



POLSKI ZWIĄZEK
MOTOROWY

REGULAMIN
SPORTU MOTOCYKLOWEGO

ZASADY
ROZGRYWEK
TRIAL

GŁÓWNA KOMISJA
SPORTU MOTOCYKLOWEGO



POLSKI ZWIĄZEK MOTOROWY

Regulamin Sportu Motocyklowego

Zasady Rozgrywek

TRIAL

Regulamin Sportu Motocyklowego

Zasady Rozgrywek TRIAL

Spis treści:

Regulamin Sportowy rajdów Trial str. 3

Regulamin Techniczny rajdów Trial str. 29

Regulamin Finansowy str. 40

Wyrazy zaznaczone pogrubioną czcionką oznaczają zmienione zapisy wprowadzone w porównaniu do roku poprzedniego.

I. Regulamin Sportowy rajdów Trial

1.1 Charakter rajdu Trial:

1.1.1 Rajdem Trial nazywamy zawody w terenie lub hali, o wyniku których decydują:

- punkty karne za sposób jazdy zawodnika na określonych odcinkach trasy rajdu zwanych dalej „odcinkami obserwowanymi”,
- punkty karne za przekroczenie limitu czasu wyznaczonego na pokonanie jednego odcinka i/lub całej trasy,

1.1.2 Suma powyższych punktów stanowi o wyniku zawodnika w rajdzie. Z charakteru rajdu wynika, że główną rolę w punktacji zawodnika w rajdzie powinny odgrywać punkty za jazdę po odcinkach obserwowanych.

1.2 Warunki udziału:

1.2.1 Do udziału w rajdzie dopuszczeni będą tylko zawodnicy zrzeszeni w PZM przez swoje kluby posiadające licencję uprawniającą do udziału we współzawodnictwie sportowym w sporcie motocyklowym, spełniający warunki regulaminów PZM, w tym Regulaminu Sportowego rajdów Trial, Regulaminu Technicznego rajdów Trial, Regulaminu Uzupełniającego Zawodów, którzy przedłożą organizatorowi w szczególności następujące dokumenty:

- licencję sportową ważną na dany rok,
- książeczkę sportowo-lekarską lub kartę zdrowia (od 2013 roku jedynym obowiązującym dokumentem będzie karta zdrowia) ze stwierdzeniem lekarza medycyny sportowej (lub posiadającego certyfikat PTMS) o zdolności do startu,
- dowód ubezpieczenia motocykla od OC (nie dotyczy imprez na trasach zamkniętych),
- posiadanie pozwolenia na prowadzenie pojazdu na którym startuje (nie dotyczy imprez na trasach zamkniętych).

1.2.2 Wszystkie imprezy cyklu Mistrzostw Polski Trial mają charakter otwarty dla zawodników zagranicznych. Zgłoszenie i potwierdzenie zawodnika obcokrajowca w barwach polskiego Klubu (biorącego udział w rozgrywkach o tytuł klubowego Mistrza Polski) może nastąpić o ile odpowiada on następującym warunkom:

- a) posiada zgodę na start od swojej macierzystej federacji,

- b) jest zrzeszony w klubie w którym podpisuje kartę zgłoszenia,
- c) nie jest zgłoszony w innym polskim klubie motocyklowym,
- d) jest posiadaczem jednej z niżej wymienionych licencji:
 - UEM – mistrzowska roczna,
 - FIM – mistrzowska roczna,
 - Międzynarodowej rocznej.
- e) Zawodnik lub klub musi przedłożyć n/w dokumenty w Biurze Sportu i Turystyki ZG PZM:
 - kopię wypełnionej deklaracji członkowskiej klubu,
 - kopię licencji całorocznej.

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

1.2.4 Zawodnicy zagraniczni mogą stanowić maksymalnie 50% zawodników startujących w barwach danego klubu.

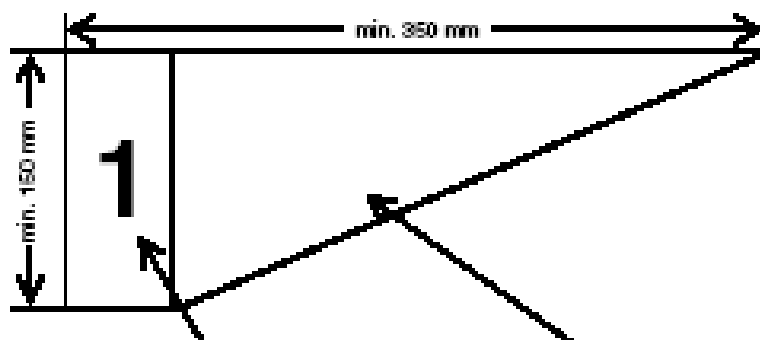
1.2.5 Na podstawie przesłanych dokumentów w terminie do 14 dni przed datą rozpoczęcia pierwszych zawodów o Mistrzostwo Polski, Biuro Sportu i Turystyki ZG PZM wyda odpowiedni dokument potwierdzający przynależność klubową zawodnika obcokrajowca. Po upływie tego terminu zgłoszenia uprawniające do reprezentowania Klubu nie będą przyjmowane.

1.3 Trasa rajdu:

1.3.1 Trasa rajdu powinna być prowadzona szlakami terenowymi i może być tylko jednokierunkowa. Jeżeli w wyjątkowych wypadkach niezbędny byłby ruch w obu kierunkach, to ten odcinek trasy musi być dodatkowo zabezpieczony np. przez rozdzielenie trasy taśmą. Użycie szos jest dozwolone tylko w wyjątkowych przypadkach i powinno być ograniczone do minimum. Całkowita długość trasy nie może być mniejsza niż 6km. W rajdach będących rundami Mistrzostw Polski długość okrążenia nie może być większa niż 20km. Rajd powinien składać się z dwóch, trzech lub czterech okrążeń.

1.3.2 Trasa powinna być wyraźnie oznakowana znakami rajdowymi, na których muszą być umieszczone numery odcinków, do których znaki prowadzą, powinny one być wykonane z materiału wodoodpornego (patrz rys.).

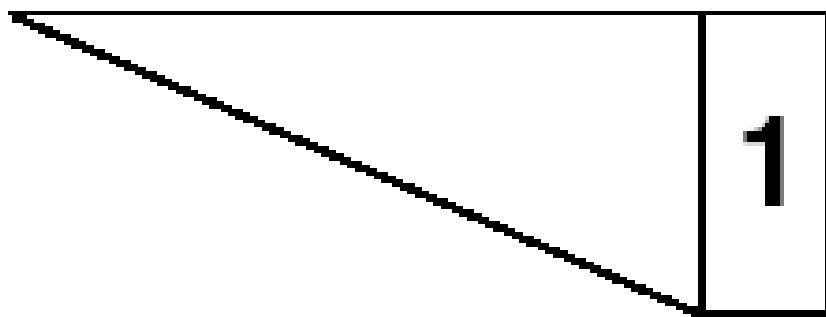
Skręt w prawo



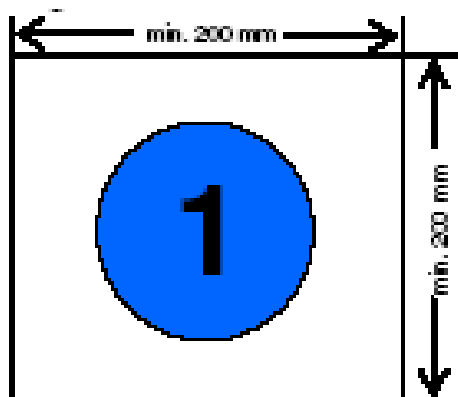
cyfra oznacza dzień rajdu

kolor dnia

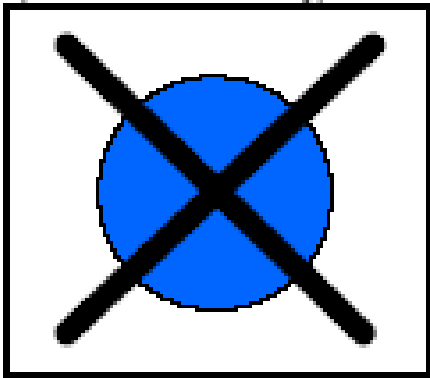
Skręt w lewo (objaśnienia j.w.)



Potwierdzenie kierunku jazdy (objaśnienia j.w.)



Zły kierunek jazdy (objaśnienia jw.)



Wszystkie zakręty i skrzyżowania muszą być oznaczone 50m wcześniej. Wzory znaków muszą być podane do wiadomości zawodników. Należy wywiesić je w miejscu odbioru technicznego motocykli.

- 1.3.3 Za przebycie trasy uważa się jazdę po szlaku oznakowanym przez organizatora oraz przejazd przez wszystkie punkty kontroli i odcinki obserwowane, w kolejności ich numeracji.
- 1.3.4 Zawodnik, który opuścił trasę, musi na nią powrócić w miejscu jej opuszczenia, pod rygorem wykluczenia z rajdu.
- 1.3.5 Zawodnik jadący po uprawach rolnych i leśnych będzie wykluczony z rajdu i pokryje koszty wyrządzonych szkód.

1.4 Sygnalizacja i znakowanie w rajdach Trial:

- 1.4.1 Chorągiewka startu – biało-czerwona szachownica o wymiarach kwadratów 15cm x 15cm.
- 1.4.2 Znak zapowiadający odcinek obserwowany: żółta tablica o wymiarach 40cm x 40cm, z nazwą lub numerem odcinka.
- 1.4.3 Znaki początku odcinka: 2 białe tablice kwadrat. 30 x 30 cm z czarną cyfrą 1.
- 1.4.4 Znaki końca odcinka: 2 tablice kwadratowe 30 x 30 cm, tło czerwone, biała litera „K”.
- 1.4.5 Chorągiewki sędziów odcinka: odcinek wolny – chorągiew zielona, odcinek zajęty – chorągiew czerwona.
- 1.4.6 Chorągiewka mety: biało-czarna szachownica, wymiary kwadratów 15cm x 15cm.

1.5 Maksymalny czas jazdy:

- 1.5.1 Średnia prędkość jazdy wynikająca z wyznaczonego czasu i długości trasy nie powinna przekraczać 20 km/h. Kontrola czasu odbywa się na starcie, po pierwszym okrążeniu i na

mecie rajdu (etapu dziennego). Zawodnik przekraczający punkt kontroli czasu później niż 20 minut po ustalonym czasie będzie wykluczony.

- 1.5.2** W rajdzie będącym rundą do Mistrzostw Polski całkowity czas jazdy zawodnika w minutach określa się wg wzoru: ilość odcinków w I okrążeniu x 7 + ilość odcinków w II okrążeniu x 6 + ilość odcinków w III okrążeniu x 5 + ilość odcinków w IV okrążeniu x 4 + czas wyznaczony na przebycie drogi między odcinkami (całkowita długość trasy podzielona przez średnią prędkość 20 km/h x 60). Maksymalny czas jazdy nie powinien przekraczać 6 godzin. W każdej rundzie do Mistrzostw Polski ustala się ilość odcinków obserwowanych na 30 przy dwóch okrążeniach oraz 36 przy trzech i czterech okrążeniach. Wszystkie odcinki muszą być odcinkami jednoosekcyjnymi (nie mogą być podzielone na pododcinki) i nie mogą przekraczać 60m długości.
- 1.5.3** Jeżeli trasa w dniu rajdu stała się niebezpieczna lub szczególnie trudna, dyrektor zawodów może wydłużyć obowiązujący czas przejazdu nawet o 60 minut, pod warunkiem poinformowania o tej zmianie wszystkich zawodników przed startem.
- 1.5.4** Wyznaczony czas jazdy oraz godzina startu pierwszego zawodnika muszą być podane w Regulaminie Uzupełniającym Rajdu.
- 1.5.5** Każdy zawodnik obowiązany jest przerwać jazdę i udzielić pomocy lub ją wezwać w razie nieszczęśliwego wypadku innego zawodnika lub innej osoby. Czas zużyty przez zawodnika na niesienie pomocy po nieszczęśliwym wypadku będzie neutralizowany po sprawdzeniu lub jeśli zawodnik to udowodni.

1.6 Odbiór techniczny:

- 1.6.1** Odbiór techniczny odbywa się w dniach i godzinach określonych w Regulaminie Uzupełniającym Zawodów.
- 1.6.2** Nie zgłoszenie się w terminie do odbioru technicznego jest równoznaczne z niestawieniem się do zawodów. Zezwolenie na odbiór techniczny poza terminem podanym w Regulaminie może wydać tylko Dyrektor zawodów.
- 1.6.3** Zadania Komisji Technicznej:
- sprawdzenie, czy zawodnik posiada pozwolenie na prowadzenie motocykla,
 - sprawdzenie, czy motocykl jest zarejestrowany i dopuszczony do ruchu drogowego,
 - sprawdzenie, czy motocykl jest zgodny z wypełnionym i podpisanym przez zawodnika zgłoszeniem,
 - **sprawdzenie, czy zawodnik posiada wyposażenie zgodne z Regulaminem Sportu Motocyklowego (Regulamin Techniczny Trial),**

- oznakowanie tajną farbą: ramy w okolicach główki z prawej strony, skrzyni korbowej – tył z prawej strony oraz tłumika/ów,
- przeprowadzenie badania głośności motocykli (jeżeli przewiduje to Regulamin Uzupełniający Zawodów),
- **pozostałe czynności przewidziane w Regulaminie Technicznym Trial.**

1.7 Start i meta:

- 1.7.1** Start odbywa się pojedynczo, co minutę, w kolejności wyznaczonej drogą losowania. Za każdą minutę spóźnienia na start zawodnik jest karany 1 pkt.
- 1.7.2** Zawodnik, który spóźni się na start powyżej 20 minut zostanie wykluczony z rajdu.
- 1.7.3** W rajdzie będącym rundą do MP start odbywa się w grupach wg zgłoszeń do zawodów. Godzina startu każdego zawodnika w danej grupie określona będzie przez losowanie w czasie odbioru technicznego motocykli. **Jako pierwsi startują zawodnicy gr. „C” a następnie „B”, „A”.**
- 1.7.4** Końcowy PKC musi być umiejscowiony nie dalej niż 500m od ostatniego **odcinka obserwowanego**. Jeśli meta jest zlokalizowana dalej niż 500m od ostatniego **odcinka obserwowanego** wtedy PKC musi być ustawiony przed metą (nie więcej jak 500m od ostatniego **odcinka obserwowanego**), a czas dojazdu do mety nie jest mierzony. Dotyczy to tylko eliminacji MP.

1.8 Odcinki obserwowane:

- 1.8.1** Każdy odcinek powinien być oznaczony numerem lub nazwą. Liczba odcinków musi być podana w Regulaminie Uzupełniającym Zawodów.
- 1.8.2** Uważa się, że zawodnik znajduje się na odcinku obserwowanym, gdy oś przedniego koła jego motocykla przejedzie przez linię teoretyczną przechodzącą przez obie tablice początku odcinka. **Zawodnik kończy odcinek, gdy oś przedniego koła jego motocykla przetnie linię teoretyczną łączącą tablice końca odcinka.** W każdym przypadku przednie koło musi poprzedzać koło tylne.
- 1.8.3** Jeżeli jakiś odcinek **obserwowany** okaże się niemożliwym do pokonania, odcinek ten nie powinien być modyfikowany do następnych okrążeń, lecz winien być wyeliminowany po zakończeniu tego okrążenia. Punkty karne uzyskane przez zawodnika na tym odcinku winny być wliczone do wszystkich punktów karnych zawodnika uzyskanych w zawodach. Jeżeli okazałoby się konieczne wyeliminowanie jakiegoś odcinka z powodu „siły wyższej”, zanim wszyscy zawodnicy go przejadą, żaden zawodnik nie uzyska z tego tytułu punktów karnych.

Całkowity czas zawodów nie będzie zmieniony w przypadku wyeliminowania jakiegoś odcinka w czasie imprezy. Co najmniej 75% odcinków przewidzianych w danej imprezie musi być utrzymane dla zachowania ważności zawodów.

- 1.8.4** W zawodach do MP przy wejściu do każdej sekcji powinien znajdować się prowadzący doń korytarz **szerokości** 120cm. Powinien on umożliwiać oczekiwanie w kolejce co najmniej trzem zawodnikom wraz z ich motocyklami gotowymi do wjazdu. Zawodnik będzie ukarany dodatkowymi 5 punktami za następujące przewinienia popełnione w korytarzu: pozostawienie motocykla w korytarzu, wejście mechanika do korytarza, otrzymanie zewnętrznej pomocy przy motocyklu z wyjątkiem sprawdzenia i regulacji ciśnienia w oponach, które to czynności muszą być wykonywane z zewnątrz korytarza. Korytarz ten powinien być kontrolowany przez sędziego funkcyjnego.
- 1.8.5** Zawodnik, który nie zdoła przejechać sekcji w ciągu 1,5 minuty, będzie traktowany, jakby popełnił błąd w sekcji. Czas liczony jest od chwili, gdy zawodnik przekracza linię „Początek sekcji”. Czas będzie mierzony przez osobę urzędową, która użyje gwizdka aby dać **sygnał**, że rozpoczął się przyznany limit czasu. Po upływie 1 minuty osoba urzędowa **ponownie** da sygnał zawodnikowi (jeden krótki gwizdek). Jeśli zawodnik nie ukończy sekcji przed upływem przyznanego mu limitu czasu 1,5 minuty, osoba urzędowa da **sygnał** o uchybieniu jednym długim gwizdkiem. Zawodnik powinien opuścić odcinek w miejscu i czasie wskazanym przez sędziego odcinka. W przeciwnym razie będzie ukarany dodatkową karą 5 pkt. Decyzja osoby urzędowej odpowiedzialnej za pomiar czasu będzie jednoznaczna z zatwierdzeniem faktu. Jeśli konieczne jest zaniechanie sekcji po przejeździe pierwszego zawodnika, podczas gdy inni zawodnicy czekają w kolejce do tej sekcji, wówczas kolejka do następnej sekcji zostanie ustawiona w takim samym porządku.
- 1.8.6** Przeszkodzenie na odcinku obserwowanym następuje wtedy, gdy zawodnik pokonujący ten odcinek nie mógł bezbłędnie go przejechać z powodu niedozwolonej przeszkody lub przeszkodzenia. Jeśli zawodnik zgłosi przeszkodzenie, sędzia odcinka może według uznania pozwolić mu na powtórny próbę przejechania odcinka. Decyzja sędziego o udzieleniu lub nie udzieleniu pozwolenia na powtórne przejechanie odcinka jest ostateczna. Jeśli sędzia zezwoli na ponowną próbę przejechania odcinka, próba ta powinna być wykonywana od miejsca wystąpienia przeszkodzenia. Wszystkie punkty karne otrzymane przed miejscem przeszkodzenia przy poprzedniej próbie **zostaną uwzględnione**.

1.9 Oznakowanie i ograniczenia odcinków obserwowanych:

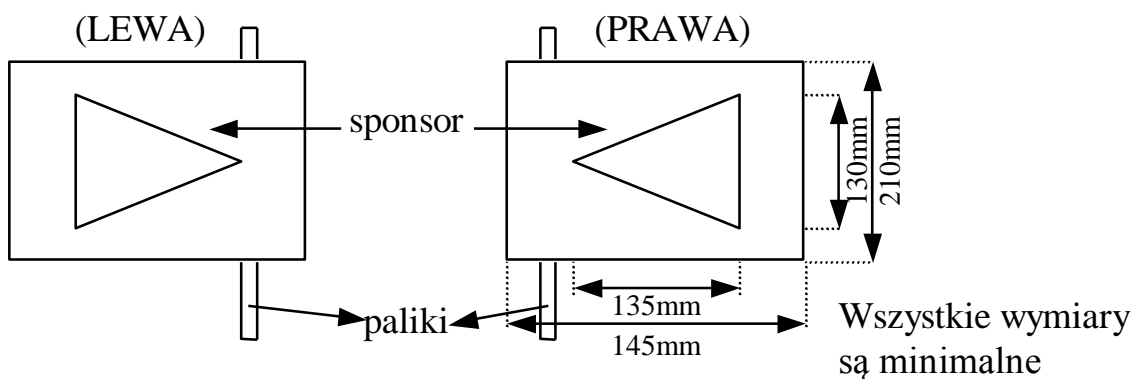
- 1.9.1** Granice i oznakowanie sekcji

Granice:

Sekcje powinny być ograniczone przez naturalne przeszkody oraz przy użyciu mocnej, wodoodpornej i dobrze widocznej taśmy przymocowanej do tych przeszkód lub do słupków. Słupki te muszą być mocno wbite w ziemię i umieszczone na tyle blisko siebie, aby zapobiec większym ruchom taśmy. Taśma musi znajdować się na wysokości, co najmniej 10 cm, ale nie więcej niż 30 cm nad ziemią. Rzeczywista szerokość odcinka wyznaczonej przez taśmy powinna wynosić, co najmniej 200cm. Jeśli taśma używana jest do oznakowania zewnętrznych granic sekcji lub jako wewnętrzny podział w sekcji, obowiązuje następująca reguła: zerwanie taśmy lub przejazd poza taśmą tak, że koło dotyka ziemi po przeciwnej stronie taśmy i nie podąża wyznaczoną trasą, uważane jest za błąd (5 pkt).

Oznakowanie:

Rzeczywista szerokość sekcji może zostać w pewnych miejscach zredukowana poprzez użycie „bramy” oznakowanej poniższymi znakami. Minimalna szerokość pomiędzy tymi znakami wynosi 120cm. W takim przypadku zawodnik musi przejechać pomiędzy tymi „znakami”. W przypadku użycia „bram” pomiędzy bramą a taśmą ograniczającą sekcję należy umieścić taśmę zapobiegającą zmianie kierunku przez zawodników i ponownemu przekraczaniu raz przejechanych bram.



Jeżeli taśma lub oznaczenie bramy zostanie przerwane, złamane lub wyrwane, musi zostać naprawione przed przejazdem następnego zawodnika. Dyrektor zawodów musi zapewnić odpowiednią ilość rezerwowej taśmy i znaków do każdej sekcji. Oprócz **powierzchni taśmy** do oznaczania granic wskazane jest użycie **taśmy** do kontroli widzów.

- 1.9.2** Organizator może zmienić układ odcinka obserwowanego pomiędzy poszczególnymi okrążeniami po przejeździe ostatniego zawodnika w poprzednim okrążeniu, a przejazdem pierwszego zawodnika następnego okrążenia. Wprowadzone zmiany nie mogą być powodem

zwiększenia czasu przeznaczanego na jazdę, ani stanowić podstawy protestu odnośnie punktacji zawodnika.

1.10 Punkty karne i wykluczenie:

1.10.1 Za czas:

- za każdą pełną minutę spóźnienia na start – 1 pkt
- za spóźnienie na start ponad 20 **minut** – wykluczenie
- za każdą pełną minutę spóźnienia na punkt kontroli czasu po pierwszym okrążeniu – 1 pkt
- za spóźnienie ponad 20 **minut** na punkt kontroli czasu po pierwszym okrążeniu – wykluczenie
- za każdą pełną minutę spóźnienia na metę – 1 pkt
- za spóźnienie na metę ponad 20 **minut** – wykluczenie

1.10.2 Za przejazd przez odcinek obserwowany:

- przejazd czysty – 0 pkt
- przejazd z jednym podparciem – 1 pkt
- przejazd z dwoma podparciami – 2 pkt
- przejazd z więcej niż dwoma podparciami – 3 pkt
- błąd – 5 pkt
- ominięcie odcinka – 20 pkt

Najwyższa punktacja na jaką zawodnik zasłużył na danym odcinku jest jedyną punktacją zawodnika na tym odcinku.

1.10.3 Przewinienia, za które można przyznać dodatkowe punkty karne, niezależnie od wcześniej otrzymanych za przejazd przez sekcję:

- mechanik kwestionuje decyzję sędziego odcinka dotyczącą przejazdu zawodnika – 5 pkt
- odmowa opuszczenia sekcji przez zawodnika (po przekroczeniu limitu czasu 1,5 **minuty** lub po popełnieniu błędu za 5 pkt) w czasie i miejscu wskazanym przez sędziego odcinka – 5 pkt
- nieprzestrzeganie regulaminu obowiązującego w korytarzu sekcji – 5 pkt
- nieprzestrzeganie kolejności przejazdu przez odcinki według ich numeracji – 20 pkt

1.10.4 Wykluczenie

- inne poważne przypadki nieodpowiedniego zachowania się w stosunku do osób urzędowych zawodnika lub mechanika,
- jazda na **motocyklu** bez kasku,
- brak oznakowania (na częściach motocykla podlegających znakowaniu) lub jego oficjalnego substytutu,

- zmiana motocykla lub zawodnika podczas zawodów,
- używanie niedozwolonych opon lub zmiana na oponę o innej konstrukcji, profilu, typie niż opona oryginalna,
- używanie niedozwolonego paliwa,
- używanie zakazanych środków medycznych (Art. 09.6.8. Kodu Medycznego),
- zmiana numeru zawodnika,
- wjazd na trasę w innym miejscu niż to, w którym zawodnik ją opuścił,
- trenowanie na odcinkach.

1.10.5 Rejestracja punktów

Zawodnik musi być zaopatrzony w indywidualną kartę wyników wykonaną z materiału wodoodpornego. Zawodnik jest odpowiedzialny za oznakowanie tej karty w każdej sekcji i okazywanie jej osobom urzędowym na każde wezwanie. W przypadku błędnego oznakowania karty wszystkie kwadraty zostaną przedziurawione za wyjątkiem kwadratu z prawidłową liczbą punktów karnych. Karty wyników mają pierwszeństwo, tabela wyników używana jest tylko w przypadku wątpliwości lub dyskusji. Każdy organizator zawodów musi zapewnić kontrolną tablicę wyników na wszystkich odcinkach.

1.10.6 Kary finansowe

Dyrektor zawodów może nałożyć na zawodnika następujące kary finansowe, które muszą być zatwierdzone przez Sędziego Główny Zawodów.

W przypadku nieodpowiedniego zachowania się zawodnika lub mechanika w stosunku do osób urzędowych:

- | | |
|-------------------------|----------|
| • pierwsze przewinienie | – 100 zł |
| • drugie przewinienie | – 200 zł |
| • trzecie przewinienie | – 300 zł |

W przypadku gdy mechanik nie spełnia następujących wymagań:

- noszenie skórzanych butów do kolan, długich spodni i koszulki oraz kasku podczas prowadzenia motocykla lub w obszarze odcinka,
- prawidłowe eksponowanie numeru na kasku i plastronie,
- podążanie tą samą trasą jak zawodnik,
może zostać ukarany tak jak zawodnik.

1.11 Definicje:

1.11.1 Błąd z zatrzymaniem – kara za wszystkie wykroczenia 5 pkt:

- jeśli motocykl przesunie się do tyłu (cofnie) z podparciem lub bez podparcia,

- jeśli motocykl dotyka przednim lub tylnym kołem ziemi (podłoża) poza taśmami odcinka,
- jeśli zawodnik lub motocykl uszkodzi, przesunie, przerwie lub wyrwie oznakowanie odcinka, paliki podtrzymujące taśmę lub taśmę,
- jeśli zawodnik opuszcza motocykl i ma obie nogi na ziemi po tej samej stronie motocykla lub poza motocyklem,
- jeśli zawodnik w czasie zatrzymania się z równoczesnym podparciem nie trzyma obu rąk na kierownicy,
- jeśli zawodnik nie ukończy (przejedzie) odcinka w dozwolonym czasie,
- jeśli motocykl lub zawodnik otrzymuje pomoc z zewnątrz,
- jeśli zawodnik lub mechanik zmieniają warunki panujące na odcinku obserwowanym,
- jeśli mechanik wejdzie na obszar odcinka bez zezwolenia osoby urzędowej,
- jeśli zawodnik, który zgłosił się do osoby urzędowej i oczekuje na wjazd, nie wjedzie na odcinek obserwowany pomimo wezwania osoby urzędowej,
- jeśli silnik motocykla zgaśnie, podczas gdy zawodnik podpira się lub jakakolwiek część motocykla z wyjątkiem opon dotyka ziemi, bez ruchu motocykla do przodu,
- jeśli kierownica motocykla dotknie ziemi,
- jeśli motocykl wykona pełną pętlę, przecinając pozostawiony przez siebie ślad któregośkolwiek koła,
- jeśli motocykl przejeżdża po niewłaściwej stronie oznakowania (bramka) zanim oś przedniego koła minie znak „Koniec sekcji”,
- jeśli przednie koło motocykla nie mijają linii „K” kończącej sekcję jako pierwsze,
- jeśli zawodnik przejeżdża sekcję śladem niezgodnym z jego grupą.

1.11.2 Podparcie

Każdy kontakt dowolnej części zawodnika lub jego motocykla (za wyjątkiem opon, podnóżków i płyty ochronnej silnika) z ziemią lub przeszkodą (drzewo, kamień, ściana, itp.). Nie uważa się za podparcie dotknięcie nogą gruntu lub innej przeszkody, jeżeli nastąpiło to bez zdjęcia nogi z podnóżka i bez zatrzymania ruchu motocykla.

1.11.3 Zatrzymanie

Uważa się, że nastąpiło zatrzymanie gdy motocykl przestaje się poruszać do przodu zgodnie z układem trasy.

1.12 Trening:

Trening na trasie rajdu jest zabroniony pod karą wykluczenia, przy czym odcinki obserwowane uważa się za część trasy.

1.13 Motocykle:

- 1.13.1** Motocykle muszą być wyposażone w przednie i tylne światła działające przy pracującym silniku, sygnał dźwiękowy i prędkościomierz. Motocykle muszą być rejestrowane i dopuszczone do ruchu drogowego. Za stan techniczny motocykla i jego zgodność z warunkami Kodeksu Drogowego odpowiada zawodnik, co stwierdza podpisem na protokole komisji technicznej.
- 1.13.2** Jeżeli zgłoszenie zawodnika i motocykla zostało przyjęte przez organizatora, zawodnik i motocykl nie może być zmieniony bez zgody Dyrektora zawodów.
- 1.13.3** Zmiana motocykla lub jeźdźca w czasie rajdu są karane wykluczeniem.
- 1.13.4** O ile organizator zabezpiecza numery piersiowo-plecowe, numery na motocyklu nie są wymagane.
- 1.13.5** Statyczny pomiar głośności
Test głośności.
Obowiązuje pomiar poziomu głośności wszystkich motocykli zgodnie z Regulaminem Technicznym Trial. Poziom głośności motocykla Trial mierzony z odległości 2 metrów nie może przekraczać 85 dB/A przy 5000 obrotów/min.

1.14 Wyposażenie zawodników:

- 1.14.1** Zawodnik powinien być wyposażony zgodnie z **Regulaminem Technicznym Trial**. Organizator powinien w miarę możliwości zabezpieczyć numery startowe plecowo-piersiowe. Zmiana tych numerów podczas zawodów karana jest wykluczeniem.
- 1.14.2** Narzędzia i pomoc
Każdy zawodnik startujący w MP może zgłosić jednego mechanika towarzyszącego mu na trasie i niosącego narzędzia. Zawodnik i jego mechanik muszą podpisać deklarację, że zawodnik jest odpowiedzialny za wszystkie poczynania mechanika. Mechanik nie będzie mógł przekroczyć granic sekcji o ile nie zostanie wyrażona zgoda przez osobę urzędową. Każdy mechanik musi wnieść opłatę nieprzekraczającą opłaty zawodnika. Mechanik musi podczas jazdy motocyklem przez cały czas nosić skórzane buty do kolan oraz kask zgodny z Regulaminem Technicznym Trial. Mechanik musi nosić plastron z numerem dostarczony przez organizatora, odpowiadający numerowi startowemu zawodnika, przez którego został zgłoszony, ale w innym kolorze. Plastron ten nie może być przekazywany i musi być noszony tylko przez zarejestrowanego mechanika. W razie wypadku może zostać zarejestrowany mechanik zastępczy. Numery powinny być zgodne z Regulaminem Technicznym Trial i powinny być wykonane w innych kolorach niż numery zawodników. Mechanik musi mieć

także numer przyklejony na tylnej stronie hełmu. Zawodnik może skorzystać z pomocy przy naprawie motocykla lub wymianie nie oznakowanej części w dowolnym miejscu trasy, z wyjątkiem odcinka i korytarza. Motocykl musi pokonać całą długość trasy przy pomocy własnego silnika lub dzięki wysiłkowi kierowcy, o ile organizator nie dopuści innej pomocy.

1.15 Klasyfikacja:

1.15.1 W rajdach międzynarodowych i w rajdach będących rundami Mistrzostw Polski obowiązuje klasyfikacja bez podziału na klasy motocykli. W rajdach do mistrzostw strefy lub okręgu klasyfikacja przeprowadzana jest w klasach wg pojemności silnika lub bez podziału na klasy.

1.15.2 GKSM ogłasza corocznie w Zasadach rozgrywek Trial, jak będzie prowadzona klasyfikacja w MP. Sposób klasyfikacji w Mistrzostwach Stref i Okręgów PZM ustalają odpowiednie komisje sportowe motocyklowe.

1.15.3 O wynikach zawodników w rajdzie decyduje suma punktów karnych. Mniejsza suma daje lepszy wynik.

1.15.4 W przypadku ex-aequo o lepszym miejscu decyduje w kolejności:

- większa liczba **odcinków obserwowanych** przejechanych z wynikiem 0 pkt,
- większa liczba **odcinków obserwowanych** przejechanych z wynikiem 1 pkt,
- większa liczba **odcinków obserwowanych** przejechanych z wynikiem 2 pkt,
- większa liczba **odcinków obserwowanych** przejechanych z wynikiem 3 pkt,
- najkrótszy czas ukończenia rajdu mierzony z dokładnością do 1 **sekundy**.

1.15.5 W rundach do mistrzostw prowadzona jest klasyfikacja do mistrzostw klubowych jak w rozdziale 3 Regulaminu Sportu Motocyklowego.

1.15.6 Może też być prowadzona klasyfikacja zespołów zgłoszonych, jeżeli konkurencję taką przewiduje Regulamin Uzupelniający Zawodów. Klasyfikacja zespołów zgłoszonych odbywa się na zasadzie sumy punktów uzyskanych przez trzech członków zespołu zgłoszonego. Dopuszczalna liczba członków zespołu musi być podana w Regulaminie Uzupelniającym Zawodów, jak też i określenie, o jaką nagrodę będą konkurować zespoły zgłoszone.

1.15.7 We wszystkich zawodach grupy II i III obowiązuje poniższa punktacja, za miejsca zajęte w poszczególnych rundach całego sezonu, w klasyfikacji generalnej lub/i w poszczególnych klasach.

I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	XIII	XIV	XV
20	17	15	13	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

1.16 Przerwanie zawodów:

Jeśli zawody zostaną przerwane w ich trakcie, Sędzia Zawodów powinien zdecydować, czy unieważnić zawody i wyniki, czy ogłosić wyniki i przyznać nagrody, jeśli okoliczności to usprawiedliwiają.

1.17 Nagrody:

Zawodnikom zostaną przyznane nagrody zgodnie z Zasadami rozgrywek Trial. Organizator może przyznać dodatkowo inne nagrody, których wykaz musi być podany do wiadomości zawodników przed startem.

1.18 Protesty:

1.18.1 Każdy protest musi być złożony na piśmie i poparty kaucją zwrotną w razie uznania protestu.

Protesty nie mogą być złożone później niż:

- w ciągu pół godziny po ogłoszeniu (wywieszeniu) wyników tymczasowych, jeżeli protest dotyczy wyników,
- w **ciągu 15 minut** od przybycia ostatniego zawodnika na metę jeżeli dotyczy zawodnika lub motocykla.

1.18.2 Protest powinien być poprzedzony prośbą o wyjaśnienie. Złożenie prośby o wyjaśnienie nie przedłuża czasu przewidzianego na składanie protestu. Protesty muszą być składane Dyrektorowi zawodów.

1.19 Postanowienia ogólne:

1.19.1 Zawodnik podpisujący zgłoszenie zobowiązuje stosować się do Regulaminu Sportu Motocyklowego PZM i Regulaminu Uzupełniającego Zawodów, jak również do wszystkich zarządzeń kierownictwa rajdu podanych w komunikatach biura zawodów.

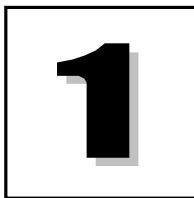
1.19.2 Organizator ubezpiecza motocykle znajdujące się w parku zamkniętym od ognia i kradzieży.

1.19.3 Organizator nie przyjmie na siebie odpowiedzialności za ewentualne szkody i straty powstałe w stosunku do zawodników i ich sprzętu, jak również za straty i szkody spowodowane przez zawodników w stosunku do osób trzecich i ich mienia.

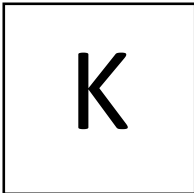
1.20 Wzory znaków kierunkowych i informacyjnych:



Zapowiedź odcinka obserwowanego, ustawiamy 20m-30m przed początkiem odcinka. Tło żółte, litery czarne.



Początek odcinka obserwowanego. Tło białe, cyfry czarne.



Koniec odcinka obserwowanego. Tło czerwone, cyfry czarne.

2.1 Zasady rozgrywek Otwartych Indywidualnych Mistrzostw Polski Trial:

- 2.1.1** Odbędzie się 10 rund, 5 rajdów dwudniowych OIMP – Otwartych Indywidualnych Mistrzostw Polski – dla zawodników w grupach A, B i C .
- 2.1.2** We wszystkich rundach będzie prowadzona klasyfikacja klubowa dla klubów posiadających licencję klubową uprawniającą do współzawodnictwa w sporcie motocyklowym.
- 2.1.3** Tytuły Mistrz Polski i Wicemistrz Polski będą nadawane:
- a) w konkurencji indywidualnej – w klasyfikacji generalnej oraz w klasach „Młodzik”, „Junior”, „Otwarta” i „Senior”,
 - b) w konkurencji klubowej.
- 2.1.4** Mistrzem Polski w klasyfikacji generalnej zostanie zawodnik z licencją A, który zdobędzie największą ilość punktów dodatnich ze **wszystkich rozegranych** rund Otwartych Indywidualnych Mistrzostw Polski w klasyfikacji generalnej z połączonych grup A, B i C.
- 2.1.5** Mistrzem Polski w klasie „Młodzik”, „Junior”, „Otwarta”, „Senior” i „Weteran” zostanie zawodnik z licencją A lub B, który zdobędzie największą ilość punktów dodatnich z **wszystkich rozegranych** rund Otwartych Indywidualnych Mistrzostw Polski w danej klasie z połączonych grup A, B i C.
- 2.1.6** Klubowym Mistrzem Polski zostanie Klub zrzeszony w PZM, którego zawodnicy zdobędą największą ilość punktów dodatnich z **wszystkich rozegranych** rund Otwartych Indywidualnych Mistrzostw Polski.
- 2.1.7** Do wyniku klubowego liczą się wszyscy zawodnicy danego klubu, według zajętych miejsc w klasyfikacji generalnej. Punkty dodatnie do klasyfikacji klubowej będą naliczane w następujący sposób:
- ostatni sklasyfikowany zawodnik otrzyma 1 punkt dodatni, przedostatni zawodnik otrzyma 2 punkty dodatnie i tak aż do 10-go miejsca. Za miejsca od 10-go do 4-go punkty będą naliczane w postępie co 2 punkty, natomiast za miejsca od 4-go do 1-go w postępie co 3 punkty. Maksymalna ilość punktów do zdobycia będzie zależała od ilości sklasyfikowanych zawodników w rundzie.
 - przykład: przy 15-tu sklasyfikowanych zawodnikach: I-27pkt, II-24, III-21, IV-18, V-16, VI-14, VII-12, VIII-10, IX-8, X-6, XI-5, XII-4, XIII-3, XIV-2, XV-1.
- 2.1.8** Przyznanie tytułów Mistrza Polski w konkurencji indywidualnej i klubowej **odbywa się** zgodnie z Regulaminem Sportu Motocyklowego. Ustala się minimalną ilość sklasyfikowanych zawodników i klubów dla przyznania tytułów mistrzowskich na:
- a) w konkurencji indywidualnej :
 - 6-ciu zawodników – Mistrz Polski,

- 9-ciu zawodników – V-ce Mistrz Polski,
- 12-tu zawodników – II V-ce Mistrz Polski.

b) w konkurencji klubowej:

- 6 klubów – trzy tytuły.

2.1.9 Konkurencja indywidualna będzie rozgrywana w klasyfikacji generalnej oraz w klasach wiekowych. Każdy zawodnik w trakcie całego sezonu może zgłosić się tylko w jednej klasie, **zgodnie z poniższym podziałem:**

- a)** Klasa „Młodzik” – zawodnicy z licencją A lub B urodzeni w latach **2002 do 1996** r. startujący na motocyklu o pojemności silnika do 125cm³, odpowiednim do posiadanych uprawnień. Pierwsze miejsce zdobędzie zawodnik, który uzyska największą ilość punktów dodatknych z **wszystkich rozegranych** rund OIMP w klasie Młodzik z połączonych grup A, B i C.
- Zawodnicy z licencją B, którzy nie ukończyli 13-tu lat mogą startować na motocyklu o pojemności silnika do 50cm³, pod warunkiem, że rajd odbywa się na terenie zamkniętym,
 - Zawodnicy z licencją B posiadający kartę motorowerową mogą startować na motocyklu o pojemności silnika do 125cm³, pod warunkiem, że rajd odbywa się na terenie zamkniętym.
- b)** Klasa „Junior” – zawodnicy z licencją A urodzeni w latach od **1995 do 1989** r. startujący na dowolnym motocyklu, odpowiednim do posiadanych uprawnień. Pierwsze miejsce zdobędzie zawodnik, który uzyska największą ilość punktów dodatknych z **wszystkich rozegranych** rund OIMP w klasie Junior z połączonych grup A, B i C.
- Zawodnicy z licencją A urodzeni w latach **1995 i 1994**, posiadający kartę motorowerową lub prawo jazdy kategorii A1, mogą startować na motocyklu o pojemności powyżej 50cm³, pod warunkiem, że rajd odbywa się na terenie zamkniętym.
- c)** Klasa „Otwarta” – zawodnicy z licencją A (bez ograniczeń wiekowych) startujący na dowolnym motocyklu, odpowiednim do posiadanych uprawnień. Pierwsze miejsce zdobędzie zawodnik, który uzyska największą ilość punktów dodatknych z **wszystkich rozegranych** rund OIMP w klasie Otwartej z połączonych grup A, B i C.
- d)** Klasa „Senior” – zawodnicy z licencją A urodzeni w latach od **1972** i starsi, startujący na dowolnym motocyklu, odpowiednim do posiadanych uprawnień. Pierwsze miejsce zdobędzie zawodnik, który uzyska największą ilość punktów dodatknych z **wszystkich rozegranych** rund OIMP w klasie Senior z połączonych grup B i C.
- e)** Klasa „Weteran” – zawodnicy z licencją A urodzeni w latach od **1967** i starsi, startujący na dowolnym motocyklu, odpowiednim do posiadanych uprawnień. Pierwsze miejsce zdobędzie zawodnik, który uzyska największą ilość punktów dodatknych z **wszystkich rozegranych** rund OIMP w klasie Weteran w grupie C.

2.1.10 Warunkiem sklasyfikowania poszczególnych klas w rundzie jest start minimum 6 zawodników w danej klasie. W przypadku startu mniej niż 6 zawodników klasy będą łączone. Przy łączeniu klas będzie obowiązywała zasada włączania klasy młodszej do starszej: Młodzików do Juniorów, Juniorów do Otwartej, do osiągnięcia limitu klasy. Klasa Senior będzie łączona z klasą Otwartą nie zależnie od tego, w której klasie będzie mniej niż 6 zawodników. Sposób łączenia klas, przyjęty podczas pierwszych zawodów będzie obowiązywał do chwili osiągnięcia przez daną klasę limitu minimum 6 zawodników.

2.1.11 Warunkiem zaliczenia punktów do IMP jest uzyskanie w poszczególnych rundach sumy punktów karnych mniejszej o 10% od maksymalnej liczby wynikającej z ilości sekcji razy 5. Jeżeli wynik da liczbę niecałkowitą to należy ją zaokrąglić w dół.

Przykład:

$39 \text{ OBS} \times 5 \text{ punktów} = 195 \text{ punktów} - 10\% (19,5 \text{ punktów}) = 175,5 \text{ punktów}$,
maksymalnie = 175 punktów.

2.1.12 W przypadku łączenia klas punkty dodatnie zdobyte przez zawodnika do IMP będą mu się liczyły do klasy, w której był zgłoszony.

2.1.13 We wszystkich rundach IMP odcinki obserwowane będą zróżnicowane, co do skali trudności w grupach: A – trudne, B – łatwe, C – bardzo łatwe.

2.1.14 Do startu w grupach „A”, „B” i „C” mają prawo zawodnicy z ważną licencją motocyklową wydaną przez własne Federacje Narodowe (FMN). Start w grupach „A”, „B” i „C” z wyłączeniem klasy Senior i Weteran jest na zasadzie dobrowolności i musi być zaznaczony w zgłoszeniu do zawodów. W trakcie sezonu wolno zawodnikowi zmienić grupę wyłącznie z niższej na wyższą.

2.1.15 Zawodnicy klasy Senior startują w grupie „B” lub „C”, natomiast zawodnicy klasy „Weteran” startują w grupie „C”.

2.1.16 Zawodnik na I-szym miejscu w grupie niższej zajmuje miejsce po ostatnim zawodniku z grupy wyższej. Najwyższą grupą jest „A”, następnie grupy „B” i „C”.

2.1.17 Punktacja za zajęte miejsca w klasyfikacji generalnej i klasach Młodzik, Junior, Otwarta, Senior i Weteran zgodnie z **Regulaminem Sportowym rajdów Trial**.

2.1.18 Numery startowe zgodne z **Regulaminem Technicznym rajdów Trial** dla zawodników zapewnia organizator. Dodatkowo na lampie motocykla przyklejony będzie numer startowy, którego tło będzie w kolorze oznaczającym grupę, w której startuje zawodnik.

Kolory oznaczające odpowiednie grupy:

- Grupa A – kolor czerwony
- Grupa B – kolor niebieski
- Grupa C – kolor zielony

Naklejka powinna być naklejona tak, aby nie zasłaniała światła lampy, powinna mieć wymiary minimalne 10cm x 6cm, a kolor cyfr musi być czarny i niezmywalny.

- 2.1.19** Zawodnicy, którzy zostali sklasyfikowani w klasyfikacji generalnej OIMP 2011, otrzymają na cały sezon 2012 numery zgodne z zajęтыми miejscami. Pozostali zawodnicy będą startować przez cały sezon z numerami takimi, jakie otrzymają na pierwszych zawodach.
- 2.1.20** Mechanik towarzyszący zawodnikowi musi mieć naklejony numer startowy swojego zawodnika na kasku. Mechanicy muszą być uwzględnieni w zgłoszeniu zawodnika i być ubezpieczeni od NNW (ważna licencja lub polisa). Mechanicy nie zgłoszeni do organizatora zawodów nie mają prawa wstępu na odcinki obserwowane.
- 2.1.21** W wynikach prowizorycznych każdej rundy będzie podana suma punktów karnych ze wszystkich odcinków obserwowanych z każdego okrążenia. Komisja obliczeń ma obowiązek zaznaczyć klasyfikację generalną i klubową oraz klasy Młodzik, Junior, Otwarta, Senior i Weteran na wynikach końcowych zawodów.
- 2.1.22** Organizator OIMP ma obowiązek przesłać wyniki oficjalne oraz listę startową zawodów w ciągu 48 godzin na adres następnego organizatora zawodów.
- 2.1.23** W zgłoszeniu do zawodów należy dodatkowo podać nazwisko przedstawiciela klubu, upoważnionego do reprezentowania Klubu wobec władz zawodów.
- 2.1.24** Za zgłoszenie zawodników do zawodów po terminie podanym w regulaminie zawodów, organizator pobierze opłatę wpisowego o 100% wyższą.
- 2.1.25** Zawodnicy startujący w klasie Młodzik w rundach odbywających się w Polsce, zwolnieni są z opłaty wpisowego pod warunkiem, że zgłoszenie zostanie dokonane w terminie podanym przez organizatora. Za zgłoszenia dokonane po terminie organizator pobierze opłatę zgodnie z **Regulaminem Finansowym**.
- 2.1.26** Odbiór techniczny motocykli zgodnie z Regulaminem Technicznym rajdów Trial, z tym, że rezygnuje się ze znakowania części i badania głośności motocykla.
- 2.1.27** Motocykl przedstawiony do odbioru technicznego musi spełniać wymogi Kodeksu Drogowego i RSM (nie dotyczy zawodów na trasach zamkniętych dla ruchu drogowego).
- 2.1.28** Rezygnuje się z zamkniętego parku maszyn.
- 2.1.29** Odcinki obserwowane muszą spełniać warunki określone w Regulaminie Sportowym rajdów Trial, dodatkowo ustala się ilość odcinków obserwowanych (sekcji) w rundzie na 30 w 3 okrążeniach (10 w 1 okrążeniu). Strzałki kierunkowe (bramki) muszą być wykonane w tym samym kolorze, co oznaczenie grupy: A - **czzerwona**, B - **niebieska**, C - **zielona**.
- 2.1.30** Do oznaczenia początku i końca odcinka mogą być używane tablice stosowane w MŚ i ME. Tablice muszą być w jednym kolorze, białym lub żółtym a napisy w kolorze czarnym. Zamiast

jedynek na początku odcinka będą tablice z numerem tego odcinka (np.: „3”), a na końcu odcinka będą tablice z napisem „END”.

2.1.31 Trasa rajdu zgodnie z Regulaminem Sportowym rajdów Trial, z tym, że długość 1 okrążenia nie może być większa niż 15 kilometrów, a zawody muszą się odbywać na trasie zamkniętej dla ruchu drogowego. Pomiar czasu po pierwszym okrążeniu i na koniec rajdu powinien być przeprowadzony bezpośrednio za ostatnią sekcją kończącą rajd, winien być oznakowany i dobrze widoczny.

2.1.32 Odbiór trasy i odcinków obserwowanych musi być dokonany w dniu poprzedzającym start do zawodów. Odbioru sekcji dokonuje komisja złożona z kierownika trasy, sędziego zawodów i osoby wyznaczonej przez **członka GKSM w sprawach rajdów Trial**.

2.1.33 Czas startu i limit czasu:

- a) limit czasu dla zawodnika na pokonanie odcinka wynosi 90 sekund. Czas jest mierzony od momentu gdy oś przedniego koła minie linię początku odcinka aż do chwili, gdy minie linię kończącą odcinek. Osoba funkcyjna na odcinku, odpowiedzialna za pomiar czasu, ma obowiązek po upływie 90 sek. zasygnalizować ten fakt jednym długim gwizdkiem, oznajmiającym popełnienie błędu,
- b) limit czasu dla zawodnika na pokonanie pierwszego okrążenia wynosi 50% czasu, podanego w Regulaminie Zawodów na pokonanie całej trasy,
- c) Czas startu do pierwszego dnia zawodów będzie losowany w Biurze Zawodów podczas przyjmowania zgłoszenia do zawodów. W drugim dniu zawodów kolejność startu będzie odwrotna do zajętych miejsc w klasyfikacji generalnej pierwszego dnia zawodów.

2.1.34 Do klasyfikacji końcowej OIMP zaliczone zostaną wszystkie rozegrane rundy.

2.1.35 Zawodnicy mają obowiązek stosowania maty **ekologicznej** pod motocyklem w czasie, gdy wykonywane są przy nim czynności obsługowe takie jak np.: tankowanie paliwa, smarowanie łańcucha, naprawy itp. Za brak maty środowiskowej zawodnik może zostać ukarany karą pieniężną.

2.1.36 W rundach OIMP Trial nie prowadzi się klasyfikacji medalowej.

2.1.37 W celu umożliwienia sprawnego przeprowadzenia zawodów ustala się, że lista zgłoszeń do zawodów na jedną godzinę przed startem zostanie zamknięta. Po zamknięciu listy zgłoszeń organizator nie może przyjmować żadnych nowych zgłoszeń zawodników. Należy dołożyć starań, aby zgłoszenia do zawodów były nadsyłane w terminie podanym przez organizatora.

2.1.38 W celu zachowania uroczystego charakteru zakończenia zawodów ustala się, że zawodnik powinien osobiście odebrać nagrody rzeczowe, puchary i dyplomy podczas uroczystego zakończenia zawodów. W innym razie nieodebrane nagrody przechodzą na własność organizatora zawodów.

3.1 Zasady rozgrywek Pucharu Polski Trial:

- 3.1.1** Zawody o Puchar Polski będą rozgrywane przy okazji organizowanych Otwartych Indywidualnych Mistrzostw Polski w Trialu oraz wybranych imprez strefowych.
- 3.1.2** Celem organizowanych zawodów jest umożliwienie startów amatorom i zaliczenie sprawdzianu praktycznego dla uzyskania certyfikatu i licencji oraz zapewnienie możliwości uprawiania dyscypliny Trial młodym, początkującym zawodnikom, kobietom i weteranom Trialu.
- 3.1.3** W zawodach mogą brać udział zawodnicy i zawodniczki bez licencji (startujący po raz pierwszy), z licencją B oraz zawodniczki z licencją A bez względu na wiek, zawodnicy z licencją A, którzy ukończyli 50 rok życia. Dopuszcza się możliwość startu zawodników zagranicznych z licencją wydaną przez własne Federacje Narodowe (FMN). Zawodnicy bez licencji, którzy nie ukończyli 18 lat muszą posiadać pisemną zgodę rodziców lub opiekunów prawnych na udział w zawodach.
- 3.1.4** Organizator zawodów ma obowiązek wydać regulamin uzupełniający zgodny z Regulaminem Sportu Motocyklowego, niniejszym Regulaminem Sportowym rajdów Trial i Regulaminem Technicznym rajdów Trial. Regulamin Uzupełniający Zawodów zatwierdza GKSM PZM.
- 3.1.5** Zgłoszenia do zawodów należy przesłać na adres organizatora w terminie podanym w Regulaminie Uzupełniającym Zawodów. Zgłoszenie powinno zawierać dane według Regulaminu Sportu Motocyklowego. Warunkiem dopuszczenia do zawodów jest przedłożenie organizatorowi następujących dokumentów:
- dowód tożsamości,
 - stosowne pozwolenie na prowadzenie pojazdu silnikowego,
 - aktualne badania lekarskie,
 - odpowiednią licencję w przypadku jej posiadania,
 - wypełnioną kartę zgłoszenia,
 - dowód wpłaty wpisowego,
 - dowód wpłaty ubezpieczenia NW (dotyczy zawodników bez licencji),
 - zgoda rodziców (w przypadku zawodników małoletnich bez licencji).
- 3.1.6** Wpisowe od jednego zawodnika zgłoszonego w ustalonym przez organizatora terminie wynosi 100 zł za jedną rundę. Za zgłoszenie zawodnika po tym terminie wpisowe będzie wynosiło 200 zł za jedną rundę. Zawodnicy nie będący członkami Klubów zrzeszonych w PZM opłacają wpisowe o 100% wyższe.
- 3.1.7** Odbiór techniczny odbywa się zgodnie z Regulaminem Technicznym rajdów Trial z tym, że rezygnuje się z oznakowania części i kontroli głośności motocykli. Motocykl przedstawiony do

odbioru technicznego musi spełniać wymogi Kodeksu Drogowego i Regulaminu Sportu Motocyklowego (nie dotyczy zawodów na trasach zamkniętych dla ruchu drogowego). Rezygnuje się z zamkniętego parku maszyn.

- 3.1.8** Numery startowe zapewni organizator. Tło numeru startowego musi być wykonane w kolorze żółtym, a cyfry w kolorze czarnym. Numer startowy nie może się powtórzyć z numerami nadanymi zawodnikom w OIMP Trial. **Zaleca się, aby zawodnikom startującym w Pucharze Polski przyznawać numery trzy cyfrowe** (od 100 wzwyż). Dodatkowo na lampie motocykla przyklejony będzie numer startowy, którego tło będzie w kolorze czerwonym a cyfry czarnym. Zawodnicy będą startować przez cały sezon 2012 z numerami takimi, jakie otrzymają na pierwszych zawodach. Numery będą nadawane według kolejności nadesłanych zgłoszeń.
- 3.1.9** Zawodnicy będą startować po odcinkach z Otwartych Indywidualnych Mistrzostw Polski z tym, że ograniczają ich tylko tablice początku i końca odcinka oraz taśmy. Strzałki kierunkowe dla grup A, B i C obowiązujące w OIMP, będą traktowane jako element oznakowania odcinka i zawodnik nie może ich najechać, zrzucić lub uszkodzić, ponieważ będzie to potraktowane jako błąd karany 5 punktami. Natomiast zawodnik ma prawo przejechać przez światło tych bramek w dowolnym kierunku.
- 3.1.10** W zawodach rozgrywanych na trasie do Mistrzostw Polski dopuszcza się pominięcie niektórych zbyt trudnych odcinków, jednak nie więcej niż 9 w całej rundzie. W zawodach strefowych będzie wyznaczony łatwiejszy ślad. Trasa zawodów musi być zamknięta dla ruchu drogowego.
- 3.1.11** Start do zawodów odbywa się zgodnie z Regulaminem Sportowym rajdów Trial. Kolejność startu będzie wyznaczona przez organizatora drogą losowania w momencie przyjmowania zgłoszenia w Biurze Zawodów. Zawodnicy zgłoszeni w Pucharze Polski startują jako pierwsi. Przerwa pomiędzy ostatnim zawodnikiem z Pucharu Polski, a pierwszym z Indywidualnych Mistrzostw Polski lub Strefy wyniesie 10 minut.
- 3.1.12** Maksymalny czas jazdy będzie wyznaczony zgodnie z Regulaminem Sportowym rajdów Trial. Nie wyznacza się limitu czasu na pokonanie 1-szego okrążenia oraz limitu na pokonanie odcinka.
- 3.1.13** W każdej rundzie o Puchar Polski będzie prowadzona klasyfikacja w klasach:
- Klasa „Maluch” – zawodnicy z licencją B lub bez licencji, urodzeni w latach **2002 do 1999 r.** startujący na motocyklu o pojemności silnika do 50cm³ (silniki czterosuwowe do 100cm³). Pierwsze miejsce zdobędzie zawodnik, który uzyska najmniejszą ilość punktów karnych w rundzie w klasie Maluch,

- Klasa „Otwarta” – zawodnicy z licencją B lub bez licencji, urodzeni w **1999 r.** i starsi, startujący na dowolnym motocyklu, odpowiednim do posiadanych uprawnień. Pierwsze miejsce zdobędzie zawodnik, który uzyska najmniejszą ilość punktów karnych w rundzie w klasie Otwartej,
- Klasa „Weteran” – zawodnicy z licencją lub bez licencji, urodzeni w **1967 r.** i starsi, startujący na dowolnym motocyklu, odpowiednim do posiadanych uprawnień. Pierwsze miejsce zdobędzie zawodnik, który uzyska najmniejszą ilość punktów karnych w rundzie w klasie Weteran,
- Klasa „Kobiety” – zawodniczki z licencją lub bez licencji, urodzone w **1999 r.** i starsze, startujące na dowolnym motocyklu, odpowiednim do posiadanych uprawnień. Pierwsze miejsce zdobędzie zawodniczka, która uzyska najmniejszą ilość punktów karnych w rundzie w klasie Kobiety.

Zawodnicy za zajęte miejsca w klasach otrzymają punkty zgodnie z Regulaminem Sportu Motocyklowego.

- 3.1.14** Nagrodami w zawodach 2 dniowych (dwie rundy) będą puchary dla **pierwszego zawodnika** w każdej klasie, który zdobędzie największą ilość punktów dodatnich łącznie za 2 dni.
- 3.1.15** Dopuszcza się możliwość udziału zawodnika tylko w jednym dniu zawodów z prawem do klasyfikacji końcowej.
- 3.1.16** Punktacja w zawodach oraz pozostałe sprawy regulaminowe nie ujęte w niniejszym regulaminie zgodnie z RSM i zasadami rozgrywek OIMP na 2011.
- 3.1.17** Warunkiem sklasyfikowania zawodników w zawodach o Puchar Polski jest udział w rundzie minimum 3 zawodników w danej klasie. W przypadku braku minimum 3 zawodników w danej klasie, klasy będą łączone a punkty dodatnie, zdobyte przez zawodnika w rundzie będą mu się liczyły do klasy, w której był zgłoszony. Przy łączeniu klas będzie obowiązywała zasada, że klasy „Maluch” i „Kobiety” będą łączone ze sobą, a klasa „Otwarta” z klasą „Weteran”. Jeśli jednak nadal jakieś połączone klasy nie uzyskają limitu 3 zawodników, to będą łączone z klasą w której wystartowało mniej zawodników.
- 3.1.18** Ze wszystkich odbytych rund będzie prowadzona klasyfikacja zgodnie z Regulaminem Sportowym rajdów Trial. Zawodnik, który uzyska największą ilość punktów dodatnich w danej klasie, ze wszystkich odbytych rund otrzyma na koniec sezonu „Puchar Polski” w danej klasie. Warunkiem przyznania pucharów jest sklasyfikowanie minimum 3 zawodników w klasyfikacji końcowej Pucharu Polski w danej klasie.
- 3.1.19** Zawodnicy mają obowiązek stosowania maty **ekologicznej** pod motocyklem w czasie, gdy wykonywane są przy nim czynności obsługowe takie jak np.: tankowanie paliwa, smarowanie

łańcucha, naprawy itp. Za brak maty środowiskowej zawodnik może zostać ukarany karą pieniężną.

- 3.1.20** Zawodnik bez licencji, który chce wystartować w zawodach o Puchar Polski musi przed startem zdać egzamin teoretyczny i wykupić ubezpieczenie NNW u organizatora zawodów. Jeśli wynik egzaminu będzie negatywny to zawodnik nie może wystartować w zawodach.
- 3.1.21** Zawodnik, który zdał egzamin teoretyczny i sklasyfikowany został przynajmniej w jednym dniu zawodów 2-dniowych o Puchar Polski może ubiegać się o licencję B. Zawodnik, który spełnił wymagania do uzyskania licencji, a nie wystąpił o jej nadanie, nie może startować w następnych rundach bez licencji.
- 3.1.22** Licencję A może uzyskać zawodnik, który posiada licencję B i został sklasyfikowany w obu dniach zawodów o Puchar Polski.

4.1 Konkursowa Jazda Motocyklem Classic Trial:

- 4.1.1** Konkursowa Jazda Motocyklem Classic Trial ma na celu umożliwienie posiadaczom motocykli zabytkowych spotkanie, wymianę doświadczeń oraz rywalizację na motocyklach, na których kiedyś startowano w rajdach Trial.
- 4.1.2** Poszczególne rundy KJMCT będą rozgrywane przy okazji organizowanych Rund Pucharu Polski w Trialu.
- 4.1.3** W KJMCT mogą brać udział zawodnicy z licencją i bez licencji, urodzeni w **1998** roku i starsi, posiadający odpowiednie uprawnienia do prowadzenia motocykli (zawodnicy bez licencji, którzy nie ukończyli 18 lat muszą przedstawić pisemną zgodę rodziców lub opiekunów prawnych). Wszyscy zawodnicy krajowi i zagraniczni nie posiadający ważnej licencji są zobowiązani przed startem w każdej rundzie KJMCT do wykupienia jednorazowego ubezpieczenia od NNW. Obowiązek ubezpieczenia tych zawodników spoczywa na organizatorach konkursu.
- 4.1.4** Organizator KJMCT ma obowiązek wydać Regulamin Uzupelniający Zawodów zgodny z niniejszym Regulaminem Sportowym rajdów Trial. Regulamin Uzupelniający zawodów zatwierdza GKS M PZM.
- 4.1.5** Zgłoszenia do KJMCT należy przesłać na adres organizatora w terminie podanym w Regulaminie Uzupelniającym Zawodów. Warunkiem dopuszczenia do KJMCT jest przedłożenie organizatorowi następujących dokumentów:
- dowód tożsamości,
 - stosowne pozwolenie na prowadzenie pojazdu silnikowego,
 - odpowiednia licencja w przypadku jej posiadania,
 - dowód wpłaty wpisowego,
 - dowód wpłaty ubezpieczenia NNW (dotyczy zawodników bez licencji),
 - zgoda opiekunów (w przypadku zawodników małoletnich bez licencji).
- 4.1.6** Wpisowe od jednego zawodnika zgłoszonego w ustalonym przez organizatora terminie wynosi 100,00 zł za jedną rundę. Za zgłoszenie zawodnika po tym terminie wpisowe będzie o 100% wyższe.
- 4.1.7** Odbiór techniczny – motocykl musi spełniać wymogi Kodeksu Drogowego (nie dotyczy KJMCT na trasach zamkniętych dla ruchu drogowego).
- Aby motocykl został uznany za Classic Trial, musi spełniać następujące warunki:
- silnik chłodzony powietrzem,
 - przedni i tylny hamulec bębnowy,
 - zawieszenie tylne – dwa amortyzatory montowane fabrycznie (twin shock),

- oraz wszystkie motocykle wyprodukowane przed 1965 rokiem (PRE 65).
- 4.1.8** Numery startowe zapewni organizator. Tło numeru czerwone, cyfry czarne, numery od 100 wzwyż. Numery startowe nie mogą powtórzyć się z numerami nadanymi zawodnikom startującym w Pucharze Polski.
- 4.1.9** W KJMCT odcinki, limit czasu na pokonanie OJO i pierwszego okrążenia oraz czas przejazdu trasy tak jak w Pucharze Polski. Trasa konkursu musi być zamknięta dla ruchu drogowego.
- 4.1.10** Na odcinkach OJO uczestników KJMCT ograniczają tylko tablice początku i końca odcinka oraz taśmy. Strzałki kierunkowe grup A, B, C obowiązujące w OIMP będą traktowane jako element oznakowania odcinka i najechanie ich, zrzucenie lub uszkodzenie będzie traktowane jako błąd za 5 punktów. Natomiast zawodnik ma prawo przejechać przez światło tych bramek w dowolnym kierunku.
- 4.1.11** W KJMCT ustala się minimalną ilość odcinków na 20, a maksymalną na 30 OJO w całej rundzie.
- 4.1.12** Kolejność startu będzie losowana przez organizatora w momencie przyjmowania zgłoszeń w Biurze Zawodów. Uczestnicy KJMCT będą startowali jako pierwsi, przerwa między ostatnim zawodnikiem KJMCT, a pierwszym zawodnikiem Pucharu Polski wyniesie 5 minut.
- 4.1.13** W każdym konkursie będzie prowadzona klasyfikacja generalna bez względu na wiek zawodnika i pojemność silnika motocykla. Punktacja zgodna z Regulaminem Sportowym rajdów Trial.
- 4.1.14** Aby wyniki KJMCT zostały zaliczone do klasyfikacji końcowej, w rundzie musi wystartować co najmniej trzech zawodników.
- 4.1.15** Nagrodami w konkursie dwudniowym (dwie rundy) będą puchary dla pierwszego zawodnika, który zdobędzie największą ilość punktów dodatknych łącznie za dwa dni. Dopuszcza się możliwość udziału zawodnika tylko w jednym dniu KJMCT z prawem do klasyfikacji końcowej.
- 4.1.16** Na koniec sezonu 2012 GKSM PZM ufunduje puchary dla trzech zawodników KJMCT, którzy w sezonie 2012 uzyskali największą ilość punktów dodatknych ze wszystkich odbytych rund KJMCT łącznie.
- 4.1.17** Pozostałe sprawy regulaminowe nie ujęte w niniejszym regulaminie – analogicznie do Regulaminu Sportowego rajdów Trial i zasad rozgrywek Pucharu Polski.

II. Regulamin Techniczny rajdów Trial

1. Definicja motocykla:

Termin motocykl określa wszystkie pojazdy mające mniej niż cztery koła napędzany silnikiem i przeznaczony do przewożenia jednej lub więcej osób, spośród których jedna jest prowadzącym pojazd. Koła muszą się stykać z ziemią, za wyjątkiem chwilowych sytuacji. W celu poruszania się po pewnych powierzchniach specjalnych jedno lub więcej kół może zostać zastąpione nartą, łyżwą lub obłożone łańcuchami.

3. Dowolność konstrukcji:

Zakładając, że motocykl spełnia wymogi określone przepisami FIM, przepisami dodatkowymi oraz określone warunki, których spełnienie wymagane jest podczas pewnych zawodów, nie ogranicza się marki, konstrukcji lub typu używanego motocykla. Z konstrukcji motocykli dwukołowych, jednośladowych (Grupa A) musi wynikać, że pojazd jest kierowany jedynie przez kierowcę. Konstrukcja motocykli z koszem (Grupa B) musi umożliwiać przewóz pasażera.

5. Kategorie i grupy motocykli:

Motocykle dzielą się na kategorie i grupy. Podział ten musi być zachowany na wszystkich zawodach. W ogólności współzawodnictwo pojazdów należących do różnych kategorii, grup i klas jest zabronione, chyba że przepisy dodatkowe określają to inaczej.

Kategoria I

Motocykle napędzane za pomocą jednego koła stykającego się z ziemią w jednym kierunku.

Grupa A1 – Motocykle dwukołowe, jednośladowe.

Motocykle dwukołowe pozostawiające jeden ślad na ziemi.

Grupa B1 - Pojazdy posiadające trzy koła zostawiające dwa ślady na ziemi składające się z motocykla zostawiającego jeden ślad i kosza pasażerskiego zostawiającego drugi ślad.

Grupa B2 – motocykle z koszem przytwierdzonym na stałe

Pojazdy z trzema kołami zostawiające dwa lub trzy ślady na ziemi w kierunku ruchu z koszem przytwierdzonym na stałe, który razem z motocyklem tworzy jedną całość. Jeśli motocykl

zostawia trzy ślady, linie przechodzące przez środek śladów pozostawionych przez koła motocykla nie mogą być oddalone o więcej niż 750 mm. Linie środkowe należy przeprowadzić wzdłuż śladu w kierunku ruchu. W Polsce rozgrywane są zawody tylko dla motocykli kategorii I grupy A1. Zawody dla pozostałych kategorii i grup ustalonych przez FIM mogą być rozgrywane na podstawie specjalnej uchwały GKSM.

7. Podział na klasy (wg FIM):

Grupy podzielone są na klasy w zależności od pojemności cylindrów jak przedstawiono w następującej tabeli. W ogólności podział ten musi być zachowany na wszystkich zawodach.

Kategoria I

Grupa A1

Klasa	ponad (cm ³)	do (cm ³)
50	-	50
80	50	80
100	80	100
125	100	125
175	125	175
250	175	250
400	250	400
500	400	500
750	500	750
1000	750	1000
1300	1000	1300

Grupy B1, B2

Takie same jak w przypadku A1 powyżej 175cm³.

Kategoria II

Grupa C – Specjalne motocykle dwukołowe

Grupa D – Specjalne motocykle trójkołowe

Grupa E – Skutery śnieżne

Grupa F – motocykle wyścigowe i żużlowe

Grupa G – Motocykle czterokołowe typu Quad

Są to terenowe motocykle czterokołowe z beczkowatymi kołami umieszczonymi na każdym z końców przekątnych pojazdu, składające się z kompletnego pojedynczego modułu z miejscem dla kierowcy siedzącego okrakiem, sterowane za pomocą kierownicy motocyklowej.

Kategoria III

Grupa J – Pojazdy z napędem elektrycznym (patrz artykuł 01.82 Regulaminu Technicznego Wyścigów).

11. Pomiar pojemności skokowej (silnik tłokowy):

Pojemność skokową silnika oblicza się wg wzoru:

$$V = \frac{\pi D^2}{4} \times C \text{ [cm}^3\text{]}$$

gdzie:

V = pojemność skokowa silnika

D = średnica cylindra

C = skok tłoka

$\pi = 3,14159... = \sim 3,1416$

Pomiary skoku i średnicy cylindra należy dokonać z dokładnością 0,1mm.

Gdy przy tej dokładności pomiaru, pojemność nieznacznie przekroczyła dozwoloną wartość, należy dokonać powtórnego pomiaru silnika zimnego z dokładnością do 0,01 mm. Wynik obliczeń należy wpisać z dokładnością dwóch cyfr po przecinku. W zawodach krajowych w przypadku silnika seryjnej produkcji dopuszcza się przelitrażowanie go o wielkość wynikającą z zastosowania nadwymiarów naprawczych przewidzianych fabrycznie dla danego modelu silnika. Za silnik produkcji seryjnej uważa się silnik, w którym nie dokonano zmian: - odlewu kadłuba, odlewu cylindra, skoku tłoka.

17. Doładowanie:

Udział w zawodach motocykli z doładowaniem jest zabroniony. Nie jest uznawany za doładowanie wtrysk paliwa.

25. Zastrzeżenia materiałów:

We wszystkich motocyklach zabronione jest użycie tytanu jako materiału konstrukcyjnego ramy, przedniego widelca, kierownicy, wahaczy i osi kół. Osie kół nie mogą być wykonane ze stopów lekkich.

27. Urządzenia rozruchowe:

Motocykle rajdowe muszą być wyposażone w urządzenia rozruchowe.

29. Osłony mechanizmów przenoszenia napędów:

Pośrednie zębate koło napędowe musi być osłonięte. Osłona łańcucha musi być przytwierdzona w taki sposób, aby zabezpieczyć przed przycięciem pomiędzy dolnym biegiem łańcucha a kołem zębatym na tylnym kole.

31. Układ wydechowy:

Układy wydechowe muszą całkowicie odpowiadać wymaganiom przepisów o kontroli i głośności (patrz pkt. 4.79). Układ wydechowy nie może wystawać do tyłu poza linię pionową styczną do tylnego zarysu bieźnika. Koniec układu wydechowego na długości minimum 30 mm musi być poziomy i równoległy do podłużnej osi motocykla (z tolerancją +/- 10°).

33. Kierownice:

Szerokość kierownicy nie może być mniejsza niż 600 mm i większa niż 850 mm.

Maksymalna długość rękojeści zamocowanych na kierownicy nie może przekraczać 150 mm.

Końce kierownicy muszą być zaczipowane trwałym materiałem lub pokryte gumą.

Minimalny kąt skrętu kierownicy musi wynosić 20° w każdą stronę od położenia środkowego.

Obowiązuje zainstalowanie zderzaka zapewniającego odstęp co najmniej 30 mm między kierownicą z dźwigniami ręcznymi a zbiornikiem motocykla przy największym skręcie koła w każdą stronę. Uchwyty mocujące kierownicę do widelca muszą być tak wykonane i mieć taki promień by nie powodowały pęknięcia rury kierownicy. Jeżeli na kierownicy zamocowane są osłony rąk, muszą one być wykonane z materiału odpornego na uderzenia (niełamliwego), a

otwór na dłonie musi być stale otwarty. Zabroniona jest naprawa metodą spawania kierownic wykonanych ze stopów lekkich.

35. Dźwignie sterujące:

Wszystkie dźwignie na kierownicy, muszą być zakończone kulkami o średnicy min. 16 mm stanowiącymi integralną część dźwigni. Kulki te mogą być także spłaszczone, lecz wszystkie ich strony muszą być zaokrąglone, a grubość spłaszczonej części kulki musi wynosić min. 14 mm. Długość dźwigni mierzona od osi obrotu do zewnętrznej powierzchni kulki nie może być większa niż 200 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.

37. Sterowanie przepustnicy:

Rękojeść pokrętła przepustnicy, gdy nie jest trzymana ręką, musi zamykać się samoczynnie. Motocykle muszą być wyposażone w wyłącznik zapłonu łatwo dostępny na kierownicy.

39. Podnóżki:

Podnóżki muszą być umieszczone nie wyżej niż 50 mm ponad linią łączącą osie obrotu kół (przy normalnie obciążonym motocyklu) oraz przed linią pionową przechodzącą przez środek tylnego koła. Muszą być usytuowane w sposób pozwalający na łatwą obsługę dźwigni nożnych. Dla bezpieczeństwa końce podnóżków muszą być zaokrąglone promieniem co najmniej 8 mm (patrz rys.1). Podnóżki mogą być składane, pod warunkiem zamontowania urządzenia powodującego automatyczne ich powracanie do położenia normalnego.

41. Hamulce:

Wszystkie motocykle muszą posiadać co najmniej dwa efektywnie działające hamulce (po jednym na każde koło), sterowane niezależnie i umieszczone koncentrycznie. Tarcze hamulcowe posiadające ostre krawędzie (typu zęby piły) są zabronione. Minimalna średnica otworów w tarczach hamulcowych to 3 mm a maksymalna 5mm.

43. Błotniki:

Błotniki muszą być szersze od opon. Przedni błotnik musi osłaniać co najmniej 100° obwodu koła. Kąt utworzony przez dwie linie, jedną poprowadzoną od przedniego brzegu błotnika do

środką przedniego koła i drugą poprowadzoną poziomo przez środek koła, wzdłuż motocykla, musi zawierać się między 45° a 60° . Tylony błotnik musi osłaniać co najmniej 80° obwodu koła. Kąt utworzony przez dwie linie, jedną poprowadzoną od tylnego brzegu błotnika do środka koła i drugą poprowadzoną poziomo przez środek koła, wzdłuż motocykla, nie może przekraczać 60° (z zawodnikiem siedzącym na motocyklu - patrz rysunki).

47. Koła, obręcze, opony:

Wszelkie pomiary opon muszą być dokonywane po zamontowaniu ich na obręcz i po napompowaniu do ciśnienia 1 kg/cm^2 . Pomiar musi być dokonywany na odcinku opony położonym pod kątem 90° w stosunku do gruntu. Niedozwolone są jakiegokolwiek przeróbki obręczy w stosunku do wykonania fabrycznego, z wyjątkiem sprych, zaworów i trzymaczy opon.

49. Opony Trial:

Szerokość zamontowanej opony nie może przekraczać 115 mm . Głębokość profilu (A) mierzona pod kątem prostym do powierzchni bieżnika nie może przekraczać 13 mm . Profile bieżnika znajdujące się na tym samym obwodzie muszą być tej samej wysokości. Przestrzenie pomiędzy profilami nie mogą być szersze niż $9,5 \text{ mm}$ w poprzek opony (B) i 13 mm w kierunku obwodowym

(C). Przestrzenie pomiędzy skrajnymi profilami mierzone na obwodzie opony nie mogą być szersze niż 22 mm (D).

Przestrzeń pomiędzy profilami biegnąca pod kątem prostym do boku opony nie może przebiegać przez całą szerokość opony, lecz musi być przerwana co najmniej jednym profilem (patrz rys.). Dozwolone są jedynie opony dostępne normalnie w handlu. Muszą one znajdować się w katalogach wyrobów producenta dostępnych dla wszystkich. Opony muszą być wyprodukowane zgodnie z przepisami Europejskiej Organizacji Technicznej Opon i Obręczy (ETRTO), spełniając wymogi dotyczące obciążenia i szerokości.

Wszystkie klocki bieżnika (oprócz bocznych) muszą być prostokątne, o bokach równoległych pod kątem prostym do osi opony (opona musi wyglądać tak samo z obu stron - odwróconą i nie odwróconą).

56. Oświetlenie, wyposażenie sygnalizacyjne i szybkościomierze:

Motocykle i ich wyposażenie muszą odpowiadać przepisom prawa o ruchu drogowym oraz innym przepisom wyspecyfikowanym w regulaminie zawodów.

Musi być zamontowana tylna lampa odpowiadająca przepisom drogowym kraju w jakim zarejestrowany jest motocykl.

63. Paliwa i oleje:

Wszystkie motocykle muszą stosować benzynę bezołowiową ogólnie dostępną w handlu. Metody kontroli paliwa podaje regulamin techniczny FIM 01.63.

65. Wyposażenie i ubrania ochronne:

65.1 Ubrania i obuwie

Podczas treningów i zawodów zawodnicy muszą być ubrani w następujący sposób: ubranie ochronne z materiału lub skóry, buty do kolan i rękawiczki ze skóry lub materiału ekwiwalentnego; zawodnicy mają prawo zdjąć rękawiczki.

65.2 Materiały zastępujące skórę

Materiały te muszą być ekwiwalentne dla skóry bydlęcej o grubości co najmniej 1,5 mm i mieć następującą charakterystykę:

- a) niepalny,
- b) odporny na ścieranie,
- c) posiadający wysoki współczynnik tarcia ze wszystkimi typami asfaltu,
- d) wchłaniający pot,
- e) nietoksyczny i nie alergiczny,
- f) nietopliwy.

67. 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 oficjalny znak zatwierdzający określony w art. 70. W czasie gdy zawodnik jedzie na motocyklu, kask musi być dobrze zapięty. Nieprzestrzeganie tego przepisu spowoduje wykluczenie.

69. Kontrola kasków:

Komisja techniczna zawodów powinna sprawdzić przed startem czy kaski zawodników odpowiadają wymienionym w poprzednim artykule wymaganiom. Kaski używane w zawodach muszą być nieuszkodzone i nie mogą być naprawiane. W przypadku stwierdzenia przez Dyrektora zawodów, sędziego czy komisję techniczną iż kask jest uszkodzony, znak zatwierdzający zostanie natychmiast usunięty. Po wypadku kask musi być przedstawiony do

kontroli komisji technicznej. Kask powinien być szczelnie dopasowany do głowy zawodnika. W czasie jazdy zawodnik musi mieć kask dokładnie zapięty. Komisarz techniczny w miarę możliwości powinien podczas odbioru technicznego sprawdzić czy pasek zapięcia kasku nie zsuwa się z brody zawodnika i czy kask nie daje się zsunąć z głowy do tyłu przy zapiętych pasku.

70. Znaki zatwierdzające:

Kaski używane w zawodach muszą posiadać znaki zatwierdzające jednej z federacji narodowych zrzeszonych w FIM. Wzory znaków zatwierdzających i spis norm jakim powinny odpowiadać kaski - patrz komunikat GKSM.

71. Okulary i szyby ochronne:

Dozwolone jest używanie okularów i szyb ochronnych z elastycznego materiału pod warunkiem, że nie stanowią one integralnej części kasku i nie są porysowane.

73. Barwy narodowe kasków:

W międzynarodowych zawodach zespołowych zawodników obowiązuje używanie kasków w ustalonych barwach narodowych. Zawodników polskich obowiązuje używanie kasków w kolorze białym z czerwonym poziomym paskiem na obrzeżu. Lista barw kasków dla innych państw - patrz regulamin techniczny FIM. Niezależnie od powyższych barw posiadacze tytułu Mistrza Świata lub Mistrza Kraju mogą umieścić na kasku pas szerokości 50 mm przebiegający centralnie od przodu do tyłu w barwach tęczowych lub narodowych. W zawodach rozgrywanych pomiędzy zespołami narodowymi kaski wszystkich członków zespołu, niezależnie od barw narodowych muszą mieć naklejone na bokach flagi narodowe lub godło w formacie 7,5 cm x 7,5cm. Oznakowania kasków wykonane być mogą jedynie metodą klejenia taśm barwnych.

75. Godło FIM:

W pewnych okolicznościach FIM może zezwolić na umieszczenie swojego godła na częściach ekwipunku dla oznaczenia, że są one zgodne z wymaganiami przepisów wydanych przez FIM. Gdy to zezwolenie jest wydane, a ekwipunek jest w dobrym stanie, znak ten stanowi gwarancję zgodności sprzętu z wymaganiami FIM.

76. Numery startowe piersiowo-plecowe (plastrony):

Numery startowe umieszczone na plastronach muszą odpowiadać następującym wymaganiom:

- cyfry koloru czarnego, tło białe,
- minimalne wymiary tła – 25cm x 25cm,
- wysokość cyfr 15cm,
- szerokość cyfry 6cm,
- grubość linii 2cm,
- jedynie obszar poza kwadratem 25cm x 25cm może być użyty do umieszczenia reklam.

Plastry wykonane z materiałów plastikowych są niedozwolone.

77. Kontrola:

77.1 Przepisy ogólne

Kierownik komisji technicznej musi być obecny na miejscu zawodów na 1 godzinę przed rozpoczęciem odbioru technicznego. Musi on poinformować Dyrektora zawodów o swoim przybyciu. Kierownik komisji technicznej powinien zapoznać członków komisji technicznej z ich obowiązkami i jest odpowiedzialny za ich właściwe wykonanie. Kontrola techniczna powinna być poprzedzona kontrolą dokumentów (dowód rejestracyjny, OC, pozwolenie na prowadzenie pojazdu - odbiór wstępny), wypełnieniem właściwego formularza i ewentualną kontrolą medyczną. Na odbiór techniczny zawodnik lub jego mechanik musi zgłosić się wraz z motocyklem w czasie określonym w Regulaminie Uzupelniającym. Na żądanie komisji technicznej zawodnicy muszą stawić się na odbiorze technicznym osobiście. Kierownik komisji technicznej musi sporządzić listę motocykli przyjętych podczas kontroli i poinformować Dyrektora zawodów o wynikach odbioru technicznego. Zawodnik nie podporządkowujący się wymogom podanym wyżej może być wykluczony z zawodów.

Dyrektor zawodów może nie dopuścić do zawodów zawodnika, który stanowi niebezpieczeństwo dla innych zawodników lub widzów. Maksymalna ilość osób obecnych przy odbiorze technicznym to zawodnik plus dwie osoby. Dodatkowo na zawodach drużynowych dozwolona jest obecność kierownika drużyny.

77.2 Przepisy szczegółowe

1. Odbiór techniczny musi być przeprowadzony w czasie podanym w Regulaminie Uzupelniającym zawodów.
2. Zawodnik musi przedstawić motocykl czysty i zgodny z wymogami przepisów FIM. Musi mieć także wypełnioną kartę odbioru technicznego.

3. Zawodnik musi przedstawić swoje wyposażenie, a zwłaszcza kask i numer startowy piersiowo-plecowy.
4. Zawodnik może przedstawić do odbioru tylko jeden motocykl.
5. Na początku odbioru może być przeprowadzony pomiar głośności. Poziom głośności winien być odnotowany w karcie odbioru technicznego a tłumik oznakowany farbą.
6. Motocykl po kontroli musi być oznakowany przy pomocy farby lub naklejki.
7. Po odbiorze technicznym wszystkie motocykle muszą pozostawać w parku zamkniętym do 10 minut przed startem.
8. Po przyjeździe na metę wszystkie motocykle muszą pozostawać w parku zamkniętym w ciągu 30 minut od przyjazdu ostatniego zawodnika. Mogą być one poddane kontroli na życzenie kierownictwa zawodów lub w razie złożenia protestu.

77.3 Motocykle niebezpieczne

Jeśli podczas treningu lub w czasie zawodów członek komisji technicznej stwierdzi, że jakiś motocykl jest uszkodzony i może stanowić zagrożenie dla innych zawodników, musi natychmiast zawiadomić o tym Dyrektora zawodów lub jego zastępcę. Ich obowiązkiem jest wykluczenie takiego motocykla z brania udziału w treningu jak i zawodach.

79. Kontrola głośności:

Poziom głośności powinien być mierzony w następujący sposób:

mikrofon musi być umieszczony na wysokości wylotu układu wydechowego, ale nie mniejszej niż 20cm nad gruntem i w odległości 0,5m mierzonej pod kątem 45° do osi wzdłużnej układu. Jeśli zachowanie minimalnej wysokości 20 cm jest niemożliwe, pomiar może być także przeprowadzony przy mikrofonie umieszczonym z góry układu pod kątem 45°. Podczas pomiaru motocykl musi być na biegu neutralnym (na luzie). Po przeprowadzeniu pomiaru, tłumik musi być oznakowany i jego wymiana jest zabroniona z wyjątkiem wymiany na zapasowy tłumik poddany przedtem pomiarowi głośności i oznakowany. Zawodnik po uruchomieniu silnika zwiększa jego obroty na biegu jałowym do wielkości pomiarowej. Pomiar odbywa się po osiągnięciu 5000 obr/min. Motocykle, które przekraczają dozwolony poziom głośności mogą być przedstawione do kontroli kilkakrotnie.

Maksymalny poziom głośności: 94dB/A.

W czasie pomiaru hałas z otoczenia nie może przekraczać poziomu 80dB/A w promieniu 5 metrów od wylotu spalin. Ze względu na wpływ temperatury otoczenia na wyniki pomiarów, przy pomiarach przeprowadzanych w temperaturze poniżej 10°C stosuje się tolerancję +1dB/A, a przy temperaturze poniżej 0°C tolerancję +2dB/A.

79.1 Kontrola głośności po zawodach

Jeśli w zawodach przewidziana jest końcowa kontrola motocykli przed ogłoszeniem wyników, to kontrola taka musi obejmować także pomiar poziomu głośności co najmniej trzech pierwszych motocykli z końcowej klasyfikacji. Przy pomiarze stosuje się tolerancję 1dB/A.

79.2 Kontrola głośności w czasie zawodów

Jeśli w zawodach przewidziany jest pomiar poziomu głośności w trakcie zawodów, to podczas tego pomiaru nie stosuje się tolerancji.

80. Wskazówki dotyczące użycia urządzeń do pomiaru głośności:

Pomiaru głośności nie powinno się przeprowadzać podczas deszczu lub nadmiernej wilgotności. Przy wietrze większym niż umiarkowany motocykle powinny stać przodem do kierunku wiatru. Wyniki pomiaru zawsze zaokrągla się w dół np. 94,9dB/A = 94dB/A.

Dla poszczególnych klas przyrządów pomiarowych stosuje się tolerancję odczytu:

- Miernik typu 1: minus 1dB/A,
- Miernik typu 2: minus dB/A.

Powyższe tolerancje można kumulować z tolerancjami wymienionymi w punktach 79 i 79.1.

III. Regulamin Finansowy – wpłaty i wypłaty w rajdach Trial

1.1 Nagrody w Otwartych Indywidualnych Mistrzostwach Polski:

- 1.1.1** Zawodnikom, którzy zostaną sklasyfikowani w rundach o Mistrzostwo Polski przysługują nagrody finansowe.
- 1.1.2** Organizator zawodów Otwartych Indywidualnych Mistrzostw Polski dokona wypłaty nagród pieniężnych zawodnikom w zależności od zajętego miejsca w klasyfikacji generalnej.
- 1.1.3** Wypłata nagrody indywidualnej dotyczy każdej rundy oddzielnie.
- 1.1.4** Nagrody finansowe w Otwartych Indywidualnych Mistrzostwach Polski w klasyfikacji generalnej danej rundy dotyczą pierwszych sześciu miejsc, bez względu na ilość startujących zawodników. Wypłaty za rundę następują w polskich złotych, wg stawek określonych w poniższej tabeli:

Miejsce	Kwota
I	330
II	270
III	230
IV	190
V	150
VI	120
Suma	1290

- 1.1.5** Kwoty wymienione w powyższej tabeli są kwotami brutto minimalnymi płatnymi przez organizatora zawodów.
- 1.1.6** Wypłaty nagród pieniężnych zawodnikom dokonuje organizator bezpośrednio po ogłoszeniu ostatecznych wyników zawodów zawodnikowi lub upoważnionemu przedstawicielowi klubu. W przypadku nie odebrania pieniędzy, należność powinna być przekazana pocztą na adres zawodnika lub klubu, nie później jednak niż w terminie **7 dni** od dnia zakończenia zawodów.

1.1.7 Zawodnikom, którzy zostaną sklasyfikowani na miejscach I-III w rundach o Mistrzostwo Polski, przysługują puchary sportowe według podziału na grupy i klasy określone w poniższej tabeli:

Grupa/Klasa	Miejsce	Miejsce	Miejsce
Grupa A	I	II	III
Grupa B	I	II	III
Grupa C	I	II	III
Klasa Młodzik	I	II	III

1.1.8 Puchary sportowe określone w powyższej tabeli wręczane będą łącznie za 2 dni.

1.1.9 Na zakończenie sezonu, zawodnikom startującym w Otwartych Indywidualnych Mistrzostwach Polski, którzy zostaną sklasyfikowani na miejscach I-III w klasyfikacji generalnej swojej grupy lub/i klasy, przysługują puchary sportowe.

1.2 Nagrody w Pucharze Polski i Konkursowej Jeździe Motocyklem Classic Trial:

1.2.1 Zawodnikom, którzy zostaną sklasyfikowani na I miejscu w zawodach Pucharu Polski i Konkursowej Jeździe Motocyklem Classic Trial, przysługują puchary sportowe według podziału na konkurencje i klasy określone w poniższej tabeli:

Konkurencja	Klasa	Miejsce
Puchar Polski	Maluch	I
	Otwarta	I
	Weteran	I
	Kobiety	I
KJMCT	-----	I

1.2.2 Puchary sportowe określone w powyższej tabeli wręczane będą łącznie za 2 dni.

1.2.3 Na zakończenie sezonu, zawodnikom startującym w Pucharze Polski oraz w Konkursowej Jeździe Motocyklem Classic Trial, którzy zostaną sklasyfikowani na miejscach I-III w klasyfikacji generalnej swojej konkurencji, a w Pucharze Polski w swojej klasie, przysługują puchary sportowe.

1.3 Opłaty w Otwartych Indywidualnych Mistrzostwach Polski, Pucharze Polski i

Konkursowej Jeździe Motocyklem Classic Trial:

- 1.3.1** Za wystawienie nowej licencji wraz z ubezpieczeniem – patrz Komunikat Biura Sportu i Marketingu z dnia 22.12.2011r.
- 1.3.2** Za wystawienie duplikatu licencji – 50 + 40zł druk
- 1.3.3** Za egzamin na certyfikat sportowy – 50 zł
- 1.3.4** Wpisowe do zawodów od zawodnika zgłoszonego w terminie – opłaty podane za każdą rundę:
- **Mistrzostwa Polski** – 100 zł
 - **Puchar Polski** – 100 zł
 - **Konkursowa Jazda Motocyklem Classic Trial** – 100 zł
- 1.3.5** Wpisowe do zawodów od zawodnika zgłoszonego po terminie – opłaty podane za każdą rundę:
- **Mistrzostwa Polski** – 200 zł
 - **Puchar Polski** – 200 zł
 - **Konkursowa Jazda Motocyklem Classic Trial** – 200 zł
- 1.3.6** Zawodnicy klasy „Młodzik” startujący w Mistrzostwach Polski, zgłoszeni w terminie są zwolnieni z opłaty wpisowego.
- 1.3.7** Kaucja przy składaniu protestu w zawodach – 200 zł
- 1.3.8** Za spóźnienie do odbioru technicznego i wyznaczenie nowego terminu – 100 zł
- 1.3.9** Brak maty ekologicznej – 300 zł
- 1.3.10** Za nieterminowe nadesłanie regulaminu zawodów do zatwierdzenia, za każdy dzień opóźnienia – 50 zł

IV. Załączniki

- 1. Harmonogram ramowy zawodów.**
- 2. Karta zgłoszenia do zawodów.**
- 3. Protokół z odbioru technicznego motocykli.**
- 4. Oświadczenie uczestnika pełnoletniego.**
- 5. Oświadczenie rodzica/opiekuna.**
- 6. Sprawozdanie Sędziego Zawodów.**

Załącznik nr 1 – Harmonogram ramowy zawodów



Dzień pierwszy - Sobota

- godziny otwarcia biura zawodów: 08.00 - 19.00
- odbiór techniczny: 08.30 – 10.00
- egzamin teoretyczny na licencję: 10.00
- odprawa Sędziego Zawodów z zawodnikami: 10.30
- start pierwszego zawodnika (w kolejności KJM, PP, OIMP): 11.00
- przyjazd zawodników na metę: 16.00 – 17.00
- ogłoszenie wyników: 17.00 – 17.30

Dzień drugi - Niedziela

- otwarcie biura zawodów: 08.00
- dodatkowy odbiór techniczny: 08.00 – 09.00
- egzamin teoretyczny na licencję: 09.00
- start pierwszego zawodnika (w kolejności KJM, PP, OIMP): 10.00
- przyjazd zawodników na metę: 15.00 – 16.00
- ogłoszenie wyników: 16.00 – 16.30
- zakończenie zawodów: 16.30

.....
Nazwa Klubu.....
Adres Klubu**KARTA ZGŁOSZENIA DO ZAWODÓW:**.....

L.p	Nazwisko i imię zawodnika	Adres zamieszkania	Data urodzenia	Nr lic. PZM	Grupa	Klasa	Marka motocykla / pojemność	Znam RSM i zobowiązuję się przestrzegać jego postanowień. Podpis	Uwagi
1									
2									
3									
4									
5									
6									
7									
8									

Kierownikiem zespołu wyznaczony został Kolega:.....

Zawodnicy otrzymali zgodę Klubu na start w zawodach i złożyli własnoręcznie podpis na niniejszym zgłoszeniu znając Regulamin Zawodów RSM – PZM i deklarują swoje podporządkowanie się Regulaminowi i zarządzeniom Kierownictwa Zawodów

Miejscowość....., dnia..... Podpis osoby upoważnionej Pieczęć Klubu

.....
Organizator.....
Nazwa zawodów

PROTOKÓŁ Z ODBIORU TECHNICZNEGO MOTOCYKLI

Miejscowość..... data

L.p.	Nr startowy	Nazwisko i imię zawodnika	Numer prawa jazdy lub karty moto/rowerowej	Nr ramy	Marka motocykla / pojemność silnika ccm,	Motocykl jest sprawny technicznie	Podpis zawodnika	
							I Runda	II Runda
1								
2								
3								
4								
5								
6								
7								
8								
9								
10								

Podpis Kierownika Komisji technicznej.....



.....
imię i nazwisko

.....dnia.....
miejsowość

.....
adres zamieszkania

.....
nr. dowodu tożsamości

O Ś W I A D C Z E N I E

uczestnika pełnoletniego

W związku ze startem w zawodach motocyklowych w specjalności „TRIAL” – KJM* organizowanych

w dniach w miejscowości.....

oświadczam że:

1. Jestem ubezpieczony od następstw nieszczęśliwych wypadków (NNW) i od odpowiedzialności cywilnej (OC) z tytułu udziału w motocyklowych zawodach sportowych typu „TRIAL” – KJM.
2. Biorę pełną odpowiedzialność za wszelkie szkody wyrządzone przeze mnie podczas brania udziału w wyżej wymienionych zawodach.
3. Nie będę rościł żadnych pretensji do organizatorów tych zawodów w związku ze szkodami poniesionymi podczas brania udziału w wyżej wymienionych zawodach.
4. Jestem świadomy charakteru zawodów, w których biorę udział
5. Znam postanowienia Regulaminu Sportu Motocyklowego PZM, Zasad Rozgrywek na dany rok, Regulaminu Uzupełniającego Mistrzostw Polski i Rundy Pucharu Polski oraz Regulaminu KJM* Classic Trial

.....
Za zgodność podpisu
Podpis Kierownika ekipy lub przedstawiciela
Klubu wraz z pieczętą

.....
podpis zawodnika

.....
data i podpis przyjmującego oświadczenie

* - Konkursowa Jazda Motocyklem

Załącznik nr 5



.....
imię i nazwisko

.....dnia.....
miejscowość

.....
adres zamieszkania

.....
nr. dowodu tożsamości

O Ś W I A D C Z E N I E

rodzica lub opiekuna prawnego

W związku ze startem mojego dziecka (podopiecznego):..... w
zawodach motocyklowych w specjalności „TRIAL” – KJM* organizowanych w
dniach.....

w miejscowości.....

oświadczam że:

1. Wyrażam zgodę na wzięcie udziału przez mojego syna/córkę (podopiecznego) w wyżej wymienionych zawodach.
2. Biorę na siebie pełną odpowiedzialność za wszelkie szkody wyrządzone przez mojego syna/córkę(podopiecznego) podczas brania udziału w wyżej wymienionych zawodach.
3. Nie będę rościł(a) żadnych pretensji do organizatorów tych zawodów w związku ze szkodami poniesionymi podczas brania udziału w wyżej wymienionych zawodach.
4. Jestem świadomy(a) charakteru zawodów, w których bierze udział mój syn/córka(podopieczny)
5. Znam postanowienia Regulaminu Sportu Motocyklowego PZM, Zasad Rozgrywek na dany rok, Regulaminu Uzupełniającego Mistrzostw Polski i Rundy Pucharu Polski oraz Regulaminu KJM* Classic Trial.

.....
Za zgodność podpisu
Podpis Kierownika ekipy lub przedstawiciela
Klubu wraz z pieczęcią

.....
podpis rodzica lub opiekuna prawnego

.....
data i podpis przyjmującego oświadczenie

* - Konkursowa Jazda Motocyklem

Załącznik nr 6



Sprawozdanie sędziego zawodów Trial organizowanych w dniu

Nazwa zawodów:

Miejsce zawodów:

Organizator zawodów:

Sędzia zawodów:

Dyrektor/Kierownik zawodów:

Do egzaminu na certyfikat przystąpiło zawodników, zaliczyło egzamin pozytywnie zawodników.

Rodzaj zawodów	1 dzień zawodów		2 dzień zawodów	
	wystartowało	ukończyło	wystartowało	ukończyło
Otwarte Indywidualne Mistrzostwa Polski				
Puchar Polski				
Puchar MACEC				

Ilość zawodników w zawodach, w tym zagranicznych.

Warunki atmosferyczne:

1. Ocena stanu trasy: zabezpieczenia, korytarze najazdowe, strefy bezpieczeństwa dla kibiców, oznakowanie odcinków i trasy, odbiór trasy:
.....
.....
.....

2. Zabezpieczenie medyczne zawodów, uzgodnienia ze szpitalem:
.....
.....
.....

3. Organizacja parku maszyn i zabezpieczenie socjalne:
.....
.....
.....

4. Ocena przygotowania zawodów pod względem ekologicznym:
.....
.....
.....

5. Czas trwania zawodów i zgodność z harmonogramem:
.....
.....

6. Uwagi odnośnie zachowania zawodników i osób oficjalnych:

.....
.....
.....

7. Protesty i sposób ich załatwienia:

.....
.....
.....

8. Wypadki w czasie zawodów (nazwiska zawodników, klub, wpis do książeczki/karty zdrowia - do sprawozdania dołączyć karty wypadków):

.....
.....
.....

9. Ocena organizacji zawodów pod względem zgodności z RSM (praca biura zawodów, sędziów funkcyjnych, chronometrażu, łączność, odbiór techniczny, bezpieczeństwo na zawodach i inne):

.....
.....
.....

10. Ocena organizacji zawodów (otwarcie, zakończenie, dekoracja, wystrój terenu zawodów, udział osób urzędowych, władz sportu, publiczność, itp.):

.....
.....
.....

Wnioski sędziego zawodów:

.....
.....
.....
.....

.....
..Podpis sędziego zawodów

Kopię otrzymuje organizator

Punkty oznaczone numerami od 1 do 10 proszę ocenić w skali od „5”- bardzo dobrze, „4”- dobrze, „3”- dostatecznie do „2”-niedostatecznie. Ocenę proszę wpisać w zaznaczonym okienku dotyczącym danego punktu.