



"بسمه تعالی"

قواعد تکنیکی و اجرایی مسابقات موتور اندرو

کمیته موتور اندرو فدراسیون موتور سواری و اتومبیلرانی جمهوری اسلامی ایران

گردآورنده: رئوف فریدونی (دبیر کمیته موتور اندرو فدراسیون)

قواعد تکنیکی و اجرایی اندرو

مقدمه :

عبارت موتور سیکلت تمامی وسایل نقلیه را که کمتر از ۴ چرخ داشته باشند را شامل می شود ، که بوسیله یک موتور (انجین جلو برنده) که در اصل برای حمل یک یا دو نفری که یکی از آنها راکب وسیله نقلیه بوده طراحی شده است .

چرخها بصورت نرمال بر روی زمین قرار می گیرند. بجز در زمانهایی که در شرایط خاصی بصورت تک چرخ و یا هردو بر روی اسکی با زنجیر (شنی) قرار می گیرد

1-01) آزادی عمل در ساخت و ساز :

ساخت یک موتور سیکلت می بایست با قواعد MAFIRI همخوانی و مورد تایید آن قرار گیرد. مضاف بر قواعد تعدادی از شرایط ویژه ای که MAFIRI ممکن است برای رقابتهای معین و خاص وضع نموده باشد. به هر حال محدودیتی برای ساخت یا نوع موتور سیکلت های استفاده شده وجود ندارد. همه موتورهای انفرادی (گروه A) می بایست طوری ساخته شوند که بتواند بوسیله یک راکب کنترل شود و موتور سیکلت هایی که با ساید کار(اتافک مخصوصی که به موتور وصل می گردد) (گروه B) ساخته می شوند که در نهایت بتوانند مسافری را حمل کنند.

1-02) اقسام و گروه های موتورسیکلت ها:

موتور سیکلت ها به رده هایی که بتوانند در تمامی مسابقات و رقابت های جهانی شرکت نمایند ، تقسیم بندی می شوند.

در اصل ، مسابقه دادن در رده های مختلف ، کلاس ها و گروه ها ممنوع بوده و هر موتور سواری می بایست در گروه و رده خودش بر اساس قوانین و قواعد موجود در مسابقات شرکت نماید.

رده یک) موتور سیکلت هایی که بوسیله حرکت یک یا چند چرخ که با زمین در ارتباط می باشد. به جلو رانده می شود.

رده دو موتورهای این گروه بوسیله حرکت یک یا چند چرخ که با زمین در ارتباط می باشد. بجلو رانده میشود. (اما این عمل شرایط رده یک را پوشش نمی دهد)

گروه A ۱) موتور سیکلت های انفرادی:

وسایل نقلیه ۲ چرخ که تنها یک راه بر روی زمین می سازند.

گروه B (۱)

وسایل نقلیه ۳ چرخ که ۲ راه را بر روی زمین می سازند.
که یک راه برای موتور سیکلت و یک راه برای ساید کار (کابین کناری) برای حمل مسافر بر روی زمین ایجاد می کنند.

گروه B (۲)

وسایل نقلیه ۳ چرخ ، در ضمن حرکت با زمین ۲ یا ۳ راه ایجاد می کنند و این ارتباط به صورت دائم و همیشگی که سایدکار متصل شده باشد انجام می گردد.
رده سه) وسایل نقلیه که بوسیله حرکت چرخشی ۲ تا از چرخها در ارتباط با زمین در یک مسیر بجلو رانده می شود.

گروه - C موتور سیکلت های ویژه ۲ چرخ حرکت کننده

گروه - D موتور سیکلت های ویژه ۳ چرخ ، ۲ چرخ حرکت کننده

گروه - E موتورهای برقی

گروه - F موتورهای درگی و سرعتی

گروه ۶- مسابقات چهارگانه

رده چهار)

گروه ۱- وسایل نقلیه برفی

۱-۰۳) کلاس ها:

گروه ها نیز به کلاس هایی که مطابق جدول زیر می باشد بر اساس ظرفیت و حجم موتورها تقسیم بندی می شوند.

عموماً این کلاس ها می بایست تمامی دستورالعمل هایی را که در دنیا برای مسابقات SDE (مسابقات-six day) مسابقات جهانی اندورومی باشد را رعایت کنند.

رده یک)

گروه (A۱) موتورهای انفرادی :

کلاس (CC)	از (CC)	تا (CC)
۵۰	----	۵۰
۸۵	۵۰	۸۵
۱۰۰	۸۵	۱۰۰

۱۲۵	۱۰۰	۱۲۵
۱۷۵	۱۲۵	۱۷۵
۲۵۰	۱۷۵	۲۵۰
۴۵۰	۲۵۰	۴۵۰
۵۰۰	۴۵۰	۵۰۰
۷۵۰	۵۰۰	۷۵۰
۱۰۰۰	۷۵۰	۱۰۰۰
۱۳۰۰	۱۰۰۰	۱۳۰۰

گروه B1 و B2 - سایید کارها (موتور هایی که دارای کابین کناری می باشد)

همانند گروه A1 بالای ۱۷۵ CC.

رده دو)

همانند کلاس های رده های یک ، گروه A1.

رده سه)

همانند کلاس های رده های یک ، گروه A1.

۴-۱) اندازه گیری گنجایش موتور :

$$D^2 * 3.14 / 4 * C * n = \text{گنجایش موتور}$$

D قطر سیلندر

کالیبر سیلندر → Wher D

دو یا چهار زمانه c = Stroke

N تعداد سیلندر میباشد

ظرفیت موتورها بر اساس این فرمول مشخص می شود و تلرانس $\frac{1}{10}$ در کالیبر سیلندر قابل قبول می باشد.

این فرمول برای کلاس ۴ زمانه می باشد.

1-05) بر اساس قواعد و دستور العمل ها سوپر شارژینگ ممنوع می باشد.

این رویه شارژینگ در یک کلاس شامل مصرف سوخت و قطعات نیز می باشد. در اصل نبایست در موتور،

تقویتی صورت گرفته باشد.

1-06) وزن موتور سیکلت ها :

هم اکنون هیچ نوع محدودیتی برای کسینه وزن موتور سیکلت تعیین نشده است ولی ممکن است در آینده این اتفاق بیافتد .

1-07) تعریف یک الگو:

یک موتور سیکلت به وسیله نقلیه ای گفته می شود که می بایست مورد تأیید کدها و ضمیمه های کاربردی MAFIRI با استفاده از تجهیزات ایمنی مورد نیاز در انواع مسابقات که تا به حال استفاده شده، باشد .

1-08) مشخصات عمومی:

مشخصات عمومی که در زیر به آن اشاره می شود شامل تمامی گروه های وسایل نقلیه که گفته شده به همراه انواع مسابقات (بجز آنهایی که در کد های ورزشی MAFIRI توضیح داده خواهد شد) می گردد. این مشخصات در تمامی مسابقات بین المللی بکار برده می شود مگر آنهایی که فدراسیون و یا هیئت های ورزشی بصورت مستقیم به آن اشاره نماید.

8-01) استفاده از تیتانیوم :

استفاده از تیتانیوم فقط در ساختن فریم ، دو شاخه جلو ، فرمان می باشد. استفاده تیتانیوم در توپی چرخها ممنوع می باشد.

همچنین استفاده از آلیاژ سبک برای توپی چرخها ممنوع می باشد.

8-02) فیبر کرین :

استفاده از ماده فیبر کرین تقویت شده مجاز می باشد (به استثنا در رینگ چرخها و فرمان)

۸-۰۳) ماده سرامیک :

استفاده از این ماده ممنوع است.

۸-۰۴) دیگر نیازمندی ها:

تی سیالی، اعم از رادیو یا بلوتوث نباید ما بین موتور متحرک و هر شخص رد و بدل شود ، بجز سیگنالی که ما بین راکب و فرستنده نگهدارنده زمان و یا کسانی که مجوز کنترل را در مسابقات اعم از تایم گیری و ... را داشته باشند.

۸-۰۵) تعداد سیلندرها :

تعداد سیلندرها در یک موتور با تعداد سوختن و اشتعال در یک اتاقک معین می شود.

۱-۰۹) تعریف یک موتور سوار انفرادی :

ساختار یا ساختارهای بکار برده شده که باعث می شود مکانیزم جلو برنده ی ماشین با استفاده از انجین و گیربکس وسیله نقلیه را هدایت نماید.

۱-۰۱) هر موتور سیکلت انفرادی می بایست مجهز به یک جک باشد که بر روی بدنه تعبیه شده است.

۱-۱۰) قطعات استارت :

قطعات استارت اعم از استارت برقی یا هندل پایی برای موتور الزامی می باشد.

۱-۱۱) گاردهای انتقال باز:

۱۱-۰۱) گارد که برای دنده زنجیر استفاده می شود می بایست کاملا فیکس محور موتور باشد.

۱۱-۰۲) گاردهای زنجیر می بایست در یک محور هم برای دنده زنجیر جلو و دنده زنجیر عقب فیکس شده باشد.

۱-۱۲) لوله های آگزوز :

لوله های آگزوز و انبار آگزوزها می بایست کاملا برای کنترل صدا فیکس شده باشد.

۱۲-۰۱) لوله و انبار آگزوز ها و محور اصلی چرخها می بایست باهم موازی باشند. (حدود ۱,۰ تolerance)

لوله و انبار آگزوز نباید از انتهایی ترین نقطه چرخ عقب گذشته و یا رد شده باشد.

۱۲-۰۲) لوله های آگزوزها نباید برای راکب و کمک کننده ها پر خطر یا تیز باشد، که در برخورد های فیزیکی آسیب رسان باشد. در زمان تولید می بایست کمتر از ۵ میلی متر گرد شده و بصورت ۱۸۰ خمیده بسمت داخل باشد.

۱۲-۰۳) دودهای آگزوز می بایست بصورت مستقیم و به عقب از لوله آگزوز تخلیه گردد، نه بصورت گرد و غبار پخش شود.

۱۲-۰۴) یک موتور دارای اتاقک نیز باید آگزوزش مستقیم به عقب دود پخش نماید.

۱-۱۳) فرمان :

۱۳-۰۱) عرض فرمان نباید کمتر از ۶۰۰ میلیمتر و بیشتر از ۸۵۰ میلیمتر باشد.

۱۳-۰۲) فرمان می بایست دارای یک پد پروتکشن در وسط فرمان داشته باشد.

۱۳-۰۳) مهره ها و پیچ های فرمان می بایست با دقت بسیار بالایی بسته شده باشد.

۱۳-۰۴) انتهای فرمان می بایست با یک دستگیره لاستیکی خوب پوشش داده شده باشد.

۱۳-۰۵) ساخت فرمان از کامپوزیت غیر مجاز است

۱۳-۰۶) تعمیر فرمان با یک آلیاز سبک ممنوع است.

۱-۱۴) اهرم های کنترل:

۱۴-۰۱) اهرم های کنترل از جمله کلاچ و ترمز می بایست در انتهای دو طرف فرمان قرار گیرد.

۱۴-۰۲) اهرم های کنترل (دست و پا) می بایست بصورت مستقل عمل نمایند.

۱-۱۵) ترمزها:

هر راکب موتور می بایست برای هر چرخ ترمز موثری داشته باشد.

۱-۱۶) گلگیرها و محافظ چرخ ها:

موتور سیکلت ها می بایست با گلگیرها فیکس شده باشد.

۱۶-۰۱) گلگیر جلو می بایست تا ۱۰۰ درجه از محیط پیرامون چرخ را پوشش دهد.

۱۶-۰۲) گلگیر عقب می بایست تا ۱۲۰ درجه از محیط پیرامون چرخ عقب را پوشش دهد.

۱۶-۰۳) کاور رادیاتور می بایست از ماده انعطاف پذیر ساخته شده باشد.

۱-۱۷) چرخها ، رینگ ها و تایر ها

۱۷-۰۱) باد تمامی تایرها داخل رینگ با یک فشار اندازه گیری می گردد. (30 psi)

۱۴) kg / sq.com \ Lb / sq.in

۱۷-۰۲) هر طراحی برای رینگ و پره چرخ ها انجام می شود بصورت یک پارچه بوده و تحت نظر یک تولید کننده انجام گیرد.

۱-۱۸) تایرها برای موتورهای اندورو:

اندازه تایرهای جلو و عقب آزاد بوده و می توان به مرجع قطر و عرض تایرها به مطالب گذشته باز گشت.

۱۸-۰۱) تایرها که با زائده هایی از آهن که در آن ها بکار رفته (بجز تایرهایی که در زمستان از آن ها استفاده

می گردد) دارای منبع و با زنجیر که برای عدم سر خوردن می باشد. مجاز نمی باشد تایرهایی که بصورت بیل

گود می کنند نیز ممنوع می باشد.

۱۸-۰۲) تنها تایرهایی مجاز می باشد که از برند های معتبر ایرانی و یا خارجی باشد و تایر های متفرقه مجاز

نمیباشد. تغییر و طراحی تایر مجاز نمی باشد.

۱-۱۹) پلاک های شماره:

برای اندور و پلاک های که دارای شماره می باشند، مورد نیاز می باشد. آنها می بایست بصورت زیر درست شده باشند.

۱۹-۰۱) آنها باید مستطیل شکل بوده و از یک ماده محکم و سفت با حداقل اندازه (285mm × 235mm) درست شده باشند.

۱۹-۰۲) سطح پلاک ها نباید بیشتر از ۵۰mm پوشیده شود و پلاک اصلی بدون پوشش و بدون محافظ می باشد.

۱۹-۰۳) پلاک های شماره جلو:

یک پلاک می بایست به جلو بصورت مورب فیکس شود (نه بیشتر از ۳۰ درجه).

در عقب وسیله نقلیه شماره های دیگری نیز می بایست در طرفین موتور سیکلت بصورت عمودی در حالت رو برو قرار گیرد. و آنها می بایست در چنین حالت بصورت آشکار و قابل دید فیکس شده باشد.

۱۹-۰۴) شماره ها می بایست آشکار و واضح و خوانا، شبیه تصویر پشت صحنه بوده و می بایست ترسیم اشکال به نحوی صورت گیرد که در نور آفتاب انعکاس نور نداشته باشد.

ارتفاع شماره 10mm

عرض شکل 70mm

فضای مابین دوشکل 15mm

۱۹-۰۵) شماره ها می بایست به صورت فرم انگلیسی به کار برده شوند. خط عمودی تکی برای شماره یک و به صورت خط شیب ساده بدون خط افقی عدد هفت می باشد.

۱۹-۰۶) رنگ پلاک شماره ها:

۱۹-۰۶-۰۱) پلاک شماره ها در FIM، برای اندورو GP بر اساس مسابقات جهانی به شکل زیر است.

رنگ شماره ها	رنگ پر زمینه	کلاس
سیاه	سفید	Enduro GP
سفید	قرمز	Enduro 2
سفید	سبز	Junior یا نوجوان

۱۹-۰۶-۰۲) بر اساس قوانین وضع شده در FIM برای جام جهانی اندورو و پلاک شماره ها به شکل زیر است.

رنگ شماره ها	رنگ پرزیل	کلاس
سفید	آبی	Youth

جوانان		
زنان	ارغوانی	سفید

۱۹-۰۶-۰۳) بر اساس قوانین وضع شده در FIM برای مسابقات ISDE (six/شش روز) اپلام شکاره ها به شکل زیر است.

رنگ شماره	رنگ پر زمینه	کلاس
سفید	قرمز	جایزه جهانی
سفید	سبز	جایزه جهانی نوجوانان
سیاه	سفید	کتاب جهانی بانوان
سیاه	زرد	رده های دیگر (باشگاه)

۲۰-۱) روشنایی، تجهیزات اخطار و سرعت سنج ها:

موتور سیکلت ها و دیگر تجهیزات می بایست بر اساس قوانین ملی MAFIRI برای ترافیک جاده های کشوری که وسایل نقلیه در آن دارای قوانین خاصی می باشد تبعیت نموده و تایید شوند.

۲۱-۱) تجهیزات و لباس های محافظ در مدت تمرین و مسابقه :

MAFIRI نمی تواند مسئولیتی در قبال لباس های محافظ و سایر تجهیزات حفاظتی برای راننده یا مسافران آن داشته باشد. ولیکن خود راکب می بایست لوازم ایمنی و امنیتی خود را بر اساس قوانین موجود تهیه و مورد استفاده قرار دهد.

۲۱-۰۱) لباس ها و محافظ ها:

لباس و محافظ ها (اعم از زانو بند شولدر، آرنج بند و...) برای راکب ها و مسافران آن اجباری می باشد که یک لباس سرهم و یا شلوار و پیرهن آستین بلند بپوشند.

توصیه به راکب ها این است که لباس سرهم یا شلوار و پیرهن آستین بلند را به همراه زیر پوش بپوشند. لباسهایی که از جنس پلاستیک نباشد و از خرید جنس های تقلبی و بی ارزش دوری شود.

۲۱-۰۲) کفش یا بوت :

کفش ها یا بوت در یک شرایط خوب ، از چرم یا دیگر مواد مشابه با خواص اشاره شده ساخته شده و می بایست حتما پوشیده شود و ارتفاع آن نبایست از ۳۰cm کمتر باشد .

۰۳-۲۱) دستکش ها:

راکب ها و مسافران آنها می بایست دستکش هایی از جنس چرم و یا با خواص مشابه بپوشند.

۰۴-۲۱) عینک های ایمنی :

راکب ها و مسافران آن ها می بایست از عینک های ایمنی استفاده کنند . استفاده از عینکهای کلاه با افتاب گیر مجاز می باشد . و جنس این ها نباید از جنس مواد شکننده باشد. آفتاب گیر یا سنگ شکن باید با کلاه یکی باشد .

۲۲-۱) اخطار ها و توجهات برای کلاه ایمنی :

داشتن و پوشیدن کلاه ایمنی برای هر شرکت کننده تمرین با مسابقه اجباری می باشد. کلاه ایمنی می بایست درست و محکم بسته شده باشد. کلاه ایمنی می بایست برابر استاندارد بین المللی رسمی مورد تایید و ساخته شود و از پوشیدن کلاه های تقلبی و دارای عدم استاندارد جدا خودداری شود. سعی شود از کلاههایی با وزن کم و مواد سازنده مرغوب استفاده شود.

۲۳-۱) مارک های معتبر کلاه های ایمنی :

اروپایی	ECE	22 - oj (only up "type"
ژاپنی	JIS	8133 : 2007 (valid until 2019)
	JIS	8133 : 2015(only "type 2 full face)
آمریکایی		SNEIL M 2010 (valid 2019)
		SNEII M 2015

شایان ذکر می باشد در مسابقات جهانی اندورو هر کشوری دارای رنگ کلاه می باشد. بطور مثال آمریکا آبی با دو باند سفید استفاده می نماید.

قسمت بالا پشت کلاه محل نصب پرچم آن کشور و قسمت پایین پشت کلاه محل نصب اسم اسپانسر می باشد. ۲۴-۱) شماره عضو :

پلاکی که شماره را مشخص می کند می بایست ۲۵x۲۵ باشد. عرض شماره ۶cm و ارتفاع آن هم ۱۵cm و همان شماره ای باشد که بر روی موتور راکب ثبت شده باشد.

قسمتی از قوانین عمومی موجود در مسابقات به شرح ذیل می باشد.

۲۵-۱) اصطلاحات:

۰۱-۲۵) مقدمات:

- پیش از رسیدن به اصطلاحات ، کارایی باید اساس کار باشد.
- قبل از استارت در مسابقات ، می بایست یک ناحیه بسته و حفاظت شده آماده گردد .
- بازدید از مکان مورد نظر زیر پوشش مسابقه حتما می بایست انجام بگیرد.
- بازدید نواحی که می بایست آماده شود از نظر تجهیزات ضروری ، شامل میزها ، صندلی ها ، نورهای الکتریکی و باتری ها بازدید شود.

• ابزار و لوازم مورد نیاز :

• متر کامل

• متر صوتی دارای باتری و کالیبر شده

• درجه اندازه گیری عمق

• باند اندازه گیری قطر سیلندر

• ابزار برای اندازه گیری ظرفیت و گنجایش موتور و انجین

• رنگ برای مارک زدن

• استیکرهای ضد گرما.

• PC یا لب تاپ

• پرینتر

• ماشین حساب

در زمان قبل از شروع مسابقات تستهای زیر انجام و به آنها استیکر با نشانگر نصب می شود.

(۱) تست بوق ← استیکر

(۲) سوئیچ قطع ←

(۳) سال ساخت ، مدل ، سوخت

(۴) پلاک مشخص کننده وسیله / شماره کلاس ← استیکر

(۵) پلاک ثبت شده

(۶) وزن

(۷) مخزن سوخت یا باک ← استیکر

(۸) محافظ دنده زنجیر جلو و عقب و محور مورد نظر

(۹) محافظ فرمان

(۱۰) محافظ دیسک ترمزهای عقب و جلو

(۱۱) کلاه + رنگ بین المللی ← استیکر

یک بازرسی همگانی از موتور سیکلت ها بر اساس قوانین MAFIRI صورت می گیرد. در هنگام ورود به پایان مسابقه تمامی مارکها می بایست کنترل گردد. مسئول و نماینده تکنیکال می بایست مواظبت نماید موتور سوارها از قوانین عدول نکنند. و بر اساس دستورالعمل ها و اصول پیش بینی شده حرکت نمایند. تیم بازرسی متشکل از شش نفر بوده که تمامی موارد اشاره شده را کنترل می کنند. بازرسی های به شرح ذیل صورت می گیرد:

- چک کردن اسناد : ۱ نفر

- تست صدای اگزوز : ۲ نفر

- بررسی وزن موتور : ۱ نفر

- بازرسی وسیله ، کلاه و لباس : ۲ نفر

- مسئول کنترل صدا (SCO) می بایست دارای گواهینامه تکنیکال MAFIRI باشد.

- پس از کنترل تکنیکی نوبت به کنترل نماینده و مسئول تکنیکی MAFIRI خواهد رسید.

در یک چک تایم منحصر بفرد ، نماینده تکنیکال می بایست تعمیرات را با دیگر همدست خودش چک کند. او باید وسایل موتوری را کنترل نماید و مطمئن شود که تغییرات انجام گرفته بر اساس و مطابق با رشته مربوطه انجام گرفته است.

رئیس نمایندگان تاکتیکال در هر زمان می تواند از موتور و یا بخشی از آن بازدید نماید.

۲-۲۵) نماینده تکنیکال دائمی MAFIRI :

این نماینده می بایست هر قصور و کمبودی که در رابطه با بازبینی تکنیکال در مسابقات MAFIRI را می بیند گزارش نماید و راهکارهای رفع عیب را ارائه نماید.

هر موتور سوار یا راکب می بایست یک مکانیک منحصر بفرد خود را داشته باشد .

۲۶-۱) ماشینهای خطرناک:

در مدت تمرین و یا مسابقات چنانچه نماینده تکنیکی در موتوری ایراد و یا اشکالی پیدا کند بلافاصله مراتب را به رئیس مسابقات گزارش نموده و این موتور از ادامه مسابقات کنار رفته و یا موتوری جانشین موتور معیوب می گردد.

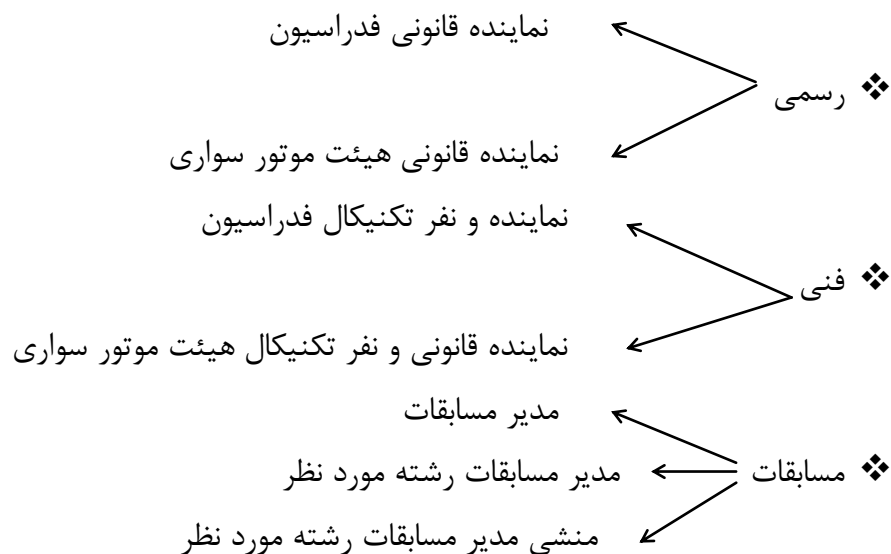
۲۷-۱) کنترل صدا:

کنترل صدا از گزوز بوسیله دستگاهی بنام صدا متر (Sound Meter) اندازه گیری می شود و در مسابقات قبل از مسابقه

۱۱۴DB/A و در طی مسابقه یا بعد از مسابقه ۱۱۵ dB/A بایستی برسد. این محدودیت می باشد.

➤ چگونگی تکمیل فرم مسابقات اندورو براساس قوانین تکمیلی به شکل زیر است:

۱. شهر یا کشور منتخب.
۲. تاریخ و نوع مسابقات اندورو (ENDURO GP, ENDURO E2, YEATH ENDURO,...)
۳. آدرس و شماره تماس و نوع دسترسی به محل مسابقات
۴. ورودی های مورد نظر
۵. ثبت نام و کنترل تکنیکی به همراه تاریخ و زمان
۶. دستورات استارت و دادن شماره بر اساس مقررات تکمیلی
۷. نوع مسابقات و رشته مورد نظر و چگونگی مسابقات
۸. مجازات و تخلفات برابر با مقررات تکمیلی
۹. جلسات و مرکز هدایت مسابقات و محل دقیق این مرکز با نقطه Gps مشخص می شود.
۱۰. جوایز انتخابی برای اول تا سوم هر رشته و هر رده
۱۱. جوایز مورد نظر هر فدراسیون و هر کشور برای هر روز
۱۲. مقامات رسمی مسابقات :



➤ منشی مدیر مسابقات :

• بازرس رشته بانوان فدراسیون (اگر تقاضا شود)

• نماینده پزشکی فدراسیون (اگر تقاضا شود)

• نماینده محیطی فدراسیون

• وکیل محیطی فدراسیون

• نماینده ایمنی

• منشی مسابقات

• رئیس پزشکی

➤ بیمه :

➤ کنترل تکنیک :

• بازرسی های تاکتیکی در میدان شروع مسابقه مطابق با زمانبندی استاندارد انجام می گیرد. .

• هر وسیله ای که در این مسابقات شرکت می کنند باید مجوزدار باشد. .

• راننده ها می بایست گواهینامه رانندگی آن وسیله را داشته باشند.

• راننده ها حتما باید بیمه ورزشی داشته باشند.

• در بازرسی های تکنیکی حتما باید راننده ها عضو هیئت موتور سواری بوده و مجوزهای لازم را داشته باشند.

هیئت های موتور سواری بر اساس قوانین فدراسیون باید مجوزهای لازم را بر اساس دستورالعمل های موجود به

راننده هایی که دارای شرایط باشند مجوز اعطا کنند و عضو هیئت مورد نظر شود. سعی می شود از فدراسیون

برای تمامی کمیته های مورد نظر فهرستی در این خصوص ارسال و تمامی هیئت ها موظف باشند بر این اساس

اقدام نمایند.

مسابقات مسیر اصولا در سه روز تشکیل می شود :

روز اول :

تست راننده ها می باشد.

زمان شروع : ۹:۰۰

روز دوم :

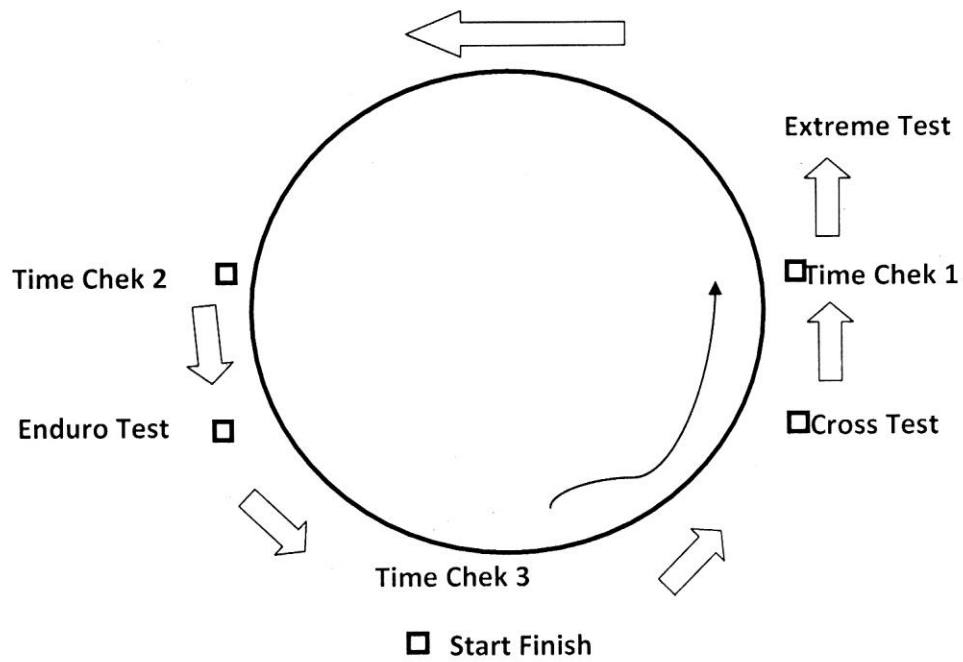
۳ دور در حدود ۶۵ - ۶۹ کیلومتر ، سه بار زمانگیری در هر دور

سه بار تست (CT CROSS TEST) در ۵/۵ km

سه بار تست ET (ENDURO TEST) در ۱۰/۵ km
سه بار تست XT (EXTREME TEST) در ۱/۵ Km

روز سوم :

۳ دور در ۶۹ کیلومتر ، سه بار زمانگیری در هر دور.



کل زمان : ۷:۱۰

* مسیرهای مسابقه چند نوع می باشد؟

- ۱- آسفalte
- ۲- شن یا شن ریزه ساده و آسان
- ۳- متوسط
- ۴- سخت

کلاس بندی مسابقات اندورو:

Enduro 1: 100,125 / 2T (1
175 , 250/4T

Enduro 2:175 , 250/ 2T(2
290 , 450 / 4T

Enduro 3 : 290 , 500 / 2T(3
475 , 650 / 4T

Enduro Women : Junior Enduro : Enduro GP , Enduro 2(3

Enduro GP : Over 290 cc,450 / 4T (4

Over 290 , 500 / 2T

Over 475 , 650 /4T

Youth ENDURO : From 100, 125 / 2T

تبصره: برای مسابقات بین المللی نشان اندورو محدودیتی برای سن وجود ندارد و لیکن بالای ۵۰ سال می بایست دارای تاییدیه پزشکی باشند.

مسابقات دارای بازرس هایی با شرح وظایف زیر می باشد:

*بازرسی اجرایی :

بازرس اجرایی مدارک زیر را بررسی و مورد تایید قرار می دهد.

- ۱- مجوز ورود به مسابقه از هیئت های موتور سواری
- ۲- داشتن کارت ملی یا شناسنامه و گذرنامه برای اتباع بیگانه
- ۳- داشتن گواهینامه
- ۴- رسید پرداخت کارمزد یا وجه ثبت نام
- ۵- فرم تکمیل شده مسابقات که در بالا توضیح داده شد.
- ۶- داشتن مجوز مالکیت دوچرخه یا موتور سیکلت
- ۷- داشتن بیمه کامل. موتور و شخص راکب و ثالث

*بازرسی تکنیکال :

- ۱- فرم تکمیل شده رسمی
- ۲- بررسی و ارزیابی قوانین تکنیکی فدراسیون مطابق با موتور سیکلت
- ۳- داشتن مجوز موتور

- بازرسی تکنیکی موارد زیر را بررسی و مورد تایید قرار می دهد.

۱- فریم موتور

۲- چرخهای عقب و جلو

۳- محور موتور

۴- خاصیت شوک پذیری

آگهی :

نصب هرگونه آگهی در پارک یا محل های مسابقه یا هر جایی که مربوط به مسابقه می باشد بدون اخذ مجوز متنوع می باشد.

محیطی:

هر موتور سوار می بایست در حفظ محیط زیست پیرامون مسابقه برابر با قوانین فدراسیون را کاملا رعایت نماید. راننده ها می توانند در مدت مسابقه موتور های خود را شستشو نمایند.

آئین نامه های عمومی - کلی (MAFIRI Enduro Rules):

(۱,۱) کلی :

در مسابقات MAFIRI همگام با FIM، بستگی به نوع مسابقات، ممکن است این رقابت ها در چند راند و یک فینال در دو یا سه روز انجام گیرد.

هدف از مسابقات استعداد یابی راکب ها و ارزیابی موتور سیکلت ها می باشد.

مقررات تکمیلی بستگی به نوع مسابقات محلی می تواند بروز رسانی و مناسب وضع گردد.

(۱,۱,۱) راندها :

راندهای مسابقات بر اساس قوانین بین المللی FIM می باشد

(۱,۱,۲) فینال :

در مسابقات دو یا سه روزه ، روز آخر به فینال یا نهایی تلقی شده و مسابقات پایان می پذیرد.

(۱,۱,۳) شرکت کنندگان:

راننده ها می بایست مجوز شرکت در مسابقات را از مبادی ذیربط برابر قوانین موجود دریافت داشته باشند.

حتی شرکت کنندگان نوجوان زیر ۲۰ سال نیز می بایست دارای مجوز شرکت در مسابقه را داشته باشند. برای نفرات خارج از کشور نیز می بایست پاسپورت (توسط اداره گذر نامه) و گواهی حضور در مسابقات توسط MAFIRI برای نامبردگان صادر شده باشد و دارای گواهینامه باشند.

۱,۱,۴) شرکت در جایزه یا نشان برای کشور و باشگاه ها:

رقابت ها برای تیم ها و باشگاه ها معتبر بوده ، و به شرکت کنندگان اجازه داده می شود که تیم های زیر را داشته باشند.

مسابقات تیم ملی:

هر کشوری می تواند ماکزیمم یک تیم ملی در رده بزرگسالان و جوانان (بالای ۲۳ سال)، یک تیم نوجوانان ملی ، یک تیم پیشکسوت (بالای ۴۰ سال) و یک تیم بانوان داشته باشد. فدراسیون می بایست تیم های مورد نظر را برای مسابقات آماده سازی نماید.

هر تیم ملی می بایست از راننده های همان ملت با کشور تشکیل شود. یک راننده فقط می تواند در یک تیم شرکت کند.

۱,۲) رشته ها - دوره ها - مسیرها :

- رشته ها می بایست در همه انواع آب و هوایی با هر موتور رده ۱، گروه ۱A قابلیت اجرایی و رقابت را داشته باشند.

- کل مسافت های تحت پوشش در راندها نباید از ۳۰۰ Km کمتر باشد.

این مسافت برای پیشکسوت ها ، بانوان و ۵۰ CC ها می تواند کوتاهتر باشد.

که در قوانین تکمیلی به آن اشاره می شود.

کل زمان برای یک روز از مسابقه نبایست از ۷/۳۰ Km کمتر باشد ، البته به انضمام ۵۰ دقیقه از آخرین تایم برای چک اصلی.

البته این قوانین می توانند بستگی به شرایط محلی بروز رسانی شده و در قالب مقررات تکمیلی ، بصورت محلی مجوز داده شود.

هیئت های مورد نظر استانی می توانند درخواست نمایند که می توانند پلانی یا نقشه ای برای رشته ای مورد نظر مهیا نمایند.

نام افرادی که مسیر ها را شناسایی می نمایند می بایست در دبیرخانه هیئت ثبت و به فدراسیون اعلام شده باشد.

۱,۳) انتشار مقررات تکمیلی :

مقررات تکمیلی شامل جزئی ترین اطلاعات محلی بر اساس ماهیت رشته ، سرعت متوسط ، شرایط ایمنی و پرداخت کارمزد ثبت نام و

تبصره: می بایست قبل از هر مسابقه با رویداد، دوسری از شرایط و مقررات تکمیلی دو ماه قبل به صورت هارد کپی به بخش دبیرخانه فدراسیون ارسال گردد و چنانچه هیئت های ورزشی مربوطه این موارد را ارسال ننمایند شامل جریمه خواهند شد.

۱,۴) داوری :

یک هیئت داوری منطبق با اصول و قواعد ورزشی اندورو به هر رویداد نظارت می نماید. رئیس فدراسیون رئیس بخش داوران را مشخص می نماید.

عضو دوم هیئت داوران توسط هیئت های ورزشی معرفی و پیشنهاد می گردد و داوران منتخب می بایست نظرات و تصمیمات قطعی و محکم ارائه نمایند.

نفر سوم هیئت داوران وکیل قانونی فدراسیون می باشد. عضو سوم تا آنجاییکه ممکن است بی طرف می باشد.

۱,۴,۱) مجوزها :

همه عضو های هیئت داوران می بایست مجوزهای قانونی ورزش اندورو را داشته باشند.

۱,۴,۲) هزینه ها :

هزینه داوران و ایاب و ذهاب به عهده برگزار کننده می باشد.

۱,۴,۳) جلسات هیئت داوران :

بر اساس زمانبندی اعلامی در هر رویداد جلسات هیئت داوران تشکیل و تصمیمات اتخاذ می گردد.

۱,۵) مدیر تیم ها:

هر تیمی که در مسابقات شرکت می کند می بایست دارای یک نماینده یا مدیر تیم باشد. مدیر تیم برای تیم ارسالی پاسخگو بوده و در تمامی مراحل مسابقات می بایست به مسایل پیش آمده احتمالی جوابگو باشد.

۱,۶) جوایز :

جوایز هر راند منحصر به همان راند بوده و بنا به نظر تشکیل دهنده مسابقات می باشد. و لیکن حداقل می بایست به سه نفر در هر راند جایزه داده شود. ولی در پایان هر سال به نفرات اول تا سوم رشته و یا دسته بندی اعلام شده که در مسابقات شرکت نموده و نتایج بهتری را کسب نموده اند جوایزی تعلق می گیرد.

۱,۷) رقابت برای قهرمانی و جام مسابقات:

هر دسته بندی های که اعلام شد، می بایست مطابق با قوانین پایین ترین تایم را در مسابقات و رشته های مورد نظر بدست بیاورند.

۱,۸) محاسبه نتایج برای قهرمانی :

۱,۸,۱) نقطه گذاری امتیازی :

داده ها می بایست از تمامی نقطه های مشخص شده عبور نموده و زمان آن ها ثبت شود و در پایان محاسبه به زمان هایی که کمترین زمان و بیشترین نقاط را کسب کرده بوده امتیاز تعلق می گیرد.

۱,۸,۲) برنده :

برنده در مسابقات قهرمانی در یک رشته و یا دسته بندی اعلامی می بایست بیشترین نقاط علامت گذاری شده با کمترین زمان را بدست بیاورد. این اصول در هر رویدادی معتبر می باشد. پس بنابراین جایزه بهترین قهرمان به راکبی داده می شود که بالاترین امتیاز را برابر آنچه توضیح داده شد را کسب نموده است.

۱,۸,۳) جام ها و اندورو یک کشور :

هر تیمی می تواند سه تا راکب داشته باشد. در مسابقات تیمی هر تیمی که در پایان یک راند خلاصه زمان تیمی کمتری داشته باشد برنده است.

۱,۹ نتایج :

اگر هر رویدادی بنا به دلایلی توسط داوری متوقف شود نمیتواند دوباره اجرا شود.
اگر هر رویدادی یا مسابقه ای در حال اجرا متوقف شده باشد قبل از اینکه اکثریت راکب ها از نصف آخرین مسافت طی شده ، رد شده باشد ، باطل بوده و پوچ خواهد بود.

۱,۱۰ فرم ورودی :

فرم های ورودی می بایست شفاف برای هر کلاس که معتبر می باشد تعریف شده باشد.
این فرم ها می بایست سی روز قبل از مسابقه به قسمت مربوطه ارسال و از آنجا به فدراسیون ارسال شود.

۱,۱۱ ورودی کارمزدها :

ورودی کارمزدها برای هر راکبی در هر مسابقه به اطلاع شرکت کننده ها خواهد رسید و پس از مشخص شدن هر تیم یا راکب می بایست پانزده روز قبل کارمزد اشاره شده را به حساب مشخص شده واریز نماید.
علاوه بر اینکه هر راکبی منحصرأ جهت خودش کارمزد پرداخت می نماید ، هر تیم نیز جهت شرکت تیم مربوط می بایست کارمزد پرداخت نماید.

۱,۱۲ تعداد ورودی ها :

اگر تعداد ورودی ها به حد نصاب نرسید می تواند جلسه یا رویداد های اشاره شده کنسل شود.
رییس مسابقات می تواند تعداد ورودی را در قوانین تکمیلی مشخص و آن را محدود نماید.

۱,۱۳ چهار دسته بندی برای مسابقات وجود خواهد داشت.

نوجوانان، جوانان و بزرگسالان ، پیشکسوتان ، زنان که با کلاس بندی زیر در هر دسته بندی مشخص می شود:

۱) نوجوانان:

2T / ۱۲۵ تا ۱۰۰ از: زیر بیست سال (Jun u ۲۰)

E1 4T / ۲۵۰ تا ۱۷۵ ، 2T / ۱۲۵ تا ۱۰۰ از

E2/E3 4T / ۶۵۰ تا ۴۹۰ ، 2T / ۵۰۰ تا ۱۷۵ از

۲) جوانان و بزرگسالان:

E1	2T + ۱۷۵ تا ۲۵۰ / 4T تا ۱۲۵ / ۱۰۰ از:
E۲	2T ، ۲۹۰ تا ۴۵۰ / ۱۷۵ تا ۲۵۰ از
E2	2T ، ۴۷۵ تا ۶۵۰ / ۲۹۰ تا ۵۰۰ از

۴۳) بانوان و پیشکسوتان کلاس بندی ندارند و آزاد می باشد.

۱-۱۴) روشنایی ، تجهیزات اخطار و سرعت سنج ها :

کار کردن چراغ ترمز ها و سرعت سنج ها اجباری می باشد.

شماره های نصب شده حتما برابر با استاندارد ها در جلو و دو طرف عقب موتور به موتور نصب شود.

۱،۱۵) آزمون های اولیه :

بازدید های اولیه از رویداد (بر اساس قوانین اصلی و تکنیکال) می بایست بصورت چک لیست بر اساس یک جدول زمانی انجام گیرد.

این جدول زمانی با چک لیست مربوطه به سایت فدراسیون ارسال می گردد. این جدول زمانی ۱۵ روز قبل از مسابقه ارسال می گردد.

عدم رعایت این چک لیست بر اساس مقررات تکمیلی فدراسیون کاملا ممنوع بوده و حتما مدنظر قرار می گیرد.

۱،۱۵،۱) قسمتهای مارک خورده :

قسمت های بازدید شده	Ok / No Ok	شماره	چگونگی کار
فریم اصلی	Ok	۱	---
چرخها و توپی ها	Ok	۲	هر توپی
محور دوشاخ	Ok	۱	سمت راست
اگزوز	Ok	۱	---

۱,۱۵,۲) پلاکهای شماره ها : برای هر دسته بندی بشکل زیر است:

دسته بندی	پلاک شماره ها	شماره
بزرگسال	قرمز	سفید
نوجوانان	سبز	سفید
پیشکسوتان	آبی	سفید
بانوان	ارغوانی	سفید
50cc	سفید	سیاه

این شماره می بایست در مکانهای مورد نظر نصب و تار هم نباشد . راکب باید اطمینان حاصل کند از اینکه شماره و رنگ آن بر اساس مسابقه ای که می دهد درست باشد.

۱,۱۶,۳) هر نوع در پوش برای سیستم اگزوز ممنوع می باشد

بخش عمومی :

۱,۱۷) تعویض موتورسیکلت :

بعد از اینکه سیستم ثبت دسته بندی و کلاس بسته شده ، چنانچه راکب بخواهد موتور و دسته بندی و یا کلاسش را عوض کند، می بایست تا قبل از شروع مسابقه درخواست خود را بصورت کتبی اعلام نماید.

۱,۱۸) استفاده راکب ها از سیگار در محل مسابقه ممنوع بوده و هر کسی سیگار بکشد از حضورش در محل مسابقه ممنوع بوده و هر کسی سیگار بکشد از مسابقات محروم می شود.

پلان سازمانی استارت از لحظه شروع مسابقه:

(تجمع عمومی : A / منطقه استارت : B / منطقه تعویض : C / ورودی رسمی : D)

۱,۲۱) مکان سوخت گیری دوباره :

در هر 50km یک مکانی باید احداث شود تا موتور سواران در آنجا بتوانند اگر چنانچه مشکل دارند یا سوختی می خواهند اضافه نمایند را انجام دهند.

هر جوش کاری در این محل ممنوع بوده و چنانچه این اتفاق بیفتد راکب با جریمه اخراج روبرو می باشد.

۱,۲۲) علامت گذاری مسیر :

۱,۲۲,۱) مسیری رسمی می باشد که هر راکب نمیتواند به هر دلیلی مسیر را ترک نماید و مسیر کاملا نشانه گذاری شده است.

مسافت رسمی می بایست صحیح و درست انتخاب شده باشد.

ممکن است مسافت های هر روز با رنگ مختلفی نشانه گذاری شده باشد.

مسیر ها بوسیله فلش هایی که در مسیر مشخص شده تا انتها ادامه داده باشد و راکب ها با استفاده از جهت فلش ها می توانند به مسیر ادامه و به انتها برسند.

راهنما یا راهنماهای مسیر می بایست از وجود نشان ها و یا باندهایی که در مسیر کشیده شده اند مطمئن شده و راکب ها را در مسیرها راهنمایی کند.

۱,۲۲,۲) نمونه هایی که از نشان ها و یا تابلوها که در مسیر بکار برده شده می بایست در اول خط استارت به راکب ها نشان داده شود.

۱,۲۳) بیمه :

فدراسیون و یا هیئت برگزاری مسابقات می بایست مطمئن شوند که راکب ها دارای بیمه تکمیلی می باشند.

۱,۲۴) بخش های غیرممکن :

اگر در یک رشته ای بخش هایی از مسیر غیر قابل عبور باشد قبل از اینکه به چک تایم برسد منشی می تواند بر اساس مصوبات جلسه. در آن رشته آن بخش را حذف و یا عبور از آن را با کمک دستیار خارجی اعلام نماید .

عملکرد و کنترل :

۱,۲۵) چک زمان :

کنترل رویدادهای زمانی در چک زمان بوسیله پرچمهای زرد رنگ مشخص می شود

تایم چک بوسیله زیر تنظیم می شود:

۱,۲۵,۱) در خروج از منطقه استارت در شروع روز اجرا زمان گرفته می شود .

۱,۲۵,۲) در ورودی به منطقه تجمع تایم گرفته می شود.

۱,۲۵,۳) تنظیم کننده در نقاط انتخاب شده میانی و محل دید نشان ها ، نقاط چک زمان را مشخص می کنند .
و این چک زمان می بایست کاملا دقیق و صحیح بوده و اصولا مسافت بین چک تایم ها مابین ۵ تا ۳۵ کیلومتر می باشد.

۱,۲۵,۴) سرعت متوسط در مابین نقاط چک زمان نباید از ۵۰ Km در ساعت افزایش داشته باشد.

۱,۲۶) ثبت کننده و نگه دارنده زمانها می بایست دارای تجهیزات زمانگیر دستی بوده و زیر نظر سوپروایزر نگه دارنده رسمی زمان باشند.

اگر چنانچه هر راکبی بخواهد در نگه داشتن و یا هر احتمالی را بر روی کارت زمان جعل کند یا تقلب کند او اخراج می شود. راکبی که یک چک زمان را از دست بدهد اخراج می شود

نشان های چک زمان :

نشان های چک زمان بوسیله محل پرچمهای سفید در هر دو طرف در مسیر ۲۰۰ متر قبل از جدول کنترل و محل پرچمهای زرد ۲۰ متر قبل از جدول کنترل مشخص می شوند.

۱,۲۷) پردازش تایم چک (کنترل زمان)

یک کنترل زمان همگام سازی شده باعث کنترل زمان در محلهایی که پرچم زرد ۲۰ متر قبل از جدول کنترل قرار گرفته شده است . پس از آن راکب باید عبور کند از پرچمهای زرد و بلافاصله در آن زمان کارت خود را در جدول کنترل ارائه و درخواست می نماید . مبنای تایم چک عبور چرخ جلو می باشد . توقف راکب ها پایین تراز پرچمهای زرد ممنوع می باشد .

۱,۲۷,۱) قبل از آخرین منطقه سرویس یک چک تایم وجود خواهد داشت (قبل از پایان) راکب ها ۱۵ دقیقه وقت دارند که از این تایم چک به تایم چک نهایی بروند.

۱,۲۸) محاسبه جرایم و محاسبه جرایم و پنالتی های تایم چک :

۱,۲۸,۱) راکب هایی که تایم چک قبلی و بعدی مراعات نمی کنند ، شامل جریمه (یک پنالتی) می شوند.

ثبت تایم = شروع تایم چک بعدی

۱,۲۹) زمان محدود (محدوده زمان) :

راکبی که به منطقه چک تایم با سی دقیقه تاخیر وارد شود اتوماتیک اخراج می شود.
(۱,۲۹,۱) اگر راکبی بتواند به هیئت داوران ثابت کند که تاخیر بوجود آمده خارج از کنترل او بوده و بوسیله کمک یا اشکال راکب های دیگر این تاخیر بوده مورد گارانتی حساب شده و به مسابقه ادامه می دهد.

(۱,۳۰) علاوه بر کارت زمان هر راکبی کارت جاده نیز دارد. و در هر مسیر بوسیله چک کننده مسیر کنترل شده و بوسیله پرچمهای آبی در دوطرف جاده (۲۰۰ متر قبل از چک مسیر مشخص شده در دو تا فاصله می بایست راکب ها چک مسیر در آن را انجام دهند.

(۱,۳۱) لیست برخی جریمه ها با پنالتی ها :

- (۱,۳۱,۱) تایم : استارت کردن موتور قبل از سیگنال استارت ۱ دقیقه
- عبور نکردن از ۲۰ متر محوطه پارک با یک دقیقه بعد از شروع استارت
- برای هر دقیقه ورود تاخیری به خط استارت با ۱ دقیقه.
- توقف در بین پرچم زرد و جدول کنترل در همان تایم چک : ۱ دقیقه
- دیر یا زود وارد شدن در تایم چک : برای هر دقیقه تایم : ۱ دقیقه در ۱ دقیقه

(۱,۳۲) درخواست برای توضیحات :

هر در خواستی برای توضیح درباره نتایج در هر روز اجرا، می بایست بصورت مکتوب مرتب شده و به داور بین المللی برابر قوانین موجود ارسال شود.

(۱,۳۳) شکایات :

هر شکایتی که مبنی بر قوانین موجود فدراسیون باشد می بایست مورد پذیرش قرار گیرد و قبول شکایات به همراه دریافت کارمزد می باشد.

(۱,۳۴) کارمزد جریمه و شکایات :

هیئت های ورزشی کارمزد جریمه و شکایات را نگه داری می نماید و پس از جمع آوری به فدراسیون ارسال می نماید.

خلاصه ای از مسابقات و قوانین اندوردر جهان

* انواع مسابقات : Enduro

۱. مسابقات اندور و شش روز بین المللی FIM (برای تیم های ملی)
۲. مسابقات قهرمانی جهانی اندورو FIM (برای راکب ها و سازنده ها)
۳. قهرمانی جهانی اندور و نونهالان FIM
۴. قهرمانی جهانی سوپر اندور و FIM (برای راکب ها و سازنده ها)
۵. جام جهانی اندور و زنان FIM
۶. جام اندور و جوانان FIM
۷. جام جهانی سوپر اندور و زنان و نونهالان FIM
۸. جایزه ویژه محصول اندورو FIM

* انضباط و کدهای داوری :

۱. اخطارها
۲. جریمه یا تاوان
۳. پنالتی نقاط زمان
۴. جا انداختن موقعیت ها
۵. عدم صلاحیت
۶. صرفنظر کردن از نقاط قهرمانی
۷. توقف - وقفه
۸. محرومیت

کلاس های جام جهانی یا قهرمانی جهان اندورو :

- زمانه / ۴ یا ۲ - ۲۵۰ تا : Enduro GP
- زمانه / ۴ یا ۲۵۰ از : توضیح ۴۵۰ کلاس
- زمانه / ۲ تا ۴۵۰ از
- زمانه / ۴ تا ۵۰۰ از
- زمانه / ۴ یا ۲ - ۲۵۰ : Enduro

زمانه ۱۲ / ۱۲۵۰ یا ۱۰۰ از : توضیح ۱۲۵ کلاس

زمانه ۴ / ۲۵۰ یا ۱۷۵ از : توضیح ۲۵۰ کلاس

زمانه ۲ / ۲۵۰ تا ۱۷۵ از :

: نونهالان / زنان Enduro

دسته بندی اندورو GP و اندورو ۲:

اندور و جوانان

* مسابقات اندورو هم می تواند بصورت جام جهانی هم بصورت قهرمانی جهانی در رشته های زیر برگزار شود.

- قهرمانی اندور و جهان ، اندورو GP

- قهرمانی اندورو جهان ، اندورو ۲E

- قهرمانی اندورو نونهالان FIM

- جام جهانی اندور و زنان

قسمتی از قوانین اندورو GP:

- باید گواهینامه ملی که FIM داده باشند را بگیرند.

(۱) راکب از طبیعت و محیط های گوناگون عبور کرده و توانایی و استعداد و استقامت راکب های موتور سیکلت تست و ارزیابی می شود.

شرایط مسابقات می بایست گوناگون بوده و ممکن است در یک صحرا ، جنگل ، کوهستان ، مسیرهای پوشیده شده از برف ، یا یک منطقه یا ناحیه شهری صورت گیرد.

راکبها می بایست از روی مسیرها و جاده های مشترک عبور کنند و ممکن با راکبهای دیگر روبرو شوند. با هر نوع سختی که روبرو خواهند شد که انتظار ندارند می بایست با فکر از آن رد شده و هیچ شکایتی نداشته باشند.

رشته مورد نظر می بایست در همه نوع آب و هوا برای هر دسته بندی موتورها تمرین نماید.

- ۳۰٪ از کل مسیر آسفالت بوده. تنظیم کننده یا طراح در خواست تامین یک نقشه از آن رشته را می نماید.

طراح ممکن است یک شکل ۸ درست نماید.

- مسابقات می بایست ماکزیمم سه دور باشد.

- برای هر دور اضافی می بایست درخواست کتبی برای فدراسیون داده شود که در این خصوص فدراسیون طرح مورد نظر را با تصویب می کند یا رد.

- کل زمان برای مسابقه در یک روز از ۶ تا ۵/۷ ساعت توصیه شده است بجز ۵۰ دقیقه زمان که برای چک زمان استفاده می شود.

- برای جام جهانی اندورو زنان مسابقه تنها ۵۰ تا ۷۵٪ مسابقه ای که برای اندورو GP قهرمانی جهان طراحی شده اجازه داده می شود. بعنوان مثال ۲ دور از ۳ دور)

در رویدادهای مختلفی که توضیح آنها داده شد طراح و تنظیم کننده می بایست قانون های تکمیلی را به همراه فرمت جاده و مسیر در کمتر از شش ماه قبل از شروع مسابقات به فدراسیون ارسال نماید.

۲) فرمهای ورودی :

فرم های ورودی بصورت الکترونیکی در سایت قرار داده می شود که هر راکبی می تواند از آن بهره بگیرد و راکب می بایست تمامی اطلاعات را بصورت شفاف و واضح در آن وارد نماید.

۳) نگهدارنده زمان :

کسی که به این کار گماشته می شود می بایست شایستگی استفاده از سیستم نگهدارنده زمان را داشته باشد و دارای گواهینامه استفاده از آن را هم داشته باشد .

۴) نماینده محیطی و ایمنی :

نماینده محیطی : بوسیله هیئت های استانی گمارده می شود و می بایست مسئولیت برای محیطهای آشکار و دقیق احاطه داشته باشد .

- به اطلاعات مربوط به رویداد دسترسی داشته باشد .

نماینده ایمنی : مطمئن باشد که قوانین کار و رویدادها دقیقا برابر با ملاحظات ایمنی باشد .

۵) محاسبه نتایج برای قهرمانی :

۲۰ تا از بهترین راکب های کلاس بندی شده در هر رشته جایزه داده می شوند مطابق با پوینت های که در جدول زیر مشخصات آن ارائه می شود. در هر روز از مسابقه.

نفر ۱۷ → نقطه ۴	نفر ۹ → نقطه ۱۲	نفر st1 → نقطه ۲۵
نفر ۱۸ → نقطه ۳	نفر ۱۰ → نقطه ۱۱	نفر st2 → نقطه ۲۲
نفر ۱۹ → نقطه ۲	نفر ۱۱ → نقطه ۱۰	نفر st3 → نقطه ۲۰
نفر ۲۰ → نقطه ۱	نفر ۱۲ → نقطه ۹	نفر st4 → نقطه ۱۸
	نفر ۱۳ → نقطه ۸	نفر st5 → نقطه ۱۶
	نفر ۱۴ → نقطه ۷	نفر st6 → نقطه ۱۵
	نفر ۱۵ → نقطه ۶	نفر st7 → نقطه ۱۴
	نفر ۱۶ → نقطه ۵	نفر st8 → نقطه ۱۳

- اگر راکبی دو سال پیاپی در ۲E قهرمان شود او می تواند به Enduro GP صعود نماید.

۶) اختصاص شماره :

برای اندورو GP و ۲E) راکب ها می توانند در زمان که در رویداد ثبت نام می نمایند شماره خود را انتخاب نمایند به جز شماره یک (۱) که برای قهرمان سال گذشته رزرو می باشد.

گرد آورنده: دبیر کمیته اندرو فدراسیون

رئوف فریدونی