
- FIM FRHPhe-01

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 żaden 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/Kierownik Kontroli Technicznej 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.

## **2.20. ZDZIERALNE FOLIE OCHRONNE**

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

## **2.21. KONTROLA GŁOŚNOŚCI**

2.21.1. Obowiązujący maksymalny poziom głośności wynosi 105 dB/A dla motocykli Pit Bike i **108 dB/A dla motocykli Mini GP.**

2.21.2. Pomiar głośności wykonywany jest w następujący sposób: mikrofon umieszcza się w odległości 200 cm od osi tylnego koła pod kątem 45° do linii biegnącej przez środek zakończenia rury wydechowej na wysokości 135 cm. Kierowca powinien przedstawić motocykl do kontroli z rozgrzanym silnikiem. Pomiaru dokonuje się przy maksymalnych obrotach przez okres 1 – 2 sek. Podczas pomiaru pojazdy nieposiadające biegu jałowego winny znajdować się na stojaku **lub dynamicznie w miejscu najwyższych obrotów generowanych przez motocykl w okolicach start/meta w odległości 100 cm od linii oznaczającej limit toru (po stronie linii wyścigowej) i na wysokości 135 cm z mikrofonem skierowanym pod kątem 45° w kierunku jazdy.**

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

2.21.4. 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”.

2.21.6. 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

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

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

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

## **2.22. NUMERY STARTOWE**

2.22.1. Numery raz nadane zawodnikowi obowiązują go do końca sezonu.

2.22.2. 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, w sposób profesjonalny, estetyczny i zapewniający odpowiednią widoczność.

2.22.3. Wielkość numerów startowych: przód wysokość min. 10 cm; boki wysokość min. 8 cm. Szerokość numeru startowego - zapewniająca dostateczną widoczność numeru dla sędziów i kibiców.

2.22.4. Kolory numerów i tła dla poszczególnych klas:

**RUNNER: NIEBIESKIE JASNE TŁO, CZARNE CYFRY**

**STOCK 90: NIEBIESKIE JASNE TŁO, BIAŁE CYFRY**

**PIT GIRLS: RÓŻOWE TŁO, CZARNE CYFRY**

**STOCK 125: ZIELONE TŁO, BIAŁE CYFRY**

**STOCK 150 JUNIOR: ŻÓLTE TŁO, CZARNE CYFRY**

**STOCK 150: CZARNE TŁO; BIAŁE CYFRY**

**PIT LADIES: RÓŻOWE TŁO, CZARNE CYFRY**

**SUPER PIT: BIAŁE TŁO, CZARNE CYFRY**

**MASTERS: BIAŁE TŁO, CZERWONE CYFRY**

**MINI GP: NIEBIESKIE JASNE TŁO, BIAŁE CYFRY**

**KAYO MINI GP: BIAŁE TŁO, CZARNE CYFRY**

**AMATOR: CZERWONE TŁO, BIAŁE CYFRY**

**LITE 150: ŻÓLTE TŁO, CZERWONE CYFRY**

**BIGY: CZERWONE TŁO, ŻÓLTE CYFRY**

2.22.5 Tło numeru startowego stanowi jednolite wypełnienie pomiędzy cyframi i dookoła nich. Nie stanowi tła obrys numeru. Celem zapewnienia dostatecznej widoczności dla sędziów i kibiców sugerowane jest tło zajmujące maksymalnie dużą powierzchnię na tablicach numerycznych.

2.22.6. Kolory muszą być matowe i zgodne z katalogiem RAL:

Czarny 9005

Biały 9010

Żółty 1018

Zielony 6024

Niebieski 5015

Różowy 4003

Czerwony 3000

2.22.7. W przypadku sporu dotyczącego wielkości, czy czytelności numerów, koloru, wielkości lub widoczności tła, ostateczną decyzję o dopuszczeniu motocykla do startu podejmuje kierownik Komisji Technicznej.

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

## **2.23. 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.

## **2.24. ODBIÓR TECHNICZNY**

2.24.1. Miejsce i czas odbioru technicznego podane jest każdorazowo w regulaminie uzupełniającym zawodów/harmonogramie.

2.24.2. Do odbioru kandydat/zawodnik lub jego mechanik musi zgłosić się z motocyklem, kombinezonem i kaskiem oraz dokumentami, w celu wstępnego sprawdzenia zgodności motocykla i wyposażenia osobistego kandydata/zawodnika z niniejszym regulaminem. Na żądanie Komisji Technicznej kandydat/zawodnik musi stawić się osobiście na badanie techniczne.

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

2.24.4. 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.

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

2.24.6. 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.

2.24.7. Dopuszcza się start kandydata/zawodnika na motocyklu zapasowym lub pożyczonym od innego kandydata/zawodnika, pod warunkiem że był on odebrany przez Komisję Techniczną i ma właściwy transponder i numer startowy. Fakt ten należy zgłosić Dyrektorowi Zawodów.

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

2.24.9. 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.

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

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

## **2.25. ELEMENTY NIEBEZPIECZNE**

Stopka motocykla musi zostać zdemontowana na czas zawodów.

Śruby muszą zostać zabezpieczone przed odkręceniem poprzez zadrutowanie (śruba napinacza rozrządu, korki wlewu i zlewu oleju w silniku).

## **A - WYŚCIGI PITBIKE (ON-ROAD) SM/CR**

### **2.26. KLASA MRF RUNNER 80**

**2.26.1. Motocykle pochodzące z oficjalnej, polskiej sieci dystrybucji, marek, które mają podpisaną umowę z promotorem rozgrywek zgodnie z pkt 1.4.6.**

**2.26.2. Za motocykle klasy MRF RUNNER 80 przyjmuje się motocykle o pojemności silnika nieprzekraczającej 90 cm<sup>3</sup> z głowicą 2-zaworową MRF RUNNER 80.**

**2.26.3. Wielkość kół max. 10/10 SM/CR (przód i tył)**

**2.26.4. Absolutny zakaz dodawania lub odejmowania materiału z oryginalnych części. Nie dotyczy ciężarków do wyważania kół.**

**2.26.5. Wszystkie części zamienne muszą pochodzić z oficjalnej, polskiej sieci dystrybucji, marek, które mają podpisaną umowę z promotorem rozgrywek zgodnie z pkt 1.4.6.**

**2.26.6. Dopuszcza się tylko fabryczne gaźniki stosowane w modelach klasy MRF RUNNER 80. Strojenie gaźnika dowolne (dowolne dysze).**

**2.26.7. Można instalować elementy zawieszenia wyłącznie takie, które są fabrycznie instalowane w modelach klasy MRF RUNNER 80.**

**2.26.8. Nie Dopuszcza się instalacji lekkiego magneta.**

**2.26.9. Układy hamulcowe takie jak fabrycznie są instalowane w modelach klasy MRF RUNNER 80.**

**2.26.10. Dopuszcza się stosowanie opon marki Narubb i Duro. W przypadku opadów deszczu dopuszcza się opony dowolnych marek.**

**2.26.11. Kierownice, stelaż podnóżków i podnóżki oraz elementy eksploatacyjne są dowolne: manetki gazu, łańcuch, zębatki, oleje, świece, filtry, płyny hamulcowe, klocki hamulcowe.**

**2.26.12. Zabronione jest stosowanie wstępnego podgrzewania opon.**

**2.26.13. Dopuszcza się zastosowanie felg odlewanych oraz szprychowych aluminiowych pochodzących z oficjalnej, polskiej sieci dystrybucji, marek, które mają podpisaną umowę z promotorem rozgrywek zgodnie z pkt 1.4.6.**

**2.26.14. Wszystkie uszczelki przewidziane przez producenta muszą być użyte w silniku.**

**2.26.15. Tłok oraz pierścienie muszą pozostać fabryczne. Polerowanie i wyblyszczanie nie jest dozwolone. Wszystkie pierścienie tłoka muszą być użyte.**

**2.26.16. Wszystkie części silnikowe (w tym łożyska) muszą być oryginalne i przeznaczone do właściwego modelu silnika.**

**2.26.17. Dopuszczalne wyłącznie silniki o następujących kodach silników: 1P47FMF.**

**2.26.18 Dopuszcza się układ wydechowy pochodzących z oficjalnej, polskiej sieci dystrybucji, marek, które mają podpisaną umowę z promotorem rozgrywek zgodnie z pkt 1.4.6, z możliwością ingerencji w celu uzyskania głośności zgodnej z regulaminem.**

## **2.27. KLASA STOCK 90 i PIT GIRLS**

2.27.1. Motocykle pochodzące z oficjalnej, polskiej sieci dystrybucji, marek, które mają podpisaną umowę z promotorem rozgrywek zgodnie z pkt 1.4.6.

2.27.2. Za motocykle klasy STOCK 90 i PIT GIRLS przyjmuje się motocykle o pojemności silnika nieprzekraczającej 90 cm<sup>3</sup> z głowicą 2-zaworową.

2.27.3. Wielkość kół max. 10/10 SM/CR (przód i tył)

2.27.4. Absolutny zakaz dodawania lub odejmowania materiału z oryginalnych części. Nie dotyczy ciężarków do wyważania kół.

2.27.5. Wszystkie części zamienne muszą pochodzić z oficjalnej, polskiej sieci dystrybucji, marek, które mają podpisaną umowę z promotorem rozgrywek zgodnie z pkt 1.4.6.

2.27.6. Dopuszcza się tylko fabryczne gaźniki stosowane w modelach klasy STOCK 90 i PIT GIRLS. Strojenie gaźnika dowolne (dowolne dysze).

2.27.7. Można instalować elementy zawieszenia wyłącznie takie, które są fabrycznie instalowane w modelach klasy STOCK 90 i PIT GIRLS oraz amortyzator tylny FASTACE BFA01AR 280mm i FASTACE BDA51RC.

2.27.8. Dopuszcza się instalację lekkiego magneta - tylko i wyłącznie komplet Outer Rotor Kit oraz modułu racing.

2.27.9 Układy hamulcowe takie jak fabrycznie są instalowane w modelach klasy STOCK 90 i PIT GIRLS.

2.27.10. Dopuszcza się stosowanie opon dowolnych marek.

2.27.11. Kierownice oraz elementy eksploatacyjne są dowolne: łańcuch, zębatki, oleje, świece, filtry, płyny hamulcowe, klocki hamulcowe.

2.27.12. Niedozwolone jest stosowanie wstępnego podgrzewania opon.

2.27.13. Można instalować części, które fabrycznie są instalowane w innych modelach należących do klasy STOCK 90 i PIT GIRLS wyżej wymienionych producentów. Dopuszcza się zastosowanie felg odlewanych oraz szprychowych aluminiowych pochodzących z oficjalnej, polskiej sieci dystrybucji, marek, które mają podpisaną umowę z promotorem rozgrywek zgodnie z pkt 1.4.6.

2.27.14. Wszystkie uszczelki przewidziane przez producenta muszą być użyte w silniku.



2.27.15. Tłok oraz pierścienie muszą pozostać fabryczne. Polerowanie i wyblyszczanie nie jest dozwolone. Wszystkie pierścienie tłoka muszą być użyte.

2.27.16. Wszystkie części silnikowe (w tym łożyska) muszą być oryginalne i przeznaczone do właściwego modelu silnika. W przypadku wystąpienia wady skrzyni biegów dopuszcza się zastosowanie skrzyni biegów z modelu 1P56FMJ oraz zmiany łożyska skrzyni biegów na łożysko o nr 6002 (dowolnego producenta).

2.27.17. Dopuszczalne wyłącznie silniki o następujących kodach silników: 1P47FMD, 147FMF, 1P47FMF, 147FMF-A.

2.27.18. Dopuszcza się układ wydechowy pochodzących z oficjalnej, polskiej sieci dystrybucji, marek, które mają podpisaną umowę z promotorem rozgrywek zgodnie z pkt 1.4.6, z możliwością ingerencji w celu uzyskania głośności zgodnej z regulaminem.

## **2.28. KLASA PIT BIKE STOCK 125**

2.28.1. Motocykle pochodzące z oficjalnej, polskiej sieci dystrybucji, marek, które mają podpisaną umowę z promotorem rozgrywek zgodnie z pkt 1.4.6.

2.28.2. Za motocykle klasy STOCK 125 przyjmuje się motocykle o pojemności silnika nieprzekraczającej 125 cm<sup>3</sup> z głowicą 2 zaworową.

2.28.3. Wielkość kół - możliwe konfiguracje: 12/12 cali SM/CR (przód/tył), **szerokość opony 100/120 (przód/ tył)**.

2.28.4. Absolutny zakaz dodawania lub odejmowania materiału z oryginalnych części. Nie dotyczy ciężarków do wyważania kół.

2.28.5. Wszystkie części zamienne muszą pochodzić z oficjalnej, polskiej sieci dystrybucji, marek, które mają podpisaną umowę z promotorem rozgrywek zgodnie z pkt 1.4.6.

2.28.6. Można instalować części które fabrycznie są instalowane w innych modelach należących do klasy STOCK 125 i STOCK 150/150 JUNIOR.

2.28.7. Wszystkie uszczelki przewidziane przez producenta muszą być użyte w silniku.

2.28.8. Tłok oraz pierścienie muszą pozostać fabryczne. Polerowanie i wyblyszczanie nie jest dozwolone. Wszystkie pierścienie tłoka muszą być użyte.

2.28.9. Wszystkie części silnikowe (w tym łożyska) muszą być oryginalne i przeznaczone do właściwego modelu silnika. W przypadku wystąpienia wady skrzyni biegów dopuszcza się zastosowanie skrzyni biegów z modelu 1P56FMJ oraz zmiany łożyska skrzyni biegów na łożysko o nr 6002 (dowolnego producenta). Zakaz używania wałka Z40.

2.28.10. Można instalować elementy zawieszenia z oferty dystrybutorów, które fabrycznie są instalowane w modelach klasy STOCK 125 i STOCK 150/150 JUNIOR.

2.28.11. Dopuszcza się instalację lekkiego magneta - tylko i wyłącznie komplet Outer Rotor Kit oraz używanie modułu CDI Racing.

2.28.12. W klasie STOCK 125 dopuszcza się stosowanie wyłącznie fabrycznie montowanych gaźników w motocyklach danej klasy. Strojenie gaźnika dowolne (dowolne dysze).

2.28.13. Układy hamulcowe takie jak fabrycznie są instalowane w modelach klasy STOCK 125 lub STOCK 150.

2.28.14. Dopuszcza się stosowanie opon pochodzących z oficjalnej, polskiej dystrybucji, marek CST i Timsun z sieci, która ma podpisaną umowę z promotorem rozgrywek zgodnie z pkt 1.4.6.

2.28.15. Kierownice oraz elementy eksploatacyjne są dowolne: łańcuch, zębaki, oleje, świece, filtry, płyny hamulcowe, klocki hamulcowe.

2.28.16. Dozwolone jest stosowanie wstępnego podgrzewania opon.

2.28.17. Dopuszczalne wyłącznie silniki o następujących kodach silników: 152FMI, 153FMI, 154FMI, 154FMI-2, 1P52FMI, ZS154FMI-2 lub wymienione w klasie niższej i spełniające pozostałe wymagania przedmiotowej klasy.

2.28.18 Dopuszcza się układ wydechowy pochodzących z oficjalnej, polskiej sieci dystrybucji, marek, które mają podpisaną umowę z promotorem rozgrywek zgodnie z pkt 1.4.6. z możliwością ingerencji w celu uzyskania zgodnej z regulaminem głośności.

### **2.29. KLASA PIT BIKE STOCK 150, STOCK 150 JUNIOR oraz PIT LADIES**

2.29.1. Motocykle pochodzące z oficjalnej, polskiej sieci dystrybucji, marek, które mają podpisaną umowę z promotorem rozgrywek zgodnie z pkt 1.4.6.

2.29.2. Za motocykle klasy STOCK 150/STOCK 150 JUNIOR/PIT LADIES przyjmuje się motocykle o pojemności silnika nieprzekraczającej 155 cm<sup>3</sup> wyłącznie z głowicą 2-zaworową.

2.29.3. Wielkość kół - możliwe konfiguracje 12/12 cali SM/CR (przód/tył), **szerokość opony 100/120 (przód/ tył).**

2.29.4. Absolutny zakaz dodawania lub odejmowania materiału z oryginalnych części. Nie dotyczy ciężarków do wyważania kół.

2.29.5. Wszystkie części zamienne muszą pochodzić z oficjalnej, polskiej sieci dystrybucji, marek, które mają podpisaną umowę z promotorem rozgrywek zgodnie z pkt 1.4.6.

2.29.6. Można instalować części które fabrycznie są instalowane w innych modelach należących do klasy STOCK 125 i STOCK 150.

2.29.7. Wszystkie uszczelki przewidziane przez producenta muszą być użyte w silniku.

2.29.8. Tłok oraz pierścienie muszą pozostać fabryczne. Polerowanie i wyblyszczanie nie jest dozwolone. Wszystkie pierścienie muszą być użyte.

2.29.9. Wszystkie części silnikowe (w tym łożyska) muszą być oryginalne i przeznaczone do właściwego modelu silnika. W silnikach typu YX140 dopuszcza się wałki Z40.

2.29.10. Można instalować elementy zawieszenia z oferty dystrybutorów, które fabrycznie są instalowane w modelach klasy STOCK 125 i STOCK 150. Dopuszcza się wykonanie frezu napinacza rozrządu oraz jednego żebra cylindra w celu umożliwienia prawidłowego montażu gaźnika (dotyczy silnika o nr 1P60FMJ).

2.29.11. Dopuszcza się instalację lekkiego magneta - tylko i wyłącznie komplet Outer Rotor Kit oraz używanie modułu CDI Racing.

2.29.12. Dopuszcza się stosowanie wyłącznie fabrycznie montowanych gaźników w motocyklach danej klasy. Strojenie gaźnika dowolne (dowolne dysze).

2.29.13. Układy hamulcowe takie jak fabrycznie są instalowane w modelach klasy STOCK 125 lub STOCK 150.

2.29.14. Dopuszcza się stosowanie opon pochodzących z oficjalnej, polskiej dystrybucji, dla klasy STOCK 150 JUNIOR i PIT LADIES marek CST i Timsun, **a dla klasy STOCK 150 marek CST, Timsun i PMT** z sieci, która ma podpisaną umowę z promotorem rozgrywek zgodnie z pkt 1.4.6.

2.29.15. Kierownice oraz elementy eksploatacyjne są dowolne: łańcuch, zębatki, oleje, świece, filtry, płyny hamulcowe, klocki hamulcowe.

2.29.16. Dozwolone jest stosowanie wstępnego podgrzewania opon.

2.29.17 Dopuszczalne wyłącznie silniki o następujących kodach silników: 1P56FMJ, 1P60FMJ, 1P56FMJ-5, 1P56FMJ-2, 1P60YMJ lub wymienione w klasach niższych i spełniające pozostałe wymagania przedmiotowej klasy.

2.29.18 Dopuszcza się układ wydechowy pochodzących z oficjalnej, polskiej sieci dystrybucji, marek, które mają podpisaną umowę z promotorem rozgrywek zgodnie z pkt 1.4.6. z możliwością ingerencji w celu uzyskania zgodnej z regulaminem głośności.

### **2.30. KLASA PIT BIKE SUPER PIT**

2.30.1. Motocykle pochodzące z oficjalnej, polskiej sieci dystrybucji, marek, które mają podpisaną umowę z promotorem rozgrywek zgodnie z pkt 1.4.6.

2.30.2. Pojemność silnika nie może przekraczać 212 cm<sup>3</sup>, głowica 2 lub 4 zaworowa.

2.30.3. Wielkość kół - możliwe konfiguracje 12/12 cali SM/CR (przód/tył)

2.30.4. Dopuszcza się stosowanie opon pochodzących z oficjalnej, polskiej dystrybucji, marek CST, Timsun i PMT z sieci, która ma podpisaną umowę z promotorem rozgrywek zgodnie z pkt 1.4.6.

2.30.5. Wszelkie modyfikacje nieopisane w regulaminie technicznym są dozwolone.

2.30.6. Dozwolone jest stosowanie wstępnego podgrzewania opon.

2.30.7. Dopuszczone wyłącznie silniki o następujących kodach: Anima190FDX, Anima190FSM, Anima190FS5, Anima150FDX, Anima150FSM, ZS1P62YML, 1P62FMK, lub wymienione w klasach niższych i spełniające pozostałe wymogi przedmiotowej klasy.

2.30.8. Dopuszcza się układ wydechowy pochodzących z oficjalnej, polskiej sieci dystrybucji, marek, które mają podpisaną umowę z promotorem rozgrywek zgodnie z pkt 1.4.6. z możliwością ingerencji w celu uzyskania zgodnej z regulaminem głośności.

2.30.9. Wszelkie części zamienne muszą pochodzić z oficjalnej, polskiej sieci dystrybucji, marek, które mają podpisaną umowę z promotorem rozgrywek zgodnie z pkt 1.4.6.

**2.30.10 Dopuszcza się udział w klasie motocykli Mini GP o pojemności powyżej 155 cm<sup>3</sup> pochodzących z oficjalnej, polskiej sieci dystrybucji, marek, które mają podpisaną umowę z promotorem rozgrywek zgodnie z pkt 1.4.6. z zachowanie klasyfikacji zawodów bez klasyfikacji sezonu.**

## **2.31. KLASA MINI GP**

2.31.1. Motocykle pochodzące z oficjalnej, polskiej sieci dystrybucji, marek, które mają podpisaną umowę z promotorem rozgrywek zgodnie z pkt 1.4.6.

2.31.2. Za motocykle klasy MINI GP przyjmuje się motocykle o rozstawie osi 115 cm, pojemności silnika nieprzekraczającej 155 cm<sup>3</sup> wyłącznie z głowicą 2-zaworową. Dozwolone są silniki o pionowym lub poziomym ułożeniu silnika.

2.31.3. Wielkość kół - możliwe konfiguracje maksymalnie 12/12 cali (przód/tył)

2.31.4. Absolutny zakaz dodawania lub odejmowania materiału z oryginalnych części (nie dotyczy ciężarków do wyważania kół). Motocykl musi posiadać komplet owiewek.

2.31.5. Dopuszcza się stosowanie opon pochodzących z oficjalnej, polskiej dystrybucji, marek CST, Timsun, PMT i Pirelli (Pirelli wyłącznie w rozmiarze 10 cali) z sieci, która ma podpisaną umowę z promotorem rozgrywek zgodnie z pkt 1.4.6. Dozwolone jest stosowanie wstępnego podgrzewania opon.

2.31.6. Dopuszcza się układ wydechowy pochodzących z oficjalnej, polskiej sieci dystrybucji, marek, które mają podpisaną umowę z promotorem rozgrywek zgodnie z pkt 1.4.6. z możliwością ingerencji w celu uzyskania zgodnej z regulaminem głośności.

2.31.7. Wszelkie części zamienne muszą pochodzić z oficjalnej, polskiej sieci dystrybucji, marek, które mają podpisaną umowę z promotorem rozgrywek zgodnie z pkt 1.4.6.

## **2.32. KLASA KAYO MINI GP**

**2.32.1. Motocykle marki KAYO pochodzące z oficjalnej, polskiej sieci dystrybucji, marek, które mają podpisaną umowę z promotorem rozgrywek zgodnie z pkt 1.4.6.**

**2.32.2. Za motocykle klasy MINI GP przyjmuje się motocykle o rozstawie osi 115 cm pojemności silnika nieprzekraczającej 150 cm<sup>3</sup> wyłącznie z głowicą 2-zaworową. Dozwolone są silniki o pionowym lub poziomym ułożeniu silnika.**

**2.32.3. Wielkość kół - możliwe konfiguracje maksymalnie 12/12 cali (przód/tył) szerokość opony 100/120 (przód/ tył).**

**2.32.4. Absolutny zakaz dodawania lub odejmowania materiału z oryginalnych części (nie dotyczy ciężarków do wyważania kół). Motocykl musi posiadać komplet owiewek.**

**2.32.5. Dopuszcza się stosowanie opon pochodzących z oficjalnej, polskiej dystrybucji, marek CST, Timsun i PMT z sieci, która ma podpisaną umowę z promotorem rozgrywek zgodnie z pkt 1.4.6.**

**2.32.6. Dozwolone jest stosowanie wstępnego podgrzewania opon.**

**2.32.7 Dopuszcza się układ wydechowy pochodzących z oficjalnej, polskiej sieci dystrybucji, marek, które mają podpisaną umowę z promotorem rozgrywek zgodnie z pkt 1.4.6. z możliwością ingerencji w celu uzyskania zgodnej z regulaminem głośności.**

**2.32.8. Wszystkie części zamienne muszą pochodzić z oficjalnej, polskiej sieci dystrybucji, marek, które mają podpisaną umowę z promotorem rozgrywek zgodnie z pkt 1.4.6.**

### **2.33. KLASA PIT BIKE MASTERS**

2.33.1. Motocykle pochodzące z oficjalnej, polskiej sieci dystrybucji, marek, które mają podpisaną umowę z promotorem rozgrywek zgodnie z pkt 1.4.6.

2.33.2. Za motocykle klasy MASTERS przyjmuje się motocykle o pojemności silnika nieprzekraczającej 155 cm<sup>3</sup> wyłącznie z głowicą 2-zaworową.

2.33.3. Wielkość kół - możliwe konfiguracje 12/12 cali SM/CR (przód/tył), **szerokość opony 100/120 (przód/ tył).**

2.33.4. Absolutny zakaz dodawania lub odejmowania materiału z oryginalnych części. Nie dotyczy ciężarków do wyważania kół.

2.33.5. Wszystkie części zamienne muszą pochodzić z oficjalnej, polskiej sieci dystrybucji marek, które mają podpisaną umowę z promotorem rozgrywek zgodnie z pkt 1.4.6.

2.33.6. Można instalować części, które fabrycznie są instalowane w innych modelach należących do klasy STOCK 125 i STOCK 150.

2.33.7. Wszystkie uszczelki przewidziane przez producenta muszą być użyte w silniku.

2.33.8. Tłok oraz pierścienie muszą pozostać fabryczne. Polerowanie i wyblyszczanie nie jest dozwolone. Wszystkie pierścienie muszą być użyte.

2.33.9. Wszystkie części silnikowe (w tym łożyska) muszą być oryginalne i przeznaczone do właściwego modelu silnika. W silnikach typu YX140 dopuszcza się wałki Z40.

2.33.10. Można instalować elementy zawieszenia z oferty dystrybutorów, które fabrycznie są instalowane w modelach klasy STOCK 125 i STOCK 150. Dopuszcza się wykonanie frezu napinacza rozrządu oraz jednego żebra cylindra w celu umożliwienia prawidłowego montażu gaźnika (dotyczy silnika o nr 1P60FMJ).

2.33.11. Dopuszcza się instalację lekkiego magneta - tylko i wyłącznie komplet Outer Rotor Kit oraz używanie modułu CDI Racing.

2.33.12. Dopuszcza się stosowanie wyłącznie fabrycznie montowanych gaźników w motocyklach danej klasy. Strojenie gaźnika dowolne (dowolne dysze).

2.33.13. Układy hamulcowe takie jak fabrycznie są instalowane w modelach klasy STOCK 125 lub STOCK 150.

2.33.14. Dopuszcza się stosowanie opon pochodzących z oficjalnej, polskiej dystrybucji, marek CST i Timsun z sieci która ma podpisaną umowę z promotorem rozgrywek zgodnie z pkt 1.4.6.

2.33.15. Kierownice oraz elementy eksploatacyjne są dowolne : łańcuch, zębatki, oleje, świece, filtry, płyny hamulcowe, klocki hamulcowe.

2.33.16. Dozwolone jest stosowanie wstępnego podgrzewania opon.

2.33.17 Dopuszczalne wyłącznie silniki o następujących kodach silników: 1P56FMJ, 1P60FMJ, 1P56FMJ-5, 1P56FMJ-2, 1P60YMJ lub wymienione w klasach niższych i spełniające pozostałe wymagania przedmiotowej klasy.

2.33.18 Dopuszcza się układ wydechowy pochodzących z oficjalnej, polskiej sieci dystrybucji, marek, które mają podpisaną umowę z promotorem rozgrywek zgodnie z pkt 1.4.6. z możliwością ingerencji w celu uzyskania zgodnej z regulaminem głośności.

## **2.34. KLASA PIT BIKE LITE 150**

- 2.34.1. Motocykle pochodzące z oficjalnej, polskiej sieci dystrybucji, marek, które mają podpisaną umowę z promotorem rozgrywek zgodnie z pkt 1.4.6.
- 2.34.2. Za motocykle klasy LITE 150 przyjmuje się motocykle wyłącznie z silnikiem o kodzie 1P56FMJ lub wymienione w klasie STOCK 125 i STOCK 90.
- 2.34.3. Wielkość kół - możliwe konfiguracje 12/12 cali SM/CR (przód/tył), **szerokość opony 100/120 (przód/ tył).**
- 2.34.4. Absolutny zakaz dodawania lub odejmowania materiału z oryginalnych części. Nie dotyczy ciężarków do wyważania kół.
- 2.34.5. Wszystkie części zamienne muszą pochodzić z oficjalnej, polskiej sieci dystrybucji, marek, które mają podpisaną umowę z promotorem rozgrywek zgodnie z pkt 1.4.6.
- 2.34.6. Można instalować części, które fabrycznie są instalowane w innych modelach należących do klasy STOCK 125.
- 2.34.7. Wszystkie uszczelki przewidziane przez producenta muszą być użyte w silniku.
- 2.34.8. Tłok oraz pierścienie muszą pozostać fabryczne. Polerowanie i wyblyszczanie nie jest dozwolone. Wszystkie pierścienie muszą być użyte.
- 2.34.9. Wszystkie części silnikowe (w tym łożyska) muszą być oryginalne i przeznaczone do właściwego modelu silnika. W silnikach typu YX140 dopuszcza się wałki Z40.
- 2.34.10. Można instalować elementy zawieszenia z oferty dystrybutorów, które fabrycznie są instalowane w modelach klasy LITE 150 i STOCK 125.
- 2.34.11. Dopuszcza się instalację lekkiego magneta - tylko i wyłącznie komplet Outer Rotor Kit oraz używanie modułu CDI Racing.
- 2.34.12. Dopuszcza się stosowanie wyłącznie fabrycznie montowanych gaźników w motocyklach danej klasy. Strojenie gaźnika dowolne (dowolne dysze).
- 2.34.13. Układy hamulcowe takie jak fabrycznie są instalowane w modelach klasy LITE 150 i STOCK 125
- 2.34.14. Dopuszcza się stosowanie opon pochodzących z oficjalnej, polskiej dystrybucji, marek CST i Timsun z sieci, która ma podpisaną umowę z promotorem rozgrywek zgodnie z pkt 1.4.6.
- 2.34.15. Kierownice oraz elementy eksploatacyjne są dowolne: łańcuch, zębatki, oleje, świece, filtry, płyny hamulcowe, klocki hamulcowe.
- 2.34.16. Dozwolone jest stosowanie wstępnego podgrzewania opon.
- 2.34.17. Dopuszczalne wyłącznie silniki o następujących kodach silników: 1P56FMJ lub wymienione w klasach niższych (Stock 125 i Stock 90) i spełniające pozostałe wymogi przedmiotowej klasy.
- 2.34.18. Dopuszcza się układ wydechowy pochodzących z oficjalnej, polskiej sieci dystrybucji, marek, które mają podpisaną umowę z promotorem rozgrywek zgodnie z pkt 1.4.6. z możliwością ingerencji w celu uzyskania zgodnej z regulaminem głośności.

## **B – WYŚCIGI PIT BIKE (OFF-ROAD) MC/CC**

### **2.35. KLASA MRF RUNNER 80**

- 2.35.1. Motocykle pochodzące z oficjalnej, polskiej sieci dystrybucji, marek, które mają podpisaną umowę z promotorem rozgrywek zgodnie z pkt 1.4.6.**
- 2.35.2. Za motocykle klasy MRF RUNNER 80 przyjmuje się motocykle o pojemności silnika nieprzekraczającej 90 cm<sup>3</sup> z głowicą 2-zaworową MRF RUNNER 80.**

**2.33.3. Wielkość kół - max. 12/10 cali MC/CC, maksymalny rozmiar przód 60/100-12 tył 3.00-10.**

**2.35.4. Absolutny zakaz dodawania lub odejmowania materiału z oryginalnych części. Nie dotyczy ciężarków do wyważania kół.**

**2.35.5. Wszystkie części zamienne muszą pochodzić z oficjalnej, polskiej sieci dystrybucji, marek, które mają podpisaną umowę z promotorem rozgrywek zgodnie z pkt 1.4.6.**

**2.35.6. Dopuszcza się tylko fabryczne gaźniki stosowane w modelach klasy MRF RUNNER 80. Strojenie gaźnika dowolne (dowolne dysze).**

**2.35.7. Można instalować elementy zawieszenia wyłącznie takie, które są fabrycznie instalowane w modelach klasy MRF RUNNER 80.**

**2.35.8. Nie Dopuszcza się instalacji lekkiego magneta.**

**2.35.9 Układy hamulcowe takie jak fabrycznie są instalowane w modelach klasy MRF RUNNER 80.**

**2.33.10. Dopuszcza się stosowanie opon pochodzących z oficjalnej, polskiej sieci dystrybucji.**

**2.35.11. Kierownice, stelaż podnóżków i podnóżki oraz elementy eksploatacyjne są dowolne: manetki gazu, łańcuch, zębatki, oleje, świece, filtry, płyny hamulcowe, klocki hamulcowe.**

**2.35.12. Zabronione jest stosowanie wstępnego podgrzewania opon.**

**2.35.14. Wszystkie uszczelki przewidziane przez producenta muszą być użyte w silniku.**

**2.35.15. Tłok oraz pierścienie muszą pozostać fabryczne. Polerowanie i wyblyszczanie nie jest dozwolone. Wszystkie pierścienie tłoka muszą być użyte.**

**2.35.16. Wszystkie części silnikowe (w tym łożyska ) muszą być oryginalne i przeznaczone do właściwego modelu silnika.**

**2.35.17. Dopuszczalne wyłącznie silniki o następujących kodach silników: 1P47FMF.**

**2.35.18 Dopuszcza się układ wydechowy pochodzących z oficjalnej, polskiej sieci dystrybucji, marek, które mają podpisaną umowę z promotorem rozgrywek zgodnie z pkt 1.4.6, z możliwością ingerencji w celu uzyskania głośności zgodnej z regulaminem.**

## **2.36. KLASA STOCK 90 I PIT GIRLS**

2.36.1. Motocykle pochodzące z oficjalnej, polskiej sieci dystrybucji, marek, które mają podpisaną umowę z promotorem rozgrywek zgodnie z pkt 1.4.6.

2.36.2. Za motocykle klasy STOCK 90 i PIT GIRLS przyjmuje się motocykle o pojemności silnika nieprzekraczającej 90 cm<sup>3</sup> z głowicą 2-zaworową.

2.36.3. Wielkość kół - max. 12/10 cali MC/CC, maksymalny rozmiar przód 60/100-12 tył 3.00-10.

2.36.4. Absolutny zakaz dodawania lub odejmowania materiału z oryginalnych części. Nie dotyczy ciężarków do wyważania kół.

2.36.5. Wszystkie części zamienne muszą pochodzić z oficjalnej, polskiej sieci dystrybucji, marek, które mają podpisaną umowę z promotorem rozgrywek zgodnie z pkt 1.4.6.

2.36.6. Dopuszcza się tylko fabryczne gaźniki stosowane w modelach klasy STOCK 90 i PIT GIRLS. Strojenie gaźnika dowolne (dowolne dysze).

2.36.7. Można instalować elementy zawieszenia wyłącznie takie, które są fabrycznie instalowane w modelach klasy STOCK 90 i PIT GIRLS oraz amortyzator tylny FASTACE BFA01AR 280mm i FASTACE BDA51RC.

2.36.8. Dopuszcza się instalację lekkiego magneta - tylko i wyłącznie komplet Outer Rotor Kit oraz modułu racing.

2.36.9 Układ hamulcowy, czyli zaciski, przewody hamulcowe oraz tarcze wyłącznie takie, które fabrycznie są instalowane w modelach klasy STOCK 90 i PIT GIRLS.

2.36.10. Dopuszcza się stosowanie opon pochodzących z oficjalnej, polskiej sieci dystrybucji.

2.36.11. Kierownice oraz elementy eksploatacyjne są dowolne: łańcuch, zębatki, oleje, świece, filtry, płyny hamulcowe, klocki hamulcowe.

2.36.12. Zabronione jest stosowanie wstępnego podgrzewania opon.

2.36.13. Można instalować części, które fabrycznie są instalowane w innych modelach należących do klasy STOCK 90 i PIT GIRLS wyżej wymienionych producentów. Dopuszcza się zastosowanie felg szprychowych aluminiowych pochodzących z oficjalnej, polskiej sieci dystrybucji, marek, które mają podpisaną umowę z promotorem rozgrywek zgodnie z pkt 1.4.6.

2.36.14. Wszystkie uszczelki przewidziane przez producenta muszą być użyte w silniku.

2.36.15. Tłok oraz pierścienie muszą pozostać fabryczne. Polerowanie i wyblyszczanie nie jest dozwolone. Wszystkie pierścienie tłoka muszą być użyte.

2.36.16. Wszystkie części silnikowe (w tym łożyska) muszą być oryginalne i przeznaczone do właściwego modelu silnika. W przypadku wystąpienia wady skrzyni biegów dopuszcza się zastosowanie skrzyni biegów z modelu 1P56FMJ oraz zmiany łożyska skrzyni biegów na łożysko o nr 6002 (dowolnego producenta).

2.36.17. Dopuszczalne wyłącznie silniki o następujących kodach silników: 1P47FMD, 147FMF, 1P47FMF, 147FMF-A.

2.36.18 Dopuszcza się układ wydechowy pochodzących z oficjalnej, polskiej sieci dystrybucji, marek, które mają podpisaną umowę z promotorem rozgrywek zgodnie z pkt 1.4.6. z możliwością ingerencji w celu uzyskania zgodnej z regulaminem głośności.

## **2.37. KLASA PIT BIKE STOCK 125**

2.37.1. Motocykle pochodzące z oficjalnej, polskiej sieci dystrybucji, marek, które mają podpisaną umowę z promotorem rozgrywek zgodnie z pkt 1.4.6.

2.37.2. Za motocykle klasy STOCK 125 przyjmuje się motocykle o pojemności silnika nieprzekraczającej 125 cm<sup>3</sup> z głowicą 2 zaworową.

2.37.3. Wielkość kół - możliwe konfiguracje: 14/12 cali MC, CC (przód/tył). Maksymalny rozmiar przód 60/100-14 tył: 80/100-12

2.37.4. Absolutny zakaz dodawania lub odejmowania materiału z oryginalnych części. Nie dotyczy ciężarków do wyważania kół.

2.37.5. Wszystkie części zamienne muszą pochodzić z oficjalnej, polskiej sieci dystrybucji, marek, które mają podpisaną umowę z promotorem rozgrywek zgodnie z pkt 1.4.6.

2.37.6. Można instalować części, które fabrycznie są instalowane w innych modelach należących do klasy STOCK 125 i STOCK 150/150 JUNIOR.

2.37.7. Wszystkie uszczelki przewidziane przez producenta muszą być użyte w silniku.

2.37.8. Tłok oraz pierścienie muszą pozostać fabryczne. Polerowanie i wyblyszczanie nie jest dozwolone. Wszystkie pierścienie tłoka muszą być użyte.

2.37.9. Wszystkie części silnikowe (w tym łożyska) muszą być oryginalne i przeznaczone do właściwego modelu silnika. W przypadku wystąpienia wady skrzyni biegów dopuszcza się zastosowanie skrzyni biegów z modelu 1P56FMJ oraz zmiany łożyska skrzyni biegów na łożysko o nr 6002 (dowolnego producenta). Zakaz używania wałka Z40.

2.37.10. Można instalować elementy zawieszenia z oferty dystrybutorów, które fabrycznie są instalowane w modelach klasy STOCK 125 i STOCK 150/150 JUNIOR.

2.37.11. Dopuszcza się instalację lekkiego magneta - tylko i wyłącznie komplet Outer Rotor Kit oraz używanie modułu CDI Racing.

2.37.12. W klasie STOCK 125 dopuszcza się stosowanie wyłącznie fabrycznie montowanych gaźników w motocyklach danej klasy. Strojenie gaźnika dowolne (dowolne dysze).

2.37.13. Układ hamulcowy, czyli zaciski, przewody hamulcowe oraz tarcze wyłącznie takie, które fabrycznie są instalowane w modelach klasy STOCK 125 lub STOCK 150.

2.37.14. Dopuszcza się stosowanie opon pochodzących z oficjalnej, polskiej sieci dystrybucji.

2.37.15. Kierownice oraz elementy eksploatacyjne są dowolne: łańcuch, zębatki, oleje, świece, filtry, płyny hamulcowe, klocki hamulcowe.

2.37.16. Niedozwolone jest stosowanie wstępnego podgrzewania opon.

2.37.17. Dopuszczalne wyłącznie silniki o następujących kodach silników: 152FMI, 153FMI, 154FMI, 154FMI-2, 1P52FMI, ZS154FMI-2 lub wymienione w klasie niższej i spełniające pozostałe wymogi przedmiotowej klasy.

2.37.18 Dopuszcza się układ wydechowy pochodzących z oficjalnej, polskiej sieci dystrybucji, marek, które mają podpisaną umowę z promotorem rozgrywek zgodnie z pkt 1.4.6. z możliwością ingerencji w celu uzyskania zgodnej z regulaminem głośności.

### **2.38. KLASA PIT BIKE STOCK 150, STOCK 150 JUNIOR oraz PIT LADIES**

2.38.1. Motocykle pochodzące z oficjalnej, polskiej sieci dystrybucji, marek, które mają podpisaną umowę z promotorem rozgrywek zgodnie z pkt 1.4.6.

2.38.2. Za motocykle klasy STOCK 150/STOCK 150 JUNIOR/PIT LADIES przyjmuje się motocykle o pojemności silnika nieprzekraczającej 155 cm<sup>3</sup> wyłącznie z głowicą 2-zaworową.

2.38.3. Wielkość kół dla poszczególnych klas:

**-STOCK 150 JUNIOR możliwe konfiguracje 14/12 cali MC/CC (przód/tył). Maksymalny rozmiar przód 60/100-14, tył: 80/100-12**

**-PIT LADIES maksymalnie 17/14 cali MC/CC (przód/tył)**

**-STOCK 150 możliwa konfiguracja 14/12 cali MC/CC (przód/tył)**

2.38.4. Absolutny zakaz dodawania lub odejmowania materiału z oryginalnych części. Nie dotyczy ciężarków do wyważania kół.

2.38.5. Wszystkie części zamienne muszą pochodzić z oficjalnej, polskiej sieci dystrybucji, marek, które mają podpisaną umowę z promotorem rozgrywek zgodnie z pkt 1.4.6.

2.38.6. Można instalować części, które fabrycznie są instalowane w innych modelach należących do klasy STOCK 125 i STOCK 150.

2.38.7. Wszystkie uszczelki przewidziane przez producenta muszą być użyte w silniku.

2.38.8. Tłok oraz pierścienie muszą pozostać fabryczne. Polerowanie i wyblyszczanie nie jest dozwolone. Wszystkie pierścienie muszą być użyte.

2.38.9. Wszystkie części silnikowe (w tym łożyska) muszą być oryginalne i przeznaczone do właściwego modelu silnika. W silnikach typu YX140 dopuszcza się wałki Z40.

2.38.10. Można instalować elementy zawieszenia z oferty dystrybutorów, które fabrycznie są instalowane w modelach klasy STOCK 125 i STOCK 150. Dopuszcza się wykonanie frezu napinacza rozrządu oraz jednego żebra cylindra w celu umożliwienia prawidłowego montażu gaźnika (dotyczy silnika o nr 1P60FMJ).

2.38.11. Dopuszcza się instalację lekkiego magneta - tylko i wyłącznie komplet Outer Rotor Kit oraz używanie modułu CDI Racing.

2.38.12. Dopuszcza się stosowanie wyłącznie fabrycznie montowanych gaźników w motocyklach danej klasy. Strojenie gaźnika dowolne (dowolne dysze).

2.38.13. Układ hamulcowy, czyli zaciski, przewody hamulcowe oraz tarcze wyłącznie takie, które fabrycznie są instalowane w modelach klasy STOCK 125 lub STOCK 150.

2.38.14. Dopuszcza się stosowanie opon pochodzących z oficjalnej, polskiej sieci dystrybucji.



2.29.15. Kierownice oraz elementy eksploatacyjne są dowolne: łańcuch, zębatki, oleje, świece, filtry, płyny hamulcowe, klocki hamulcowe.

2.38.16. Zabronione jest stosowanie wstępnego podgrzewania opon.

2.38.17 Dopuszczalne wyłącznie silniki o następujących kodach silników: 1P56FMJ, 1P60FMJ, 1P56FMJ-5, 1P56FMJ-2, 1P60YMJ lub wymienione w klasach niższych i spełniające pozostałe wymogi przedmiotowej klasy.

2.38.18 Dopuszcza się układ wydechowy pochodzących z oficjalnej, polskiej sieci dystrybucji, marek, które mają podpisaną umowę z promotorem rozgrywek zgodnie z pkt 1.4.6. z możliwością ingerencji w celu uzyskania zgodnej z regulaminem głośności.

### **2.39. KLASA PIT BIKE SUPER PIT**

2.39.1. Motocykle pochodzące z oficjalnej, polskiej sieci dystrybucji, marek, które mają podpisaną umowę z promotorem rozgrywek zgodnie z pkt 1.4.6.

2.39.2. Za motocykle klasy Super Pit przyjmuje się motocykle o pojemność silnika nieprzekraczającej 212 cm<sup>3</sup>, z głowicą 2 lub 4 zaworowa.

2.39.3. Wielkość kół - możliwe konfiguracje 14/12 MC/CC (przód/tył)

2.39.4. Dopuszcza się stosowanie opon dowolnej marki, posiadającej umowę z promotorem rozgrywek, pochodzących z polskiej sieci dystrybucji.

2.39.5. Wszelkie modyfikacje nieopisane w regulaminie technicznym są dozwolone.

2.39.6. Dopuszczalne wyłącznie silniki o następujących kodach silników: Anima190FDX, Anima190FSM, Anima190FS5, Anima150FDX, Anima150FSM, ZS1P62YML, 1P62FMK, lub wymienione w klasach niższych i spełniające pozostałe wymogi przedmiotowej klasy.

2.39.7 Dopuszcza się układ wydechowy pochodzących z oficjalnej, polskiej sieci dystrybucji, marek, które mają podpisaną umowę z promotorem rozgrywek zgodnie z pkt 1.4.6. z możliwością ingerencji w celu uzyskania zgodnej z regulaminem głośności.

2.39.8 Wszystkie części zamienne muszą pochodzić z oficjalnej, polskiej sieci dystrybucji, marek, które mają podpisaną umowę z promotorem rozgrywek zgodnie z pkt 1.4.6.

### **2.40. KLASA PIT BIKE MASTERS,**

2.40.1. Motocykle pochodzące z oficjalnej, polskiej sieci dystrybucji, marek, które mają podpisaną umowę z promotorem rozgrywek zgodnie z pkt 1.4.6.

2.40.2. Za motocykle klasy Masters przyjmuje się motocykle o pojemność silnika do 212 cm<sup>3</sup> 4T 2V moc max. do 30 km lub 150 cm<sup>3</sup> 4T 4V moc max. do 20 km masa pojazdu do 90 kg koła max. 17' przód ; 14' tył lub silniki 4T o pojemności do 212 cm<sup>3</sup> 4T 4V moc max. do 35 km masa pojazdu do 90 kg koła max. 14' przód ; 12' tył

2.40.3. Dopuszcza się układ wydechowy pochodzących z oficjalnej, polskiej sieci dystrybucji, marek, które mają podpisaną umowę z promotorem rozgrywek zgodnie z pkt 1.4.6. z możliwością ingerencji w celu uzyskania zgodnej z regulaminem głośności.

2.40.4. Dopuszcza się stosowanie opon dowolnej marki.

2.40.5. Wszelkie modyfikacje nieopisane w regulaminie technicznym są dozwolone.

2.40.6. Dopuszczalne są wyłącznie silniki wymienione w pozostałych klasach i spełniające pozostałe wymogi przedmiotowej klasy.

2.40.7 Wszystkie części zamienne muszą pochodzić z oficjalnej, polskiej sieci dystrybucji, marek, które mają podpisaną umowę z promotorem rozgrywek zgodnie z pkt 1.4.6.

### **2.41. KLASA PIT BIKE BIGY**

2.41.1. Motocykle pochodzące z oficjalnej, polskiej sieci dystrybucji, marek, które mają podpisaną umowę z promotorem rozgrywek zgodnie z pkt 1.4.6.

2.41.2.- silniki o pojemności do 212 cm<sup>3</sup> 4T 2V moc max. do 30 km lub 150 cm<sup>3</sup> 4T 4V moc max. do 20 km masa pojazdu do 90 kg, **koła wyłącznie 17/14 cali (przód/tył).**

2.41.3. Dopuszcza się układ wydechowy pochodzących z oficjalnej, polskiej sieci dystrybucji, marek, które mają podpisaną umowę z promotorem rozgrywek zgodnie z pkt 1.4.6. z możliwością ingerencji w celu uzyskania zgodnej z regulaminem głośności.

2.41.4. Dopuszcza się stosowanie opon dowolnej marki.

2.41.5. Absolutny zakaz dodawania lub odejmowania materiału z oryginalnych części. Nie dotyczy ciężarków do wyważania kół.

2.41.6. Dopuszczalne są wyłącznie silniki wymienione w pozostałych klasach i spełniające pozostałe wymogi przedmiotowej klasy.

2.41.7 Wszystkie części zamienne muszą pochodzić z oficjalnej, polskiej sieci dystrybucji, marek, które mają podpisaną umowę z promotorem rozgrywek zgodnie z pkt 1.4.6.

2.41.8 Można instalować części, które fabrycznie są instalowane w innych modelach należących do klasy

2.41.9 Wszystkie uszczelki przewidziane przez producenta muszą być użyte w silniku.

2.41.10 Tłok oraz pierścienie muszą pozostać fabryczne. Polerowanie i wyblyszczanie nie jest dozwolone. Wszystkie pierścienie muszą być użyte.

2.41.11. Wszystkie części silnikowe (w tym łożyska) muszą być oryginalne i przeznaczone do właściwego modelu silnika. W silnikach typu YX140 dopuszcza się wałki Z40.

2.41.12. Można instalować elementy zawieszenia z oferty dystrybutorów, które fabrycznie są instalowane w modelach klasy Bigy. Dopuszcza się wykonanie frezu napinacza rozrządu oraz jednego żebra cylindra w celu umożliwienia prawidłowego montażu gaźnika (dotyczy silnika o nr 1P60FMJ).

2.41.13. Dopuszcza się instalację lekkiego magneta - tylko i wyłącznie komplet Outer Rotor Kit oraz używanie modułu CDI Racing.

2.41.14. Dopuszcza się stosowanie wyłącznie fabrycznie montowanych gaźników w motocyklach danej klasy. Strojenie gaźnika dowolne (dowolne dysze).

2.41.15. Układ hamulcowy, czyli zaciski, przewody hamulcowe oraz tarcze wyłącznie takie, które fabrycznie są instalowane w modelach klasy Bigy.

2.41.16. Kierownice oraz elementy eksploatacyjne są dowolne : łańcuch, zębatki, oleje, świece, filtry, płyny hamulcowe, klocki hamulcowe.

## **2.42. PIT BIKE AMATOR**

2.42.1. Motocykle pochodzące z oficjalnej, polskiej sieci dystrybucji, marek, które mają podpisaną umowę z promotorem rozgrywek zgodnie z pkt 1.4.6.

2.42.2. Za motocykle klasy Amator przyjmuje się motocykle o pojemność silnika nieprzekraczającej 212 cm<sup>3</sup>, z głowicą 2 lub 4 zaworowa.

2.42.3. Dopuszcza się dowolny układ wydechowy z możliwością ingerencji w celu uzyskania zgodnej z regulaminem głośności.

2.42.4. Dopuszcza się stosowanie opon dowolnej marki.

2.42.5. Wszelkie modyfikacje nieopisane w regulaminie technicznym są dozwolone.

2.42.6. Dopuszczalne są wyłącznie silniki wymienione w pozostałych klasach i spełniające pozostałe wymogi przedmiotowej klasy.

2.42.7 Wszystkie części zamienne muszą pochodzić z oficjalnej, polskiej sieci dystrybucji, marek, które mają podpisaną umowę z promotorem rozgrywek zgodnie z pkt 1.4.6.

### **2.43. PLOMBOWANIE SILNIKÓW I ODPOWIEDZIALNOŚĆ MECHANIKA**

Organizator/Promotor rozgrywek Pit Bike ma prawo wprowadzić obowiązek plombowania silników we wszystkich klasach, które określi w osobnym komunikacie/RU celem zapewnienia prawidłowego, uczciwego przebiegu rywalizacji oraz zapobiegania zjawiskom niedozwolonego tuningu.

W przypadku ogłoszenia obowiązku plombowania silników Organizator/Promotor przedstawia z odpowiednim wyprzedzeniem odrębny regulamin dotyczący zasad plombowania.

**Organizator ma prawo wykluczyć silnik lub grupę silników przygotowywanych przez mechanika, który dokonał nieregulaminowych rozwiązań w co najmniej jednym przypadku. Imię i nazwisko mechanika zawodnik musi wpisać w karcie odbioru technicznego.**

### **3. REGULAMIN FINANSOWY**

#### **3.1. WPISOWE DO ZAWODÓW**

Wpisowe do zawodów wynosi maksymalnie 500 zł.

Wpisowe do rund Mistrzostw Okręgów regulują stosowne regulaminy.

#### **3.2. NAGRODY**

3.2.1. Organizator zawodów krajowych zakupi i wręczy pamiątkowe puchary dla trzech pierwszych kandydatów/zawodników w klasyfikacji generalnej. W przypadku udziału mniej niż 6 uczestników w klasie Organizator ma prawo przyznać puchar tylko za zdobycie pierwszego miejsca.

3.2.2. Nagrody nieodebrane w terminie 3 dni od zakończenia zawodów przechodzą na własność Organizatora.

#### **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.

3.3.2. Za egzamin na licencję - zgodnie z komunikatem Biura Sportu i Turystyki ZG PZM.

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

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 nierespektowanie poleceń osób funkcyjnych - do 300 zł

3.3.7. Kaucja za złożenie protestu - zwrotna, w przypadku jego uznania - wynosi:

**-1000 zł, gdy konieczne jest rozbieranie silnika,**

**-500 zł, gdy dotyczy zdarzenia wyścigowego i wymaga analizy materiału wideo dostarczonego przez osobę składającą protest lub badania paliwa,**

**-200 zł w pozostałych przypadkach.**

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 /lub opis sytuacji:

Kaucja: .....

Podpis Kasjera: .....

.....

.....

.....

Godzina przyjęcia protestu

Podpis Zawodnika/Pełnomocnika

Podpis Dyrektora 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 Czech 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).