

REGULAMIN SPORTU MOTOCYKLOWEGO

ZASADY ROZGRYWEK TRIAL 2026

Strona

RSRT	REGULAMIN SPORTOWY RAJDÓW TRIAL	02
RTRT	REGULAMIN TECHNICZNY RAJDÓW TRIAL	55
RFRT	REGULAMIN FINANSOWY RAJDÓW TRIAL	65



2026 REGULAMIN SPORTOWY RAJDÓW TRIAL

Linki do Rozdziałów		Strona
ART. 01	OTWARTE INDYWIDUALNE MISTRZOSTWA POLSKI	03
RU OIMP	„REGULAMIN UZUPEŁNIAJĄCY” DLA OTWARTE INDYWIDUALNE MISTRZOSTWA POLSKI	29
ART. 02	PUCHAR POLSKI	33
RU PP	„REGULAMIN UZUPEŁNIAJĄCY” DLA PUCHAR POLSKI	51
OSO	OBOWIĄZKOWE STANDARDY ORGANIZACYJNE	
ZOA	ZAKRES OBOWIĄZKÓW ASYSTENTA (MINDER)	
HC	HARMONOGRAM CZASOWY	

DEFINICJA DYSCYPLINY MOTOCYKLOWEJ TRIAL

Trial to konkurencja sportów motocyklowych, w której umiejętności zawodnika w połączeniu z jego systematycznością tworzą podstawy osiągniętych rezultatów.

Odcinki jazdy obserwowanej są częścią trasy, na których dochodzi do sprawdzenia poziomu sportowego, a uzyskane przez zawodników na odcinkach punkty karne stanowią podstawę wyłaniania zwycięzcy.

Trasę rajdu tworzy z reguły teren o charakterze niezurbanizowanym, w przeważającej części składający się z leśnych szlaków i skalistych obszarów.

OTWARTE INDYWIDUALNE MISTRZOSTWA POLSKI

[Art. 01.1](#)

PRZEPISY OGÓLNE

- 01.1.1 Warunki udziału.
- 01.1.2 Standardy organizacyjne.
- 01.1.3 Spotkanie z organizatorem.

[Art. 01.2](#)

JURYSDYKCJA

[Art. 01.3](#)

TRASA

- 01.3.1 Długość trasy.
- 01.3.2 Oznakowanie trasy.

[Art. 01.4](#)

ODCINKI JAZDY OBSERWOWANEJ

- 01.4.1 Korytarz odcinka jazdy obserwowanej.
- 01.4.2 Granice odcinka jazdy obserwowanej.
- 01.4.3 Dodatkowa wydzielona przestrzeń poza odcinkiem.

[Art. 01.5](#)

CZAS JAZDY I KONTROLA CZASU JAZDY

- 01.5.1 Pomiar czasu.
- 01.5.2 Indywidualny czas przejazdu zawodnika.
- 01.5.3 Zwiększenie indywidualnego czasu przejazdu zawodnika.
- 01.5.4 Czas startu i punkt kontroli pomiaru czasu startu.
- 01.5.5 Punkt kontroli pomiaru czasu.
- 01.5.6 Czas przejazdu przez odcinek jazdy obserwowanej.

[Art. 01.6](#)

TRENING

[Art. 01.7](#)

INSPEKCJA ODCINKÓW PRZEZ ZAWODNIKÓW I OSOBY URZĘDOWE

- 01.7.1 Delegat GKSM PZM ds. OJO TRIAL.
- 01.7.2 Inspekcja odcinków przez osoby urzędowe.
- 01.7.3 Inspekcja odcinków poprzedzająca zawody.
- 01.7.4 Inspekcja odcinków podczas trwania zawodów.

[Art. 01.8](#)

KONTROLA ADMINISTRACYJNA

- 01.8.1 Podział na grupy.
- 01.8.2 Podział na klasy.
- 01.8.3 Licencje zawodników.
- 01.8.4 Zgłoszenia.
- 01.8.5 Brak udziału w zawodach.
- 01.8.6 Wpisowe do zawodów.
- 01.8.7 Numery startowe.
- 01.8.8 Asystent (Minder).
- 01.8.9 Odstęp czasowy podczas startu zawodników.
- 01.8.10 Kolejność startu.
- 01.8.11 Badanie zawartości alkoholu we krwi.

[Art. 01.9](#)

KONTROLA TECHNICZNA

- 01.9.1 Zadania komisji technicznej.
- 01.9.2 Tankowanie motocykla.

[Art. 01.10](#)

PUNKTY KARNE I WYKROCZENIA

- 01.10.1 Punkty karne za czas.
- 01.10.2 Punkty karne za przejazd przez odcinek.
- 01.10.3 Przeszkodzenie.
- 01.10.4 Kary finansowe.
- 01.10.5 Żółta kartka.
- 01.10.6 Wykluczenie.

[Art. 01.11](#)

SYSTEM REJESTRACJI PUNKTÓW KARNYCH

[Art. 01.12](#)

WYNIKI I KLASYFIKACJE

- 01.12.1 Wyniki klubowe w każdej z rund.
- 01.12.2 Klasyfikacja generalna w konkurencji klubowej.
- 01.12.3 Indywidualne wyniki i klasyfikacje z rund.
- 01.12.4 Klasyfikacja generalna w konkurencji indywidualnej.

[Art. 01.13](#)

PRZEDWCZESNE WSTRZYMANIE ZAWODÓW

[Art. 01.14](#)

ROZSTRZYGANIE WYNIKÓW REMISOWYCH

- 01.14.1 Wyniki remisowe w każdej z rund.
- 01.14.2 Wyniki remisowe w klasyfikacji generalnej.

[Art. 01.15](#)

NAGRODY

- 01.15.1 Brak uczestnictwa w Ceremonii Wręczenia Nagród

[Art. 01.16](#)

PROTESTY

- 01.16.1 Prośba o wyjaśnienie
- 01.16.2 Zasady dotyczące składania protestu

01.1 PRZEPISY OGÓLNE

Główna Komisja Sportu Motocyklowego Polskiego Związku Motorowego zatwierdza na rok **2026** Regulamin Sportowy Rajdów Motocyklowych Trial dla konkurencji rozgrywanej w ramach **Otwartych Indywidualnych Mistrzostw Polski**.

We wszystkich rundach prowadzona będzie klasyfikacja klubowa oraz klasyfikacja indywidualna zgodna z zapisami regulaminu.

W zawodach mogą startować zawodnicy, którzy w dniu rozgrywania zawodów mają ukończone co najmniej 12 lat.

Każda runda składa się z:

- Kontroli Administracyjnej i Kontroli Technicznej;
- Rajdu Motocyklowego Trial;
- Ceremonii Wręczenia Nagród.

01.1.1 Warunki udziału

Do udziału w zawodach dopuszczeni będą zawodnicy będący członkami klubów zrzeszonych w Polskim Związku Motorowym, posiadający licencję uprawniającą do udziału we współzawodnictwie sportowym w sporcie motocyklowym, spełniający warunki regulaminów Polskiego Związku Motorowego, w tym w szczególności:

- Regulaminu Sportu Motocyklowego – Zasady ogólne;
- Zasad Rozgrywek Rajdów Trial;
- Regulaminu Uzupelniającego Zawodów;
- Kodeksu Ochrony Środowiska;
- Regulaminu Medycznego;
- Regulaminu Dyscyplinarnego;
- Komunikatów Uzupelniających Głównej Komisji Sportu Motocyklowego Polskiego Związku Motorowego.

Którzy opłacili wpisowe do zawodów i przedłożą organizatorowi następujące dokumenty:

- Licencję sportową ważną na dany rok, w którym rozgrywana jest konkurencja;
- ~~Kartę zdrowia z ważnymi badaniami wykonanymi przez uprawnionego lekarza, zgodnie z Komunikatem Zespołu Medycznego nr 1/2019 ZM PZM (<https://www.pzm.pl/pliki/komunikat/zm/2019-03/26840/komunikatnr1-rozporzadzeniam-zmieniony.pdf>).~~ **Zaświadczenie od właściwego lekarza potwierdzające zdolność do uprawiania sportu motocyklowego.**
- Dowód ubezpieczenia motocykla od Odpowiedzialności Cywilnej (nie dotyczy zawodów rozgrywanych poza drogami publicznymi, które Organizator ubezpiecza dodatkowo zgodnie z Art. „01.1.2 Standardy Organizacyjne” niniejszego regulaminu);
- Posiadanie pozwolenia na prowadzenie pojazdu, na którym startuje, zgodnie z ustawą z dnia 5 stycznia 2011 roku o kierujących pojazdami (nie dotyczy zawodów rozgrywanych poza drogami publicznymi, które Organizator ubezpiecza dodatkowo zgodnie z Art. „01.1.2 Standardy Organizacyjne” niniejszego regulaminu).

Obowiązkowym jest stosowanie jednolitych druków dotyczących zawodów według oficjalnych wzorów.

Wszystkie rundy mają charakter otwarty dla zawodników zagranicznych.

Zawodnicy zagraniczni muszą posiadać:

- ważną licencję międzynarodową (FIM lub FIM Europe) lub
- ważną licencję narodową i zgodę na start wydaną przez macierzystą federację oraz własną polisę ubezpieczeniową od sportów ekstremalnych.

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 macierzystej federacji na start w barwach polskiego klubu,
- 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:
 - Mistrzostwa Europy FIM Europe roczna,
 - Mistrzostwa Świata FIM roczna,
 - Międzynarodowej rocznej wydanej przez macierzystą federację,
- e) zawodnik lub klub musi przedłożyć n/w dokumenty w Biurze Sportu i Turystyki Zarządu Głównego Polskiego Związku Motorowego:
 - Kopię wypełnionej deklaracji członkowskiej klubu,
 - Kopię licencji całorocznej,
 - zgodę macierzystej federacji na start w barwach polskiego klubu.

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.

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

Na podstawie przesłanych dokumentów, w terminie do 14 dni przed datą rozpoczęcia pierwszych w danym sezonie zawodów rangi Mistrzostw Polski, Biuro Sportu i Turystyki Zarządu Głównego Polskiego Związku Motorowego wyda odpowiedni dokument potwierdzający przynależność klubową zawodnika obcokrajowca. Po upływie tego terminu zgłoszenia uprawniające do reprezentowania klubu nie będą przyjmowane.

01.1.2 Standardy organizacyjne

Organizator każdej z rund jest odpowiedzialny za zapewnienie odpowiednich warunków panujących w paddocku dla zawodników, na trasie rajdu z uwzględnieniem odcinków jazdy obserwowanej, a także w miarę możliwości za wyposażenie bazy rajdu w odpowiednią infrastrukturę techniczną. Szczegółowe wymagania organizacyjne zawarte zostały w załączniku do niniejszego regulaminu [Obowiązkowe Standardy dla Organizatorów](#).

Każdy organizator jest zobowiązany do wyznaczenia osoby, która będzie odpowiedzialna za przestrzeganie wymagań w zakresie standardów organizacyjnych i wymogów dotyczących ochrony środowiska – Komisarz Ochrony Środowiska posiadający stosowne uprawnienia zgodnie z Kodeksem Ochrony Środowiska PZM.

Sędzia Główny Zawodów "OIMP" bezzwłocznie poinformuje Główną Komisję Sportu Motocyklowego Polskiego Związku Motorowego o jakimkolwiek naruszeniu ww. standardów i wymagań, co może skutkować nałożeniem na organizatora kary finansowej.

Zawody, w których dopuszczone do udziału są pojazdy nie zarejestrowane, nie posiadające ubezpieczenia OC, muszą być ubezpieczone od odpowiedzialności cywilnej organizatora, osób funkcyjnych oraz zawodników wobec osób trzecich oraz ich mienia o sumie gwarancyjnej o równowartości minimum 20.000 Euro.

01.1.3 Spotkanie z organizatorem

Przed rozpoczęciem zawodów (w dniu poprzedzającym zawody lub w dniu zawodów, lecz nie później niż 3 godziny przed startem) odbędzie się spotkanie pomiędzy Sędzią Głównym zawodów, a organizatorem, dotyczące realizacji standardów organizacyjnych. W tym spotkaniu powinni wziąć udział: Sędzia Główny Zawodów, Dyrektor Zawodów, Kierownik Trasy, Inspektor w zakresie skali trudności odcinków jazdy obserwowanej.

01.2 JURYSDYKCJA

Główna Komisja Sportu Motocyklowego wyznaczy Sędziego Głównego dla każdej rundy rozgrywanej w ramach Otwartych Indywidualnych Mistrzostw Polski. Sędzia Główny Zawodów musi posiadać aktualną licencję sędziowską klasy "I" (licencja Państwowa), upoważniającą do sprawowania powierzonej funkcji.

01.3 TRASA

Trasa rajdu powinna być prowadzona szlakami terenowymi i może być tylko jednokierunkowa. Jeżeli w wyjątkowych wypadkach niezbędny byłby ruch w obydwu kierunkach, to ten odcinek trasy musi być dodatkowo zabezpieczony np. poprzez rozdzielenie kolizyjnych kierunków trasy taśmą. Zawodnik musi mieć zapewnioną możliwość pokonania całej trasy (z paddocku do wszystkich odcinków jazdy obserwowanej, a następnie z powrotem do paddocku) bez konieczności korzystania z dróg publicznych. Dopuszcza się możliwość korzystania z dróg publicznych wyłącznie w przypadku łącznego spełnienia poniższych warunków:

- Uzyskania zgody właściwych władz lokalnych na zamknięcie dla ruchu części bądź całości dróg publicznych, z których korzystają startujący zawodnicy.
- Zamknięte dla ruchu drogi publiczne, z których korzystają startujący zawodnicy, muszą być w trakcie całego trwania Rajdu Motocyklowego Trial, zabezpieczone przez Policję i/lub Straż Miejską.

Użycie drogi/dróg publicznych jest dozwolone tylko w wyjątkowych przypadkach i powinno być ograniczone do minimum.

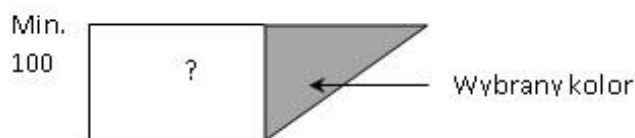
Aby zostać sklasyfikowanym, zawodnik na całej długości trasy, jest zobowiązany do samodzielnego poruszania się na motocyklu (jazdy na motocyklu lub pchania motocykla), chyba że Dyrektor Zawodów wyraził zgodę na udzielenie zawodnikowi zewnętrznej pomocy.

01.3.1 Długość trasy

Długość każdego okrążenia nie może przekraczać 20km i nie może być mniejsza niż 2km. Trasa zawodów składa się z trzech okrążeń, za wyjątkiem organizacji Otwartych Indywidualnych Mistrzostw Polski jako imprezy łączonej z zawodami rangi Mistrzostw Europy. W takim przypadku dopuszcza się, aby trasa zawodów składała się z dwóch okrążeń.

01.3.2 Oznakowanie trasy

Trasa rajdu powinna być wyraźnie oznakowana znakami rajdowymi, na których muszą być umieszczone numery odcinków, do których znaki prowadzą (patrz rys.).



W miejscu znajdującego się na rysunku powyżej znaku zapytania „?” powinien być uwidoczniony numer odcinka jazdy obserwowanej, do której dane oznakowanie wskazuje drogę.

Wszystkie zakręty i skrzyżowania muszą być oznakowane co najmniej 50m wcześniej. Wzory znaków muszą być podane do wiadomości zawodników i należy wywiesić je na tablicy informacyjnej w miejscu kontroli administracyjnej.

Za przebycie trasy przez zawodnika uważa się jazdę po szlaku oznakowanym przez organizatora oraz przejazd przez wszystkie punkty kontroli czasu i odcinki jazdy obserwowanej, w kolejności ich numeracji. Zawodnik, który opuścił trasę, musi na nią powrócić w miejscu jej opuszczenia, pod rygorem wykluczenia z rajdu.

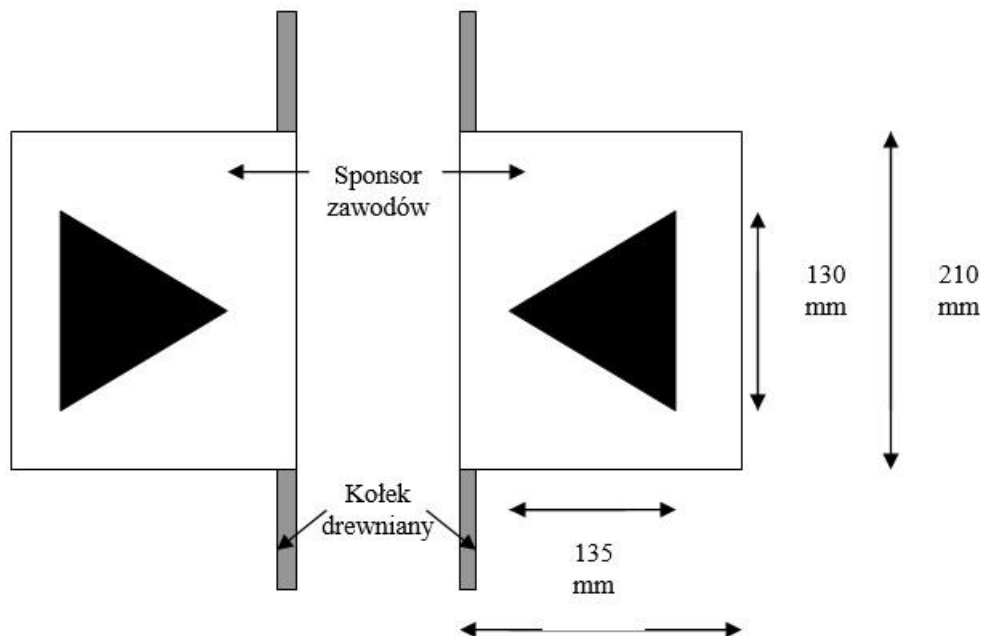
Ze względów bezpieczeństwa, wszędzie tam, gdzie to możliwe, powinno znajdować się specjalne oznakowanie dla publiczności, które wskazuje drogę dojścia do odcinka jazdy obserwowanej inną niż ta, którą porusza się zawodnik.

Trasa powinna zostać oznakowana w dniu poprzedzającym zawody lub w dniu zawodów, lecz nie później niż 3 godziny przed startem pierwszego z zawodników.

01.4 ODCINKI JAZDY OBSERWOWANEJ

Ilość odcinków jazdy obserwowanej powinna wynosić 10 w każdym okrążeniu. W przypadku organizacji Otwartych Indywidualnych Mistrzostw Polski jako imprezy łączonej z zawodami rangi Mistrzostw Europy, dopuszcza się, aby ilość odcinków jazdy obserwowanej wynosiła pomiędzy 12-14 w każdym okrążeniu.

Wewnątrz każdego odcinka jazdy obserwowanej powinna znajdować się “brama” ze strzałkami w odpowiednim kolorze jako kierunek przejazdu wyznaczony dla zawodników właściwych Grup (skali trudności odcinków jazdy obserwowanej): Grupa A, Grupa B, Grupa C.



Co najmniej 4 odcinki jazdy obserwowanej w każdej z Grup: A, B, C powinny mieć skalę trudności umożliwiającą minimum 50% startujących zawodników na pokonanie tych odcinków poniżej maksymalnej liczby punktów karnych – 5.

Każdy z odcinków jazdy obserwowanej powinien być całkowicie niezależny od innych odcinków.

Powinno unikać się konstruowania odcinków jazdy obserwowanej wykonanych w przeważającej mierze z materiałów/elementów przemysłowo prefabrykowanych. Zbyt duża ilość ww. odcinków może zostać zakwestionowana, a następnie wykluczona z rajdu przez Sędziego Głównego Zawodów.

Każdy odcinek jazdy obserwowanej powinien być czytelnie ponumerowany w kolejności przejazdu, a startujący zawodnik pod rygorem otrzymania 10 punktów karnych, jest zobowiązany do pokonywania ich w kolejności przejazdu przez odcinki według ich numeracji. Organizator zawodów może wskazać odcinki jazdy obserwowanej znajdujące się obok siebie (z podaniem ich numerów) na których nie wymagana będzie kolejność przejazdu, pod warunkiem poinformowania o tym Sędziego Głównego Zawodów i zawodników przed startem zawodów w formie odpowiedniego komunikatu lub wpisaniem tej informacji w Regulaminie Uzupełniającym Zawodów.

Każdy z odcinków jazdy obserwowanej powinien być oznakowany właściwym numerem oraz posiadać czytelne i widoczne oznakowanie “Początek odcinka” i “Koniec odcinka”.
UWAGA: Odcinki muszą być ponumerowane podczas ich inspekcji przez zawodników.

Uważa się, że motocykl znajduje się wewnątrz odcinka jazdy obserwowanej, gdy oś przedniego koła 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.

Zawodnik, który nie zdoła przejechać sekcji w ciągu 1,5 minuty, będzie traktowany, jakby popełnił błąd, za który przyznawana jest maksymalna ilość punktów karnych - 5. W takiej sytuacji zawodnik powinien opuścić odcinek jazdy obserwowanej w miejscu i w czasie wskazanym przez sędziego odcinka. W przeciwnym razie będzie ukarany dodatkową karą 5 punktów karnych.

Jeżeli wskutek „siły wyższej” koniecznym okaże się usunięcie z rajdu jakiegokolwiek odcinka jazdy obserwowanej przed tym, jak zostanie on przejechany przez wszystkich startujących, wówczas żadnemu z zawodników nie zostaną zapisane punkty karne uzyskane na odcinku usuniętym z rajdu. Jeżeli do usuniętego z rajdu odcinka jazdy obserwowanej, uformowana została kolejka zawodników oczekujących na przejazd przez ten odcinek, wówczas kolejka o tej samej kolejności powinna zostać uformowana na odcinku następującym po odcinku usuniętym z rajdu. W takiej sytuacji całkowity czas przysługujący zawodnikowi na pokonanie rajdu nie ulegnie zmianie.

Jeżeli jakkolwiek odcinek jazdy obserwowanej okaże się niemożliwym do pokonania podczas I-go okrążenia rajdu (wszyscy zawodnicy uzyskają podczas przejazdu przez taki odcinek maksymalną liczbę punktów karnych – 5), odcinek ten nie powinien być modyfikowany do następnych okrążeń, lecz może zostać usunięty z rajdu po zakończeniu tego okrążenia. Punkty karne uzyskane przez zawodnika na tym odcinku winny być wliczone do wszystkich punktów karnych zawodnika uzyskanych w zawodach.

01.4.1 Korytarz odcinka jazdy obserwowanej

Każdy odcinek jazdy obserwowanej powinien mieć bezpośrednio przed wjazdem na odcinek (przed oznakowaniem „Początek odcinka”) tzw. korytarz, w którym ruch i przebywanie motocykli kontrolowane jest przez właściwego sędziego odcinka.

Korytarz powinien mieć rozmiary umożliwiające przebywanie w nim jednocześnie co najmniej 3 zawodnikom siedzącym na swoim motocyklu, ustawionym w kolejce w oczekiwaniu na przejazd odcinka jazdy obserwowanej.

Zawodnik zostanie ukarany 5 dodatkowymi punktami karnymi w przypadku kiedy:

- Pozostawi swój motocykl w korytarzu.
- Asystent zawodnika wejdzie do korytarza.
- Motocykl zawodnika, znajdujący się w korytarzu otrzyma jakąkolwiek zewnętrzną pomoc.

Zaleca się wykonywanie korytarzy odcinków jazdy obserwowanej w zawodach „OIMP”. W przypadku braku wykonywania przez organizatora korytarzy, należy informację tej treści zamieścić na tablicy ogłoszeń zlokalizowanej w miejscu prowadzenia kontroli administracyjnej.

01.4.2 Granice odcinka jazdy obserwowanej

Odcinki jazdy obserwowanej powinny być ograniczone przez naturalne przeszkody oraz przy użyciu mocnej, wodoodpornej i dobrze widocznej taśmy przymocowanej do tych przeszkód lub do słupków. Słupki 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 10cm ponad ziemię, lecz nie wyżej niż 30cm. Rzeczywista szerokość odcinka wyznaczona przez taśmę powinna wynosić co najmniej 200cm.

Jeżeli taśma jest używana do oznakowania zewnętrznych granic odcinka jazdy obserwowanej lub jako wewnętrzny podział odcinka, 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 i karane maksymalną ilością punktów karnych - 5

punktów.

Rzeczywista szerokość sekcji może zostać w pewnych miejscach zredukowana poprzez użycie „bramy”. 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.

Oznakowanie bram powinno być wykonane przy użyciu strzałek w odpowiednim kolorze, stosownie do skali trudności:

- Grupa A – strzałki koloru czerwonego.
- Grupa B – strzałki koloru niebieskiego.
- Grupa C – strzałki koloru zielonego.

Zawodnicy startujący w zawodach muszą pokonać ślad odcinka (odpowiednią skalę trudności) właściwą dla swojej grupy. Zawodnik, który pokona bramę innej grupy niż ta, w której startuje (pojedzie śladem o innym stopniu trudności odcinka jazdy obserwowanej), niezależnie od kierunku przejechania przez bramę, zostanie ukarany maksymalną ilością punktów karnych – 5. ~~W celu usunięcia wszelkich wątpliwości, przepisów zawartych w zdaniu poprzedzającym nie stosuje się do bram ze strzałkami w kolorze żółtym obowiązujących wyłącznie zawodników startujących w Klasie Otwartej w Pucharze Polski.~~ **W celu usunięcia wszelkich wątpliwości, przepisów zawartych w zdaniu poprzedzającym nie stosuje się do bram ze strzałkami w kolorze żółtym, obowiązujących wyłącznie zawodników startujących w Grupie A zawodów o Puchar Polski.**

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 oznakowań dla każdego odcinka jazdy obserwowanej. Oprócz powierzchni taśmy do oznakowania granic odcinka wskazane jest użycie taśmy do kontroli widzów.

01.4.3 Dodatkowa wydzielona przestrzeń poza odcinkiem

Bezpośrednio poza granicami odcinka jazdy obserwowanej powinna zostać wydzielona taśmą dodatkowa przestrzeń, będąca wewnętrzną strefą oddzielającą odcinek jazdy obserwowanej od publiczności. Dostęp do tej strefy posiadają wyłącznie: osoby pełniące oficjalne funkcje podczas zawodów, zawodnicy z założonymi numerami startowymi, asystenci posiadający numer startowy zawodnika naklejony na tylnej części kasku oraz przedstawiciele mediów: prasa, radio, telewizja po wcześniejszym otrzymaniu zgody od organizatora zawodów.

Zaleca się wykonywanie dodatkowej wydzielonej przestrzeni poza odcinkiem jazdy obserwowanej. W przypadku braku wykonywania przez organizatora ww. strefy, należy informację tej treści zamieścić na tablicy ogłoszeń zlokalizowanej w miejscu prowadzenia kontroli administracyjnej.

01.5 CZAS JAZDY I KONTROLA CZASU JAZDY

01.5.1 Pomiar czasu

Osoba funkcyjna wykonująca podczas zawodów chronometraż powinna być wyposażona w urządzenie umożliwiające rejestrowanie czasu jazdy każdego z zawodników.

Zawodnik musi zaakceptować każdą z dostępnych podczas zawodów metod pomiaru czasu, która została uprzednio zatwierdzona przez osobę funkcyjną wykonującą chronometraż.

01.5.2 Indywidualny czas przejazdu zawodnika

Maksymalny czas przejazdu, jaki każdy z zawodników otrzymuje na pokonanie dystansu od miejsca startu do kontroli pomiaru czasu na zakończenie 1-go okrążenia, z zastrzeżeniem art. 01.5.3, to 02:30h. W przypadku organizacji Otwartych Indywidualnych Mistrzostw Polski, jako imprezy łączonej z zawodami rangi Mistrzostw Europy, dopuszcza się brak kontroli pomiaru czasu na zakończenie 1-go okrążenia. W takim przypadku, organizator zobowiązany jest poinformować o zaistniałej sytuacji startujących zawodników.

Maksymalny czas przejazdu, jaki każdy z zawodników otrzymuje na pokonanie dystansu od miejsca startu do kontroli pomiaru czasu na zakończenie 3-go okrążenia, z zastrzeżeniem art. 01.5.3, to 05:00h. W przypadku organizacji Otwartych Indywidualnych Mistrzostw Polski, jako imprezy łączonej z zawodami rangi Mistrzostw Europy, dopuszcza się ustalenie maksymalnego czasu przejazdu, o którym mowa w zdaniu poprzedzającym, jako limit 04:30h. O zaistniałym fakcie, organizator jest zobowiązany poinformować startujących zawodników.

W przypadku spóźnionego startu zawodnika w stosunku do oficjalnej, uprzednio zatwierdzonej listy z godzinami startu, maksymalny czas przejazdu zawodnika od miejsca startu do kontroli pomiaru czasu na zakończenie 3-go okrążenia (2-go okrążenia w przypadku organizacji OIMP, jako imprezy łączonej z zawodami rangi Mistrzostwa Europy) nie ulegnie zmianie. W przypadku spóźnionego startu każdy z zawodników zostanie ukarany punktami karnymi stosownie do występującego spóźnienia, a w razie wystąpienia spóźnienia na jakimkolwiek punkcie pomiaru czasu po zakończeniu okrążenia, zawodnik dodatkowo zostanie ukarany punktami karnymi stosownie do występującego spóźnienia.

01.5.3 Zwiększenie indywidualnego czasu przejazdu zawodnika

Jeżeli trasa rajdu jest szczególnie trudna czy niebezpieczna (np. ze względu na panujące warunki atmosferyczne przed rajdem) lub występują inne czynniki przedłużające czas jazdy zawodników (np. bardzo duża ilość startujących zawodników może powodować znaczne zatory na trasie rajdu czy przed odcinkami obserwowanymi), Sędzia Główny Zawodów może wydłużyć obowiązujący czas przejazdu maksymalnie do 60 minut, pod warunkiem poinformowania o tej zmianie wszystkich zawodników przed startem.

Jeżeli w trakcie zawodów trasa rajdu stała się szczególnie trudna czy niebezpieczna lub występują inne czynniki przedłużające czas jazdy zawodników, Sędzia Główny Zawodów może wydłużyć obowiązujący czas przejazdu maksymalnie do 60 minut, pod warunkiem poinformowania o tej zmianie wszystkich zawodników przed startem 1 zawodnika na 2 lub 3 okrążenie trasy (przed odebraniem przez niego karty punktowej na 2 lub 3 pętli).

01.5.4 Czas startu i punkt kontroli pomiaru czasu startu

Organizator zawodów zobowiązany jest do przygotowania listy startowej w taki sposób, aby pierwszy ze startujących zawodników ruszył na trasę:

- o godzinie 11.00 – podczas rozgrywania pierwszego dnia zawodów dwudniowych (np.: sobota),
- o godzinie 10.00 – podczas rozgrywania drugiego dnia zawodów dwudniowych (np.: niedziela).

Organizator zawodów może ustalić czas startu dla Klasy Żak w Pucharze Polski maksymalnie do 1 godziny przed startem pozostałych zawodników pod warunkiem wydania stosownego komunikatu w przeddzień zawodów.

W przypadku organizacji Otwartych Indywidualnych Mistrzostw Polski jako imprezy łączonej

z zawodami rangi Mistrzostw Europy, dopuszcza się, aby organizator podał czasy startu zawodników w OIMP po badaniu technicznym i administracyjnym w przeddzień zawodów.

Punkt kontroli pomiaru czasu startu powinien być zlokalizowany w miejscu, z którego startują zawodnicy.

01.5.5 Punkt kontroli pomiaru czasu

Punkt kontroli pomiaru czasu, odpowiednio oznakowany i widoczny, powinien znajdować się bezpośrednio za ostatnim odcinkiem jazdy obserwowanej. Dopuszcza się, po uprzednim uzgodnieniu z Sędzią Zawodów, a następnie po poinformowaniu wszystkich zawodników przed startem, umieszczenie punktu kontroli pomiaru czasu w miejscu wymiany kart punktowych, znajdującym się w pobliżu miejsca startu.

01.5.6 Czas przejazdu przez odcinek jazdy obserwowanej

Zawodnik, który nie zdoła przejechać odcinka jazdy obserwowanej w czasie 1,5 minuty, będzie traktowany, jakby popełnił błąd w sekcji karany maksymalną ilością punktów karnych - 5. 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. Jeśli zawodnik nie ukończy sekcji przed upływem przyznanego limitu czasu 1,5 minuty, sędzia odcinkowy zasygnalizuje o uchybieniu jednym długim gwizdkiem. Decyzja osoby urzędowej odpowiedzialnej za pomiar czasu na odcinku będzie jednoznaczna z zatwierdzeniem faktu. W przypadku organizacji Otwartych Indywidualnych Mistrzostw Polski jako imprezy łączonej z zawodami rangi Mistrzostw Europy, organizowanej w systemie „NON-STOP”, czas przejazdu przez odcinek jazdy obserwowanej nie jest ograniczony limitem czasu, jednakże zawodnik znajdujący się w odcinku nie będzie mógł dokonać zatrzymania motocykla, pod rygorem otrzymania 5 punktów karnych.

01.6 TRENING

Trening na odcinkach jazdy obserwowanej jest zabroniony pod karą wykluczenia z zawodów.

01.7 INSPEKCJA ODCINKÓW PRZEZ ZAWODNIKÓW I OSOBY URZĘDOWE

01.7.1 Delegat GKSM PZM do spraw OJO TRIAL

Główna Komisja Sportu Motocyklowego Polskiego Związku Motorowego przed rozpoczęciem każdego sezonu mianuje właściwą osobę na stanowisko Delegata GKSM PZM do spraw OJO TRIAL. **Na sezon 2026 Delegatem GKSM PZM do spraw OJO TRIAL został mianowany Kol. Rafał Luberda.**

01.7.2 Inspekcja odcinków przez osoby urzędowe

Odbiór odcinków jazdy obserwowanej musi być dokonany w dniu poprzedzającym start do zawodów. Odbioru odcinków dokonuje komisja złożona z Kierownika Trasy, Sędziego Głównego Zawodów i Delegata GKSM PZM do spraw OJO TRIAL, przy czym ostateczna decyzja dotycząca poszczególnych odcinków i ich odbioru należy do Sędziego Głównego Zawodów.

01.7.3 Inspekcja odcinków poprzedzająca zawody

Zawodnicy nie mogą dokonywać inspekcji odcinków jazdy obserwowanej przed zawodami. Jeżeli jakikolwiek zawodnik lub osoba z otoczenia zawodnika znajdzie się wewnątrz odcinka jazdy obserwowanej bez uprzedniej zgody Sędziego Zawodów, wówczas zawodnik zostanie ukarany karą finansową w wysokości 200,00 PLN za każde wykroczenie. W przypadku organizacji Otwartych Indywidualnych Mistrzostw Polski jako imprezy łączonej z zawodami

rangi Mistrzostw Europy, dopuszcza się inspekcję odcinków poprzedzającą zawody. W takim przypadku, inspekcja powinna odbyć się w tym samym czasie, co inspekcja odcinków dla zawodników startujących w Mistrzostwach Europy. Dokładna data i czas inspekcji odcinków jazdy obserwowanej powinna zostać wywieszona przez organizatora na tablicy informacyjnej.

01.7.4 Inspekcja odcinków podczas trwania zawodów

Zawodnicy są upoważnieni do inspekcji odcinków jazdy obserwowanej podczas trwania zawodów, wyłącznie po uprzedniej zgodzie sędziego odcinka jazdy obserwowanej. Dokonywanie inspekcji dotyczy 1-go, 2-go i 3-go okrążenia pokonywanego przez każdego z zawodników. Podczas inspekcji, gdy zawodnik znajduje się wewnątrz odcinka, jest zobowiązany do:

- ~~Noszenia numeru plecowo-piersiowego w widoczny dla sędziego odcinka sposób.~~
- Poruszania się wewnątrz odcinka w kasku **z prawidłowo naklejonym numerem startowym.**

Wyłącznie startujący zawodnik oraz Delegat GKSM PZM do spraw OJO TRIAL i Delegat GKSM PZM do spraw sędziów OJO TRIAL mogą dokonywać inspekcji odcinka jazdy obserwowanej. **Na sezon 2026 Delegatem GKSM PZM do spraw sędziów OJO TRIAL został mianowany Kol. Wiesław Jirak.**

W przypadku, gdy pomimo zakazu sędziego odcinka jazdy obserwowanej, zawodnik wejdzie do odcinka w celu dokonania inspekcji, zostanie ukarany przez sędziego odcinkowego maksymalną ilością punktów karnych – 5.

01.8 KONTROLA ADMINISTRACYJNA

W dniu rozgrywania zawodów organizator jest zobowiązany do przeprowadzenia kontroli administracyjnej. Kontrola powinna mieć miejsce pomiędzy godziną 07.30 – 9.30.

Dopuszcza się przeprowadzenie dodatkowej kontroli administracyjnej w dzień poprzedzający zawody. W takim przypadku organizator ma obowiązek podać dokładną datę i godzinę dodatkowej kontroli administracyjnej w Regulaminie Uzupełniającym. W przypadku organizacji Otwartych Indywidualnych Mistrzostw Polski jako imprezy łączonej z zawodami rangi Mistrzostw Europy, kontrola administracyjna odbędzie się w dzień poprzedzający zawody. Dokładną datę i godzinę kontroli administracyjnej organizator obowiązany jest zamieścić w Regulaminie Uzupełniającym.

01.8.1 Podział na grupy

Odcinki jazdy obserwowanej będą zróżnicowane pod względem trudności i podzielone na grupy. Każdej z grup będzie przyporządkowany właściwy kolor, oznaczający stopień trudności śladu danego odcinka jazdy obserwowanej:

- Grupa A – odcinki trudne – kolor czerwony.
- Grupa B – odcinki o średniej skali trudności – kolor niebieski.
- Grupa C – odcinki łatwe – kolor zielony.

01.8.2 Podział na klasy

Konkurencja indywidualna rozgrywana będzie w klasach wiekowych na odcinkach o różnym stopniu trudności śladu, zgodnie z poniższym podziałem:

- Klasa Młodzik – zawodnicy, którzy w dniu rozgrywania zawodów mają ukończone co najmniej 12 lat, lecz nie więcej niż ukończone 16 lat w roku rozgrywania zawodów, startujący

na motocyklu o pojemności silnika nie większej niż 125cm³ (dopuszcza się 2cm³ tolerancji pojemności motocykla). Zawodnik zgłoszony w Klasie Młodzik może dokonać wyboru grupy, w której zamierza wystartować, spośród Grup: A lub B lub C.

- Klasa Junior – zawodnicy, którzy w dniu rozgrywania zawodów mają ukończone co najmniej 16 lat, lecz nie więcej niż ukończone 23 lata w roku rozgrywania zawodów, startujący motocyklem o dowolnej pojemności. Zawodnik zgłoszony w Klasie Junior może dokonać wyboru grupy, w której zamierza wystartować, spośród Grup: A lub B lub C.
- Klasa Kobiet – zawodniczki, które w dniu rozgrywania zawodów mają ukończone co najmniej 12 lat. Zawodniczki do czasu ukończenia 16 lat w roku rozgrywania zawodów, mogą startować na motocyklu o pojemności silnika nie większej niż 125 cm³ (dopuszcza się 2cm³ tolerancji pojemności motocykla), a od dnia ukończenia 16 lat motocyklem o dowolnej pojemności. Zawodniczki zgłoszone w Klasie Kobiet mogą dokonać wyboru grupy, w której zamierzają wystartować, spośród Grup: A lub B lub C.
- Klasa Otwarta – zawodnicy bez ograniczeń wiekowych, startujący, do czasu ukończenia 16 lat, na motocyklu o pojemności silnika nie większej niż 125 cm³ (dopuszcza się 2cm³ tolerancji pojemności motocykla), a od dnia ukończenia 16 lat motocyklem o dowolnej pojemności. Zawodnik zgłoszony w Klasie Otwartej może dokonać wyboru grupy, w której zamierza wystartować, spośród Grup: A lub B lub C.
- Klasa Senior – zawodnicy, którzy w dniu rozgrywania zawodów mają ukończone co najmniej 40 lat. Zawodnik zgłoszony w Klasie Senior może dokonać wyboru grupy, w której zamierza wystartować, spośród Grup: A lub B lub C.

01.8.3 Licencje zawodników

Każdy ze startujących zawodników musi posiadać odpowiednią licencję uprawniającą do udziału we współzawodnictwie sportowym w sporcie motocyklowym.

- Klasa Młodzik – zawodnicy posiadający licencję PZM „A”.
- Klasa Junior – zawodnicy posiadający licencję PZM „A”.
- Klasa Kobiet – zawodniczki posiadające licencję PZM „A”.
- Klasa Otwarta – zawodnicy posiadający licencję PZM „A”.
- Klasa Senior – zawodnicy posiadający licencję PZM „A”.

W przypadku zawodników zagranicznych dopuszcza się posiadanie następujących licencji:

- Mistrzostwa Świata roczna FIM.
- Mistrzostwa Świata jednorazowa FIM.
- Międzynarodowa jednorazowa lub roczna FIM.
- Mistrzostwa Europy roczna FIM Europe.
- Mistrzostwa Europy jednorazowa FIM Europe.
- PROMOSPORT jednorazowa lub roczna FIM Europe (UEM).
- Międzynarodowej wydanej przez macierzystą federację zawodnika.

01.8.4 Zgłoszenia

Regulamin Uzupełniający zawodów musi zostać przesłany przez organizatora do Zarządu Głównego Polskiego Związku Motorowego na co najmniej 6 tygodni przed dniem rozgrywania zawodów.

Zawodnik zamierzający wystartować w zawodach jest zobowiązany do przesłania organizatorowi wypełnionego formularza zgłoszenia (z podaniem nr telefonu kontaktowego) wraz z potwierdzeniem przelewu za wpisowe na konto organizatora do poniedziałku poprzedzającego zawody (Niekompletne zgłoszenie nie będzie przyjęte). Jedynie opłacenie wpisowego do poniedziałku poprzedzającego zawody gwarantuje przyjęcie w terminie przesłanego zgłoszenia zawodnika do zawodów.

Formularz zgłoszenia jest dostępny na stronie internetowej: <https://pzm.pl/regulaminy/trial>

W zgłoszeniu zawodnik określa klasę i grupę, w jakiej zamierza wystartować. Każdy zawodnik w trakcie całego sezonu może zgłosić się tylko w jednej klasie, zgodnie z podziałem określonym w Art. 01.8.2. Podczas trwania jednego roku kalendarzowego, każdemu zawodnikowi przysługuje możliwość zmiany grupy, o których mowa w Art. 01.8.1, w stosunku do tej, w której startował w swoich pierwszych zawodach w sezonie. Podczas trwania jednego roku kalendarzowego, każdemu zawodnikowi przysługuje wielokrotna możliwość zmiany grupy, o których mowa w Art. 01.8.1, w stosunku do tej grupy, w której startował w na poprzednich zawodach. **Zmiany grupy zawodnika na danych zawodach musi zostać zgłoszona w pierwszym dniu zawodów, najpóźniej na 2 godziny przed ogłoszeniem listy startowej. W zawodach dwudniowych zawodnik startujący w obydwu rundach nie może zmienić grupy po pierwszym dniu zawodów.**

01.8.5 Brak udziału w zawodach

Zawodnik, którego zgłoszenie do zawodów zostało przesłane do organizatora w terminie, o którym mowa w Art. 01.8.4, a który odstąpił od zamiaru uczestnictwa w imprezie, jest zobowiązany do powiadomienia organizatora zawodów o zaistniałym fakcie, lecz nie później niż przed rozpoczęciem Kontroli Administracyjnej. W przypadku braku powiadomienia zawodnik nie otrzyma zwrotu wpisowego.

01.8.6 Wpisowe do zawodów

Wpisowe do zawodów od zawodnika zgłoszonego w terminie, o którym mowa w Art. 01.8.4, będzie określone w regulaminie uzupełniającym zawodów i może wynieść maksymalnie 200,00 PLN za każdą rundę, w której zawodnik uczestniczy.

Wpisowe do zawodów od asystenta zawodnika zgłoszonego w terminie, o którym mowa w Art. 01.8.4, wynosi 50,00 PLN za każdą rundę, w której zawodnik uczestniczy.

Wpisowe do zawodów od zawodnika zgłoszonego po terminie online lub w biurze zawodów, o którym mowa w Art. 01.8.4, wynosi **250,00** PLN za każdą rundę, w której zawodnik uczestniczy - nie dotyczy uczestników: bez licencji i Klasy Amator w Pucharze Polski, którzy startują w zawodach pierwszy raz w sezonie (opłata **max. 200 PLN** za 1 dzień).

Organizator może dopuścić do zawodów zawodnika po czasie oficjalnego odbioru technicznego i administracyjnego w dniu rajdu pod warunkiem opłacenia przez niego wpisowego w wysokości **350,00** PLN za każdą rundę w której zawodnik uczestniczy oraz przejścia indywidualnego odbioru technicznego i administracyjnego. Zostaje on umieszczony na końcu listy startowej. Uczestnicy: bez licencji i Klasy Amator w Pucharze Polski, którzy startują w zawodach pierwszy raz w sezonie na zasadach jak wyżej, poza opłatą wpisowego wynoszącą **max. 200 PLN** za 1 dzień.

01.8.7 Numery startowe

Numer startowy musi odpowiadać wymaganiom określonym w Regulaminie Technicznym Rajdów Trial. Numer startowy (od 1 do 99) przypisane dla zawodników startujących w każdej z Grup: A, B, C, powinny w czytelny sposób umożliwić rozróżnienie ich pomiędzy sobą. Rozróżnienie następuje poprzez umieszczenie w miejscu przedniej lampy motocykla tabliczki z numerem startowym z tłem w kolorze właściwej grupy (Grupa A - kolor czerwony, Grupa B - kolor niebieski, Grupa C - kolor zielony), a cyfry w kolorze czarnym. Dodatkowo na kasku zawodnika przyklejona będzie naklejka w kształcie koła o średnicy 8 cm lub kwadratu o boku 8cm w kolorze właściwej grupy (Grupa A - kolor czerwony, Grupa B - kolor niebieski, Grupa C - kolor zielony) z numerem startowym zawodnika (cyfry czarne). (zaleca się aby kolor naklejki był kontrastujący, tak aby numer startowy był widoczny).

Zawodnik jest zobowiązany do zachowania na kasku numeru startowego, który został mu przypisany, w sposób zapewniający całkowitą czytelność umieszczonych na nim cyfr oraz posiadania właściwego numeru umieszczonego w miejscu przedniej lampy motocykla, podczas trwania całego rajdu.

Zawodnicy, którzy zostali sklasyfikowani w klasyfikacji generalnej Otwartych Indywidualnych Mistrzostw Polski roku poprzedniego na miejscach od 1 do 10, otrzymają na cały kolejny sezon startów numery zgodne z zajęтыми miejscami. Pozostali zawodnicy będą startować z numerami przydzielonymi przez organizatora zawodów.

W przypadku, kiedy numery startowe posiadają reklamę sponsora, który podpisał umowę z Zarządem Głównym Polskiego Związku Motorowego, zawodnicy są zobowiązani do korzystania z tych numerów startowych, nawet w sytuacji gdy zachodzi konflikt interesów pomiędzy reklamą na numerze startowym, a prywatnym sponsorem zawodnika.

W przypadku organizacji Otwartych Indywidualnych Mistrzostw Polski jako imprezy łączonej z zawodami rangi Mistrzostw Europy, dopuszcza się, aby organizator wybrał taki system nadawania numerów startowych, który będzie czytelny, zrozumiały i nie spowoduje pomyłek w odróżnieniu zawodników startujących w OIMP oraz zawodników startujących w Mistrzostwach Europy.

01.8.8 Asystent (Minder)

Każdy zawodnik może zarejestrować jednego asystenta (minder), który w dniu rozgrywania zawodów ma ukończone co najmniej 18 lat. Asystent zobowiązany jest do posiadania polisy ubezpieczeniowej.

Zawodnik i asystent podpisują oświadczenie, w którym zawodnik bierze pełną odpowiedzialność za zachowanie i działania swojego asystenta.

Asystent jest upoważniony do przebywania w dodatkowej, wydzielonej przestrzeni poza odcinkiem (w przypadku jej wykonania), jednakże nie posiada upoważnienia do przebywania wewnątrz odcinka jazdy obserwowanej, chyba że ze względów na zachowanie bezpieczeństwa zawodnika przejeżdżającego przez odcinek, sędzia odcinka wyrazi zgodę na udzielenie przez asystenta pomocy.

Asystent podczas trwania rajdu jest zobowiązany do noszenia wysokich, skórzanych butów za kostkę, długich spodni oraz okrycia piersiowo-plecowego z długim rękawem. Dodatkowo, zawsze w trakcie jazdy motocyklem lub podczas przebywania wewnątrz odcinka jazdy obserwowanej, asystent musi mieć założony kask ochronny, zgodny z Regulaminem Technicznym Rajdów Trial oraz zgodnym z Regulaminem Technicznym FIM.

Asystent zobowiązany jest do posiadania numeru, który odpowiada numerowi startowemu zawodnika, z którym asystent pokonuje rajd. Numer asystenta stanowi samo-przylepna naklejka o wymiarach 8cm x 8cm, przyklejana do tylnej strony kasku ochronnego. Naklejki dostarczane są przez organizatora zawodów. Dopuszcza się użycie innego systemu oznakowania asystentów przez organizatora, który umożliwi swobodną identyfikację asystenta.

Motocykle, na których poruszają się uprzednio zarejestrowani asystenci, muszą posiadać polisę ubezpieczeniową od odpowiedzialności cywilnej (nie dotyczy zawodów rozgrywanych poza drogami publicznymi, które Organizator ubezpiecza dodatkowo zgodnie z Art. „01.1.2 Standardy Organizacyjne” niniejszego regulaminu). Organizator ma prawo sprawdzić posiadanie właściwych dokumentów, uprawniających do poruszania danym motocyklem, jednakże o fakcie sprawdzania dokumentów, organizator jest zobowiązany poinformować startujących w regulaminie uzupełniającym zawodów.

Zawodnik może uzyskać jakąkolwiek pomoc związaną z naprawą motocykla, na którym startuje lub wymiany nieoznakowanej części motocykla (w przypadku znakowania poszczególnych części), świadczoną przez jakąkolwiek osobę, poza sytuacjami, kiedy zawodnik wraz z motocyklem znajdują się wewnątrz odcinka jazdy obserwowanej lub wewnątrz korytarza odcinka jazdy obserwowanej (w przypadku wykonania przez organizatora korytarzy). Tylko zawodnik jest upoważniony do pchania lub do jazdy na motocyklu, na którym startuje w zawodach. Dopuszcza się, aby motocykl został usunięty (wypchany) z odcinka jazdy obserwowanej przez asystenta, wyłącznie w sytuacji, kiedy zawodnik na skutek upadku nie jest zdolny do opuszczenia odcinka wraz z motocyklem o własnych siłach.

01.8.9 Odstęp czasowy podczas startu zawodników

Zawodnicy powinni startować w odstępach czasowych (interwałach czasowych) co 1 minutę.

01.8.10 Kolejność startu

Kolejność startu dla wszystkich zawodników podczas wszystkich rund zawodów odwrotna w stosunku do zajętych miejsc w klasyfikacji generalnej z poprzedniego sezonu. Jako pierwsi startują zawodnicy z Grupy C, następnie zawodnicy z Grupy B, a jako ostatni startują zawodnicy z Grupy A. Zawodnicy nie klasyfikowani w poprzednim sezonie będą ustawiani przed klasyfikowanymi zawodnikami w odpowiedniej grupie, w kolejności zgłoszeń.

W przypadku równoczesnego rozgrywania z Otwartymi Indywidualnymi Mistrzostwami Polski Trial konkurencji Puchar Polski Trial, zasady kolejności startu zawodników w ww. zawodach będą zgodne z zapisami niniejszego artykułu, z tym, że jako pierwsi na trasę wyruszą zawodnicy startujący w Pucharze Polski, a następnie zawodnicy startujący w Otwartych Indywidualnych Mistrzostwach Polski.

W przypadku organizacji Otwartych Indywidualnych Mistrzostw Polski, jako imprezy łączonej z zawodami rangi Mistrzostw Europy, Pucharu Polski, zasady kolejności startu zawodników w ww. zawodach będą zgodne z zapisami niniejszego artykułu, z tym że jako pierwsi na trasę wyruszą zawodnicy startujący w Pucharze Polski, następnie zawodnicy startujący w OIMP, a na końcu zawodnicy startujący w Mistrzostwach Europy (stosownie do kolejności określonej we właściwym regulaminie zawodów tej rangi).

Dopuszcza się drugiego dnia zawodów (w niedzielę), start w odwrotnej kolejności do dnia pierwszego: tzn najpierw Mistrzostwa Polski grupy: A, B C, a następnie Puchar Polski grupy: A i B oraz na końcu klasa Amator. (informacja musi być uwzględniona

w regulaminie uzupełniającym).

01.8.11 Badanie zawartości alkoholu we krwi

Podczas każdej z rozgrywanych rund Sędzia Główny Zawodów ma prawo przeprowadzić, przy użyciu alkometru, badanie zawartości alkoholu we krwi u losowo wybranych 5 zawodników. Jedynie wynik badania 0.00 (poziom zawartości alkoholu we krwi) uprawnia zawodnika do startu w zawodach. Wylosowany do kontroli zawartości alkoholu we krwi zawodnik ma prawo odmówić poddania się kontroli. W takim przypadku Sędzia Główny Zawodów nie dopuści zawodnika do startu w zawodach, a uiszczone przez zawodnika wpisowe nie podlega zwrotowi.

W przypadku równoczesnego rozgrywania z Otwartymi Indywidualnymi Mistrzostwami Polski, Rajdów Trial w konkurencji Puchar Polski, badaniu zawartości alkoholu we krwi poddaje się również losowo wybranych 5 zawodników w każdej z ww. konkurencji.

01.9 KONTROLA TECHNICZNA

Przed zawodami, równoległe z Kontrolą Administracyjną, przeprowadzona zostanie Kontrola Techniczna. Dopuszcza się przeprowadzenie dodatkowej kontroli technicznej w dzień poprzedzający zawody. W takim przypadku organizator ma obowiązek podać dokładną datę i godzinę dodatkowej kontroli technicznej w Regulaminie Uzupełniającym. Nie zgłoszenie się w terminie do odbioru technicznego jest równoznaczne z nie stawieniem się do zawodów. W przypadku organizacji Otwartych Indywidualnych Mistrzostw Polski jako imprezy łączonej z zawodami rangi Mistrzostw Europy, kontrola techniczna odbędzie się w dzień poprzedzający zawody. Dokładną datę i godzinę kontroli technicznej organizator obowiązany jest zamieścić w Regulaminie Uzupełniającym.

01.9.1 Zadania Komisji Technicznej

Do zadań Komisji Technicznej należy, m.in.:

- Sprawdzenie czy motocykl posiada obowiązkową polisę ubezpieczenia OC (jeśli jest wymagana).
- Sprawdzenie czy zawodnik posiada prawo jazdy (jeśli jest wymagane).
- Sprawdzenie czy motocykl jest zgodny z wypełnionym i podpisanym przez zawodnika zgłoszeniem.
- Sprawdzenie czy zawodnik posiada wyposażenie zgodne z Regulaminem Sportu Motocyklowego.

Motocykle i ich wyposażenie muszą odpowiadać Regulaminowi Technicznemu Rajdów Trial.

01.9.2 Tankowanie motocykla

Za każdym razem, kiedy zawodnik tankuje motocykl znajdujący się na paddock'u jest zobowiązany pod karą finansową, do używania specjalnej maty zabezpieczającej podłoże przed zanieczyszczeniem. Tankowanie motocykla poza paddock'iem jest zabronione pod karą wykluczenia z zawodów.

01.10 PUNKTY KARNE I WYKROCZENIA

01.10.1 Punkty karne za czas

- Za każdą pełną minutę spóźnienia na start: 1 Punkt
- Więcej niż 20 minut spóźnienia na start: Wykluczenie

- Za każdą rozpoczętą minutę spóźnienia na punkt kontroli pomiaru czasu po pierwszym okrążeniu: 1 Punkt
- Więcej niż 20 minut spóźnienia na punkt kontroli pomiaru czasu po pierwszym okrążeniu: Wykluczenie
- Za każdą rozpoczętą minutę spóźnienia na punkt kontroli pomiaru czasu po *ostatnim* okrążeniu: 1 Punkt
- Więcej niż 20 minut spóźnienia na punkt kontroli pomiaru czasu po *ostatnim* okrążeniu: Wykluczenie

01.10.2 Punkty karne za przejazd przez odcinek jazdy obserwowanej

- a) Przejazd czysty: 0 Punktów
- b) Przejazd z jednym podparciem: 1 Punkt
- c) Przejazd z dwoma podparciami: 2 Punkty
- d) Przejazd z więcej niż dwoma podparciami: 3 Punkty

Definicja podparcia:

- Każdy kontakt jakiegokolwiek części ciała zawodnika lub jego maszyny (za wyjątkiem opon, podnóżków motocykla i płyty ochronnej silnika) powodującej dotknięcie podłoża lub oparcia się o przeszkodę (np.: drzewo, skała, itp.).

W każdym momencie, gdy motocykl z zawodnikiem znajdują się wewnątrz odcinka jazdy obserwowanej, podparcie może mieć miejsce wewnątrz odcinka lub poza taśmą ograniczającą odcinek jazdy obserwowanej.

- e) Błąd: 5 Punktów
- Definicja błędu:

- Jeżeli zawodnik nie ukończy (przejedzie) odcinka jazdy obserwowanej w dozwolonym czasie.
- Jeżeli motocykl przesunie się do tyłu (cofnie) z podparciem zawodnika.
- Jeżeli zawodnik opuszcza motocykl i jego obie stopy dotykają podłoża po tej samej stronie motocykla lub poza osią tylnego koła motocykla.
- Jeżeli kierownica motocykla dotyka podłoża.
- Jeżeli ręka zawodnika opuszcza kierownicę i dotyka innej części motocykla w czasie zatrzymania się z równoczesnym podparciem.
- Jeżeli motocykl wykona pełną pętlę, przecinając pozostawiony przez siebie ślad obydwoma kołami.
- Jeżeli zawodnik lub motocykl uszkodzi, przesunie, przerwie lub wyrwie oznakowanie odcinka, paliki podtrzymujące taśmę lub samą taśmę.
- Jeżeli motocykl dotyka przednim lub tylnym kołem podłoża poza taśmą ograniczającą odcinek jazdy obserwowanej.
- Jeżeli zawodnik przekracza bramę innej grupy bez względu na kierunek w którym ją przekracza i niezależnie od tego czy dana brama jest używana w dniu zawodów, czy nie.
- Jeżeli przednie koło motocykla nie poprzedza tylnego koła przy przekraczaniu bramy danej grupy i linii teoretycznej wyznaczającej początek i koniec odcinka jazdy obserwowanej.

- Jeżeli zawodnik lub motocykl złamie, usunie (zniszczy w sposób częściowy lub całkowity), przejedzie ponad oznakowaniem bram (strzałki) lub palików podtrzymujących oznakowanie bram lub oznakowanie początku i końca odcinka jazdy obserwowanej, niezależnie od tego czy dane oznakowanie jest używane w dniu zawodów, czy nie.
- Jeżeli zawodnik wejdzie lub wjedzie do odcinka jazdy obserwowanej, bez wcześniejszej zgody sędziego odcinka jazdy obserwowanej.
- Jeżeli Asystent wejdzie do wewnątrz odcinka jazdy obserwowanej bez zezwolenia osoby urzędowej.
- Jeżeli zawodnik lub Asystent zmieniają warunki panujące w odcinku jazdy obserwowanej,
- Zawodnik otrzymuje zewnętrzną pomoc, podczas gdy znajduje się wewnątrz odcinka jazdy obserwowanej.
- Jeżeli zawodnik, który zgłosił się do osoby urzędowej i oczekuje na wjazd, nie wjedzie na odcinek jazdy obserwowanej pomimo wezwania osoby urzędowej.
- **Zawodnik nie jest przypięty smyczą do wyłącznika bezpieczeństwa podczas pokonywania odcinka lub sędzia OJO (obserwator odcinka) stwierdza awarię tego wyłącznika w trakcie pokonywania odcinka lub po jego opuszczeniu. (wejdzie w życie w sezonie 2027).**

Jedynie wyżej wymienione wykroczenia powinny być karane podczas przejazdu zawodnika przez odcinek jazdy obserwowanej. **(W sprawach dyscyplinarnych obszar odcinka obejmuje również korytarze, jeśli są one używane).** Jednakże dodatkowe kary mogą zostać nałożone:

- Asystent kwestionuje decyzję sędziego odcinka dotyczącą przejazdu zawodnika: Żółta kartka
- Odmowa opuszczenia sekcji przez zawodnika, po przekroczeniu limitu czasu 1,5 minuty lub w czasie i miejscu wskazanym przez sędziego odcinka: 5 Punktów
- Nieprzestrzeganie regulaminu obowiązującego w korytarzu odcinka jazdy obserwowanej, jeżeli korytarz został wykonany: 5 Punktów
- Nieprzestrzeganie kolejności przejazdu przez odcinki jazdy obserwowanej według ich numeracji (jeżeli jest wymagana): 10 Punktów
- ~~Brak na karcie punktowej uzyskanego wyniku (punktów) z któregośkolwiek OJO:~~

20 Punktów
- **Ominięcie (brak na karcie punktowej uzyskanego wyniku (punktów) z któregośkolwiek) odcinka jazdy obserwowanej:** 20 Punktów
- **O nałożeniu ww. kary decyduje Sędzia Zawodów i/lub Obsługa Chronometrażu**
- Zgubienie karty punktowej: 50 Punktów

Zawodnikowi, który nie przestrzegał kolejności przejazdu przez odcinki OJO (jeżeli była wymagana) sędzia na kolejnym przejeżdżanym odcinku wbija do karty punktowej karę (pole 'K' lub 5*) i odnotowuje na jej odwrocie 10 pkt. karnych.

Zawodnik, który zgubił kartę punktową zgłasza ten fakt w punkcie wymiany kart, gdzie zostaje mu wydany duplikat karty z adnotacją na odwrocie: „DUPLIKAT - dodatkowe 50 punktów karnych”. Następnie musi wbić do duplikatu karty wszystkie punkty karne dotychczas zdobyte na danym okrążeniu ze wszystkich przejechanych odcinków OJO i kontynuować dalszą jazdę. Czas na pokonanie pierwszego okrążenia i całej trasy nie ulega zmianie.

Jakiegokolwiek wątpliwości dotyczące punktowania podczas przejazdu zawodnika przez odcinek jazdy obserwowanej sędzia odcinkowy zawsze rozstrzyga na korzyść zawodnika.

Kary punktowe za przejazd przez odcinek jazdy obserwowanej przyznane przez sędziego odcinka, a następnie potwierdzone przez Sędziego Zawodów jako zgodne z Regulaminem Sportowym Rajdów Trial, uznaje się jako niepodważalne.

01.10.3 Przeszkodzenie

Przeszkodzenie na odcinku jazdy obserwowanej 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 jazdy obserwowanej. Decyzja sędziego o udzieleniu lub nie udzieleniu pozwolenia na powtórne przejechanie odcinka jest ostateczna. Jeśli sędzia odcinka zezwoli na ponowną próbę przejechania odcinka, próba ta powinna być wykonywana od znaku „Początek odcinka” zgodnie z limitem czasu określonym w Art. 01.5.6. Wszystkie punkty karne uzyskane przez zawodnika przed miejscem przeszkodzenia przy poprzedniej próbie zostają uwzględnione.

01.10.4 Kary finansowe

Następujące kary finansowe mogą zostać nałożone na zawodnika przez Kierownika Zawodów, po uprzednim ich zatwierdzeniu przez Sędziego Zawodów:

- Zawodnik lub jakakolwiek inna osoba powiązana z zawodnikiem, zainteresowana osiągnięciem przez niego, jak najlepszego wyniku w zawodach, dokonuje inspekcji odcinka jazdy obserwowanej, poza czasem do tego wyznaczonym: 200,00 PLN
- Tankowanie lub jakiegokolwiek inne prace przy motocyklu, mające miejsce na paddock’u, bez użycia maty środowiskowej zgodnej z przepisami Kodeksu Ochrony Środowiska PZM, ochraniającej podłoże przed zanieczyszczeniem: 300,00 PLN
- Asystent zawodnika nie przestrzega następujących wymagań określonych w przepisach:
 - Podczas jazdy na motocyklu nie ma na sobie skórzanych butów ponad kostkę, długich spodni, okrycia wierzchniego z długim rękawem oraz kasku.
 - Podczas przebywania wewnątrz odcinka jazdy obserwowanej nie ma na sobie skórzanych butów ponad kostkę, długich spodni, okrycia wierzchniego z długim rękawem oraz kasku.
 - Numer z tyłu kasku nie jest całkowicie widoczny:
 - Pierwsze wykroczenie: 100,00 PLN
 - Drugie wykroczenie: 200,00 PLN
 - Trzecie wykroczenie: 300,00 PLN

Brak opłacenia przez zawodnika nałożonej na niego kary finansowej oznacza wykluczenie go z zawodów.

01.10.5 Żółta kartka

„Sędzia dowodzący” każdym z odcinków jazdy obserwowanej powinien być wyposażony w „Żółtą kartkę” w rozmiarze A6 (tak, aby pasowała do kieszeni kurtki/spodni/koszuli) i wykonana ze sztywnego materiału, np.: plastik.

Każdy z zawodników lub asystentów, który odmówi wykonania instrukcji przekazanych przez sędziego odcinka jazdy obserwowanej, lub zachowa się w sposób powszechnie uznany za niekulturalny, może zostać ukarany żółtą kartką. W takim przypadku, sędzia zobowiązany jest do wypełnienia formularza o nazwie „NOTYFIKACJA” oraz do przekazania informacji o zaistniałej sytuacji Kierownikowi Zawodów, który bez zbędnej zwłoki przekazuje otrzymany formularz Managerowi Wyników.

Aby dodatkowe punkty karne zostały zapisane na konto zawodnika formularz „NOTYFIKACJA” musi zostać przekazany Managerowi Wyników nie później niż w ciągu 1 godziny od momentu kiedy przewinienie nastąpiło oraz przed opublikowaniem oficjalnych wyników zawodów, uprzednio podpisanych przez Kierownika Zawodów i Sędziego Zawodów.

Otrzymanie żółtej kartki wiąże się z przyznaniem następującej kary punktowo-finansowej:

- | | |
|-------------------------|--|
| - Pierwsze wykroczenie: | 100,00 PLN + 5 dodatkowych punktów karnych |
| - Drugie wykroczenie: | 200,00 PLN + 5 dodatkowych punktów karnych |
| - Trzecie wykroczenie: | 300,00 PLN + Wykluczenie z Rajdu |

Główna Komisja Sportu Motocyklowego może podjąć dalej idące działania w związku z zaistniałą sytuacją.

01.10.6 Wykluczenie

Na zawodnika zostanie nałożona kara wykluczenia z zawodów za następujące wykroczenia:

- Jazda na motocyklu bez kasku.
- Zmiana motocykla lub zawodnika podczas zawodów.
- Użycie niedozwolonych opon lub zmiana na oponę o innej konstrukcji, profilu, typie niż opona oryginalna.
- Użycie niedozwolonego paliwa.
- Użycie zakazanych środków medycznych.
- Zmiana numeru przez zawodnika lub brak właściwego numeru naklejonego na lampie motocykla.
- Wjazd na trasę w innym miejscu niż to, w którym zawodnik ją opuścił.
- Trenowanie na odcinkach jazdy obserwowanej.
- Otrzymanie trzech żółtych kartek.
- Tankowanie motocykla poza paddock’iem.
- Inne, nieodpowiednie zachowanie zawodnika lub asystenta skierowane pod adresem osoby funkcyjnej zawodów.
- Brak opłacenia przez zawodnika kary finansowej, o której mowa w art. 01.10.4.

01.11 SYSTEM REJESTRACJI PUNKTÓW KARNYCH

Każdy zawodnik przed startem do Rajdu musi otrzymać od organizatora Kartę Punktową wykonaną z nierozpuszczalnego, wodoodpornego materiału. Zawodnik bierze pełną odpowiedzialność, aby na każdym odcinku jazdy obserwowanej jego Karta Punktowa została oznakowana (przeziurkowana) zgodnie z ilością punktów karnych uzyskanych przez zawodnika na odcinku. W przypadku pomyłki w oznakowaniu Karty Punktowej, polegającej na przeziurkowaniu nieodpowiedniego kwadratu wskazującego ilość punktów karnych, należy przeziurkować pozostałe kwadraty wskazujące ilość punktów karnych, za wyjątkiem tego, który wskazuje właściwą ilość punktów karnych, otrzymanych przez zawodnika na odcinku jazdy obserwowanej.

01.12 WYNIKI I KLASYFIKACJE

01.12.1 Wyniki klubowe w każdej z rund

We wszystkich rundach będzie prowadzona klasyfikacja klubowa dla klubów posiadających licencję klubową uprawniającą do współzawodnictwa w sporcie motocyklowym. Każdy z klubów otrzyma ilość punktów dodatnich równą sumie punktów dodatnich uzyskanych przez wszystkich sklasyfikowanych zawodników danego klubu w klasyfikacji z połączonych Grup: A, B, C.

01.12.2 Klasyfikacja generalna w konkurencji klubowej

Klubowym Mistrzem Polski zostanie Klub zrzeszony w Polskim Związku Motorowym, którego zawodnicy zdobędą największą ilość punktów dodatnich z wszystkich rozegranych rund.

Przyznanie tytułu Mistrza Polski odbywa się zgodnie z Regulaminem Sportu Motocyklowego. Wymagana, minimalna ilość sklasyfikowanych klubów, niezbędna do przyznania tytułów mistrzowskich (Mistrz Polski, I Wice Mistrz Polski, II Wice Mistrz Polski) wynosi 6.

01.12.3 Indywidualne wyniki i klasyfikacje z rund

Po zakończeniu zawodów zostaną opublikowane indywidualne wyniki dla każdej z klas, oraz zostanie opublikowana klasyfikacja z połączonych Grup: A, B, C, zgodnie z zasadą, że zawodnik na 1-szym miejscu w grupie niższej zajmuje miejsce po ostatnim zawodniku z grupy wyższej. Najwyższą grupą jest Grupa A, następnie Grupa B, następnie Grupa C. Zwycięzcą w każdej z klas i grup zostanie zawodnik z najmniejszą ilością punktów karnych przyznawanych zgodnie z Art. 01.10.

Za uzyskane w każdej z rund miejsca w klasyfikacji prowadzonej z połączonych Grup: A, B, C, zawodnikom przyznawane są punkty dodatnie, zgodnie z poniższą tabelą, z zastrzeżeniem, że:

- Warunkiem sklasyfikowania zawodnika w danej rundzie oraz zaliczenia punktów dodatnich do Klasyfikacji indywidualnej, generalnej i klubowej, uzyskanych przez zawodnika danego klubu do klasyfikacji indywidualnej, jest uzyskanie przez niego w poszczególnych rundach sumy punktów karnych mniejszej o 15% od maksymalnej liczby punktów karnych wynikającej z iloczynu ilości odcinków jazdy obserwowanej i maksymalnej liczby punktów karnych możliwych do uzyskania na odcinku – 5 punktów karnych.

Przykład:

30 OJO x 5 punktów karnych = 150 punktów karnych – 15% (22 punkty karne) = 128 punktów karnych.

Zawodnik nie sklasyfikowany na skutek: nieukończenia zawodów, przekroczenia limitu uzyskanych punktów karnych, wykluczenia lub dyskwalifikacji, nie otrzymuje punktów dodatnich do: klasyfikacji rundy końcowej, klasyfikacji klubowej i klasyfikacji

generalnej.

Miejsce	Punkty	Miejsce	Punkty	Miejsce	Punkty	Miejsce	Punkty
1	100	11	33	21	10	31	1
2	85	12	30	22	9	32	1
3	70	13	27	23	8	33	1
4	60	14	24	24	7	34	1
5	55	15	22	25	6	35	1
6	50	16	20	26	5	36	1
7	45	17	18	27	4	37	1
8	42	18	16	28	3	38	1
9	39	19	14	29	2	39	1
10	36	20	12	30	1	itd.	itd.

Warunkiem sklasyfikowania poszczególnych klas w rundzie jest start minimum **6 3** zawodników w danej klasie. W przypadku startu mniej niż 6 zawodników klasy będą łączone. Przy łączeniu klas będzie obowiązywała następująca zasada włączania:

- ~~Klasa Młodzik do Klasy Kobiety, aż do osiągnięcia limitu klasy.~~
- ~~Klasa Kobiety do Klasy Junior, aż do osiągnięcia limitu klasy.~~
- ~~Klasa Junior do Klasy Otwartej, aż do osiągnięcia limitu klasy.~~
- ~~Klasa Otwarta do Klasy Junior, aż do osiągnięcia limitu klasy.~~
- ~~Klasa Senior do Klasy Otwartej, aż do osiągnięcia limitu klasy.~~

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

Po każdej odbytej rundzie organizator jest zobowiązany do bezzwłocznego przesłania pocztą elektroniczną wyników zawodów oraz listy startowej i listy ukaranych zawodników do:

- Biura Sportu i Turystyki Polskiego Związku Motorowego.
- Członka Głównej Komisji Sportu Motocyklowego odpowiedzialnego za Rajdy Motocyklowe Trial.
- Organizatora kolejnej rundy Otwartych Indywidualnych Mistrzostw Polski.

01.12.4 Klasyfikacja generalna w konkurencji indywidualnej

Mistrzem Polski w klasyfikacji generalnej zostanie zawodnik, który zdobędzie największą ilość punktów dodatnich ze wszystkich rozegranych rund w klasyfikacji z połączonych Grup: A, B, C.

Mistrzem Polski w klasyfikacji prowadzonej w Klasach zostanie zawodnik, który zdobędzie największą ilość punktów dodatnich z wszystkich rozegranych rund w danej klasie, z uwzględnieniem klasyfikacji prowadzonej z połączonych Grup: A, B, C.

Przyznanie tytułu Mistrza Polski odbywa się zgodnie z Regulaminem Sportu Motocyklowego. Wymagana, minimalna ilość sklasyfikowanych zawodników, niezbędna do przyznania tytułów

mistrzowskich wynosi:

- 6-ciu zawodników – Mistrz Polski.
- 9-ciu zawodników – Wice Mistrz Polski.
- 12-tu zawodników – II Wice Mistrz Polski.

01.13 PRZEDWCZESNE WSTRZYMANIE ZAWODÓW

Jeżeli zawody zostaną przedwcześnie wstrzymane przez Sędziego Głównego, zanim każdy z zawodników ukończy co najmniej połowę odcinków jazdy obserwowanej, zawody powinny zostać unieważnione. Jeżeli jednak zawody zostaną wstrzymane na późniejszym etapie, wówczas wyniki zostaną opublikowane odpowiednio do ilości odcinków jazdy obserwowanej, która została ukończona przez wszystkich zawodników. Zawody przedwcześnie wstrzymane przez Sędziego Głównego nie podlegają powtórzeniu.

01.14 ROZSTRZYGANIE WYNIKÓW REMISOWYCH

01.14.1 Wyniki remisowe w każdej z rund

W przypadku wyników określających remis zawodników o lepszym miejscu decyduje w kolejności:

- Większa liczba odcinków jazdy obserwowanej przejechanych z wynikiem 0 punktów karnych.
- Większa liczba odcinków jazdy obserwowanej przejechanych z wynikiem 1 punkt karny.
- Większa liczba odcinków jazdy obserwowanej przejechanych z wynikiem 2 punkty karne.
- Większa liczba odcinków jazdy obserwowanej przejechanych z wynikiem 3 punkty karne.

W sytuacji, kiedy wynik remisowy nadal się utrzymuje, o lepszym miejscu decyduje krótszy czas ukończenia Rajdu mierzony z dokładnością do 1 minuty.

Jeżeli pomimo ww. okoliczności w dalszym ciągu pomiędzy zawodnikami utrzymuje się wynik remisowy, wówczas obydwóm zawodnikom przyznane zostanie to samo miejsce i otrzymają identyczną ilość punktów dodatnich stosownie do pozycji, którą zajęli, np.:

- Jeżeli obydwaj zawodnicy zajmą drugie miejsce, wówczas punkty dodatnie zostaną naliczone w następujący sposób: 100, 85, 85, 60, 55, itp.

01.14.2 Wyniki remisowe w klasyfikacji generalnej

Jeżeli po rozegraniu wszystkich rund, pojawią się wyniki remisowe w klasyfikacji generalnej, wówczas o wyższej pozycji w tej klasyfikacji decyduje:

- Wyższe miejsce zajęte podczas ostatniej rundy w klasyfikacji prowadzonej z połączonych Grup: A, B, C lub
- Wyższe miejsce zajęte podczas przed ostatniej rundy w klasyfikacji prowadzonej z połączonych Grup: A, B, C lub
- Wyższe miejsce zajęte podczas 3-ciej rundy liczonej od końca w klasyfikacji prowadzonej z połączonych Grup: A, B, C, aż do rozstrzygnięcia wyniku remisowego.

Zawodnik, który w danej rundzie nie startował jest traktowany tak jakby zajął w niej ostatnie miejsce.

01.15 NAGRODY

Zawodnikom zostaną przyznane okolicznościowe puchary. Organizator jest zobowiązany do ufundowania pucharów dla zawodników, z uwzględnieniem podziału na Grupy i Klasy, według następującego podziału:

- Grupa A – puchary dla zawodników, którzy zajęli miejsca: I, II, III.
- Grupa B – puchary dla zawodników, którzy zajęli miejsca: I, II, III.
- Grupa C – puchary dla zawodników, którzy zajęli miejsca: I, II, III.
- Klasa Młodzik – puchary dla zawodników, którzy zajęli miejsca: I, II, III.
- Klasa Kobiet – puchary dla zawodników, którzy zajęli miejsca: I, II, III.

Warunkiem przyznania Pucharów dla Klas Młodzik i Kobiety jest udział w zawodach minimum 3 zawodników w Klasie.

Okolicznościowe puchary wręczane będą łącznie za 2 dni (2 rozegrane rundy następujące dzień po dniu, np.: sobota i niedziela). O wyższym miejscu decyduje mniejsza suma punktów karnych łącznie za dwa dni, liczona oddzielnie dla każdej z klas z połączonych Grup: A, B, C. Celem wyjaśnienia wszelkich wątpliwości, tylko zawodnicy sklasyfikowani w każdym z 2 dni zawodów (2 rozegrane rundy następujące dzień po dniu, np.: sobota i niedziela) będą brani pod uwagę przy obliczaniu sumy punktów karnych łącznie za dwa dni.

01.15.1 Brak uczestnictwa w Ceremonii Wręczenia Nagród

W celu zachowania uroczystego charakteru zakończenia zawodów, zawodnicy zobowiązani są do osobistego odbioru, okolicznościowych pucharów oraz dodatkowych nagród (w przypadku ich przyznawania) podczas Ceremonii Wręczenia Nagród.

Jeżeli zawodnik zrezygnuje z wzięcia udziału w Ceremonii Wręczenia Nagród, bez uprzedniego uzyskania zgody od Kierownika Zawodów, wówczas Sędzia Główny Zawodów może ukarać takiego zawodnika karą finansową w wysokości nie przekraczającej 200,00 PLN. Nieodebrane nagrody przechodzą na własność organizatora zawodów.

01.16 PROTESTY

01.16.1 Prośba o wyjaśnienie

Każda prośba o wyjaśnienia dotycząca wyników musi być skierowana na piśmie do kierownika zawodów lub jego przedstawiciela w czasie przewidzianym w art. 01.16.2.

01.16.2 Zasady dotyczące składania protestu

Wszystkie protesty muszą być składane na piśmie na ręce dyrektora zawodów z dołączoną opłatą, której wysokość jest określana corocznie w komunikacie finansowym na dany rok. Protest nie może być złożony później niż:

- 15 minut po przybyciu na metę zawodów ostatniego zawodnika z danej konkurencji, gdy protest dotyczy zawodnika lub pojazdu;
- 15 minut od czasu ogłoszenia (wywieszenia) wyników prowizorycznych, jeżeli protest dotyczy wyników;
- 15 minut od otrzymania pisemnej odpowiedzi dyrektora zawodów na prośbę o wyjaśnienie złożoną zgodnie z art. „01.16.1 Prośba o wyjaśnienie”.

Nie mogą być składane protesty przeciwko decyzji sędziego zawodów, lecz może być złożone odwołanie do GKSM.

W przypadku nieuznania protestu wniesiona opłata zostaje przekazana przez organizatora do PZM, a w przypadku uznania protestu zostaje zwrócona protestującemu zawodnikowi.



REGULAMIN UZUPEŁNIAJĄCY

OTWARTE INDYWIDUALNE MISTRZOSTWA POLSKI

OGŁOSZENIE

<nazwa klubu> na zlecenie Zarządu Głównego Polskiego Związku Motorowego w Warszawie organizuje <nr rundy/rund> Rundę Otwartych Indywidualnych Mistrzostw Polski w Rajdach Motocyklowych Trial 2026. Zawody będą zorganizowane zgodnie z Regulaminem Sportu Motocyklowego, Zasadami Rozgrywek Trial 2026 wraz z właściwymi załącznikami, niniejszym Regulaminem Uzupełniającym oraz komunikatami Głównej Komisji Sportu Motocyklowego. Zawody respektują Kod Ochrony Środowiska PZM.

Zawody odbędą się w dniu <podać dzień/miesiąc/rok> w <podać miejsce>.

DOJAZD

Współrzędne GPS paddock'u:	<Szerokość geograficzna>	<Długość geograficzna>
Najbliższe lotnisko:		
Najbliższa autostrada:	Numer autostrady: ###	Numer wyjazdu: ###
Nr drogi krajowej/wojewódzkiej, itp.:	Numer drogi ###	
Najbliższe miasto:	<nazwa miasta>	odległość: ### km

ADRES I INFORMACJE KONTAKTOWE

	Organizator zawodów	Sekretariat zawodów	Zakwaterowanie
Nazwa			
Adres			
Telefon			
Fax			
e-mail	@	@	@

1. ZGŁOSZENIA

Zgłoszenia muszą być wypełnione na oficjalnych formularzach (z podaniem nr telefonu kontaktowego zawodnika) i przesłane do sekretariatu zawodów do poniedziałku poprzedzającego zawody wraz z potwierdzeniem przelewu za wpisowe na konto organizatora nr, przy czym dopuszcza się przesłanie zgłoszeń pocztą elektroniczną. (Niekompletne zgłoszenie nie będzie przyjęte). Jedynie opłacenie wpisowego do poniedziałku poprzedzającego zawody gwarantuje przyjęcie w terminie zgłoszenia zawodnika do zawodów.

Wpisowe do zawodów od zawodnika zgłoszonego w terminie, o którym mowa w Art. 01.8.4, wynosi 200,00 PLN za każdą rundę, w której zawodnik uczestniczy.

Wpisowe do zawodów od asystenta zawodnika zgłoszonego w terminie, o którym mowa w Art. 01.8.4, wynosi 50,00 PLN za każdą rundę, w której zawodnik uczestniczy.

Wpisowe do zawodów od zawodnika zgłoszonego po terminie online lub w biurze zawodów, o którym mowa w Art. 01.8.4, wynosi **250,00** PLN za każdą rundę w której zawodnik uczestniczy. Organizator może dopuścić do zawodów zawodnika po czasie oficjalnego odbioru technicznego i administracyjnego w dniu rajdu pod warunkiem opłacenia przez niego wpisowego w wysokości **350,00** PLN za każdą rundę w której zawodnik uczestniczy oraz przejścia indywidualnego odbioru technicznego i administracyjnego. Zostaje on umieszczony na końcu listy startowej.

Zawodnik musi określić, w jakiej grupie i klasie startuje (Grupa A, Grupa B, Grupa C, Klasa Młodzik, Klasa Junior, Klasa Kobiet, Klasa Otwarta, Klasa Senior Art. 01.8.1, Art. 01.8.2). Wszystkie zgłoszenia muszą być przesłane do dnia <podać dzień/miesiąc/rok> (data zamknięcia listy zgłoszeń). Organizator nie przewiduje limitu zgłoszeń.

2. KONTROLA ADMINISTRACYJNA I KONTROLA TECHNICZNA

Kontrola administracyjna i techniczna odbędzie się <podać dzień/miesiąc/rok>, w godzinach 07.30 – 09.30. Dodatkowa kontrola administracyjna i techniczna odbędzie się <podać dzień/miesiąc/rok>, w godzinach <podać godziny od – do>.

W zawodach mogą brać udział zawodnicy, którzy w dniu rozgrywania zawodów mają ukończone 12 lat, startujący na motocyklach posiadających polisę ubezpieczeniową od odpowiedzialności cywilnej (nie dotyczy zawodów rozgrywanych poza drogami publicznymi, które Organizator ubezpiecza dodatkowo zgodnie z Art. „01.1.2 Standardy Organizacyjne” Zasad Rozgrywek Trial **2026**), posiadający pozwolenie na prowadzenie pojazdu, na którym startują, zgodnie z ustawą z dnia 5 stycznia 2011 roku o kierujących pojazdami (nie dotyczy zawodów rozgrywanych poza drogami publicznymi, które Organizator ubezpiecza dodatkowo zgodnie z Art. „01.1.2 Standardy Organizacyjne” Zasad Rozgrywek Trial **2026**), oraz spełniające wszystkie wymagania Regulaminu Technicznego Rajdów Trial.

Przy kontroli dokumentów zawodnik musi przedłożyć ważną licencję zgodnie z Art. 01.8.3, aktualne badanie lekarskie oraz prawo jazdy (jeśli jest wymagane) i ubezpieczenie OC pojazdu (jeśli jest wymagane), na którym się porusza. Przy kontroli technicznej zawodnik musi okazać polisę OC motocykla (jeśli jest wymagana), prawo jazdy (jeśli jest wymagane) oraz kask zgodny ze standardami Regulaminu Technicznego Rajdów Trial.

Zawodnik ma zapewnioną możliwość pokonania całej trasy (z paddocku do wszystkich odcinków jazdy obserwowanej, a następnie z powrotem do paddocku) bez konieczności korzystania z dróg publicznych.

3. NUMERY STARTOWE

Organizator zapewnia numery startowe.

4. KOLEJNOŚĆ STARTU

Przy kontroli administracyjnej każdy zawodnik rejestruje się i otrzymuje numer startowy, zgodnie z Art. 01.8.10.

Start pierwszego zawodnika w sobotę o godz. 11.00, w niedzielę o godz. 10.00.

5. TRASA

Długość jednego okrążenia trasy wynosi ## km.

6. PADDOCK I BIURO ZAWODÓW

Paddock dla zawodników zostanie otwarty w dniu <podać dzień/miesiąc/rok> od godziny <podać dokładną godzinę>.

Biuro zawodów zostanie otwarte w dniu <podać dzień/miesiąc/rok> od godziny <podać dokładną godzinę>.

7. ZABEZPIECZENIE MEDYCZNE

Podczas trwania zawodów organizator zabezpiecza karetkę szybkiej interwencji, pozwalającą na miejscu wypadku udzielić natychmiastowej pomocy w zakresie czynności oddechowych i sercowo-krążeniowych.

Personel medyczny - co najmniej dwie osoby uprawnione do wykonywania medycznych czynności ratunkowych w tym:

- Lekarz zawodów mogący udzielić pierwszej pomocy i przeprowadzić akcję reanimacyjną.
- Ratownik lub pielęgniarka.
- Kierowca karetki przeszkolony w udzielaniu pierwszej pomocy.

8. UBEZPIECZENIE

- Zawody, osoby uczestniczące w organizacji zawodów oraz zawodnicy są ubezpieczeni przez organizatora od odpowiedzialności cywilnej OC.
- Ubezpieczenie NNW zawodnicy oraz sędziowie i osoby funkcyjne posiadają w ramach opłaty za licencje, a osoby uczestniczące w organizacji zawodów nieposiadające licencji ubezpiecza organizator zawodów.
- Asystent towarzyszący zawodnikowi musi posiadać ważną licencję lub posiadać polisę NNW. Asystenci bez licencji lub polisy NNW muszą wykupić ubezpieczenie od NNW na miejscu zawodów u organizatora.
- Organizator nie przyjmuje na siebie odpowiedzialności za szkody powstałe w czasie zawodów w stosunku do zawodnika i jego sprzętu.
- Organizator <posiada/nie posiada> ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej organizatora, osób funkcyjnych oraz zawodników wobec osób trzecich oraz ich mienia o sumie gwarancyjnej o równowartości minimum 20.000 Euro.

9. NAGRODY I CEREMONIA WRĘCZANIA NAGRÓD

Ceremonia Wręczenia Nagród odbędzie się w miejscu startu do 30 minut od przyjazdu na metę ostatniego sklasyfikowanego zawodnika drugiego dnia zawodów, spośród wszystkich zawodników sklasyfikowanych w konkurencjach: Otwarte Indywidualne Mistrzostwa Polski i Puchar Polski.

Nagrody zostaną przyznane zgodnie z Art. 01.15 Regulaminu Sportowego Rajdów Trial.

10. INFORMACJE DODATKOWE

Zawodnicy mają obowiązek stosowania maty środowiskowej pod motocyklem w czasie, gdy wykonywane są przy nim czynności obsługowe takie jak np. tankowanie paliwa, smarowanie łańcucha, naprawy itp. Przestrzeganie tego obowiązku będzie kontrolowane przez Komisarza d/s Ochrony Środowiska oraz inne osoby urzędowe. Za brak maty środowiskowej zawodnik zostanie ukarany karą finansową zgodnie z Regulaminem Sportowym Rajdów Trial i Regulaminem Finansowym Rajdów Trial.

Organizator informuje, że przed startem oraz w trakcie trwania zawodów prowadzone będą kontrole trzeźwości zawodników zgodnie z Regulaminem Sportowym Rajdów Trial.

11. OSOBY URZĘDOWE

	IMIĘ I NAZWISKO	NUMER LICENCJI
SĘDZIA GŁÓWNY ZAWODÓW		
DYREKTOR ZAWODÓW		
SEKRETARZ ZAWODÓW		
KIEROWNIK TRASY		
KOMISARZ TECHNICZNY		
KOMISARZ OCHRONY ŚRODOWISKA		
KIEROWNIK OBLICZEŃ		
DELEGAT GKSM PZM DS. OJO TRIAL	RAFAŁ LUBERDA	
DELEGAT GKSM PZM DS. SĘDZIÓW OJO TRIAL	WIESŁAW JIRAK	

PUCHAR POLSKI

Art. 02.1	PRZEPISY OGÓLNE	
	02.1.1	Warunki udziału.
	02.1.2	Standardy organizacyjne.
	02.1.3	Spotkanie z organizatorem.
Art. 02.2	JURYSDYKCJA	
Art. 02.3	TRASA	
	02.3.1	Długość trasy.
	02.3.2	Oznakowanie trasy.
Art. 02.4	ODCINKI JAZDY OBSERWOWANEJ	
	02.4.1	Korytarz odcinka jazdy obserwowanej.
	02.4.2	Granice odcinka jazdy obserwowanej.
	02.4.3	Dodatkowa wydzielona przestrzeń poza odcinkiem.
Art. 02.5	CZAS JAZDY I KONTROLA CZASU JAZDY	
	02.5.1	Pomiar czasu.
	02.5.2	Indywidualny czas przejazdu zawodnika/uczestnika.
	02.5.2.1	Zwiększenie indywidualnego czasu przejazdu zawodnika/uczestnika.
	02.5.3	Czas startu i punkt kontroli pomiaru czasu startu.
	02.5.4	Punkt kontroli pomiaru czasu.
	02.5.5	Czas przejazdu przez odcinek jazdy obserwowanej.
Art. 02.6	TRENING	
Art. 02.7	INSPEKCJA ODCINKÓW PRZEZ ZAWODNIKÓW/UCZESTNIKÓW I OSOBY URZĘDOWE	
	02.7.1	Delegat GKSM PZM ds. OJO TRIAL.
	02.7.2	Inspekcja odcinków przez osoby urzędowe.
	02.7.3	Inspekcja odcinków poprzedzająca zawody.
	02.7.4	Inspekcja odcinków podczas trwania zawodów.
Art. 02.8	KONTROLA ADMINISTRACYJNA	
	02.8.1	Podział na grupy.
	02.8.2	Podział na klasy.
	02.8.3	Licencje zawodników/uczestników.
	02.8.4	Zgłoszenia.
	02.8.5	Brak udziału w zawodach.
	02.8.6	Wpisowe do zawodów.
	02.8.7	Numery startowe.
	02.8.8	Asystent (Minder).
	02.8.9	Odstęp czasowy podczas startu zawodników/uczestników.
	02.8.10	Kolejność startu.
	02.8.11	Badanie zawartości alkoholu we krwi.
Art. 02.9	KONTROLA TECHNICZNA	
	02.9.1	Zadania komisji technicznej.
	02.9.2	Tankowanie motocykla.

[Art. 02.10](#)

PUNKTY KARNE I WYKROCZENIA

- 02.10.1 Punkty karne za czas.
- 02.10.2 Punkty karne za przejazd przez odcinek.
- 02.10.3 Przeszkodzenie.
- 02.10.4 Kary finansowe.
- 02.10.5 Żółta kartka.
- 02.10.6 Wykluczenie.

[Art. 02.11](#)

SYSTEM REJESTRACJI PUNKTÓW KARNYCH

[Art. 02.12](#)

WYNIKI I KLASYFIKACJE

- 02.12.1 Indywidualne wyniki i klasyfikacje z rund.
- 02.12.2 Klasyfikacja generalna w konkurencji indywidualnej.
- 02.12.3 Klasyfikacja generalna w konkurencji klubowej.

[Art. 02.13](#)

PRZEDWCZESNE WSTRZYMANIE ZAWODÓW

[Art. 02.14](#)

ROZSTRZYGANIE WYNIKÓW REMISOWYCH

- 02.14.1 Wyniki remisowe w każdej z rund.
- 02.14.2 Wyniki remisowe w klasyfikacji generalnej.

[Art. 02.15](#)

NAGRODY

- 02.15.1 Brak uczestnictwa w Ceremonii Wręczenia Nagród.

[Art. 02.16](#)

PROTESTY

- 02.16.1 Prośba o wyjaśnienie.
- 02.16.2 Zasady dotyczące składania protestu.

02.1 PRZEPISY OGÓLNE

Główna Komisja Sportu Motocyklowego Polskiego Związku Motorowego zatwierdza Regulamin Sportowy Rajdów Motocyklowych Trial dla konkurencji rozgrywanej w ramach Pucharu Polski.

Zawody o Puchar Polski będą rozgrywane przy organizowanych Otwartych Indywidualnych Mistrzostwach Polski. Celem organizowanych zawodów jest umożliwienie startu amatorom i zaliczenie sprawdzianu praktycznego dla uzyskania licencji oraz zapewnienie możliwości uprawiania dyscypliny Trial młodemu, początkującym zawodnikom, kobietom i weteranom tego sportu.

W zawodach mogą startować zawodnicy/uczestnicy, którzy w dniu rozgrywania zawodów mają ukończone co najmniej 8 lat i starsi, z zastrzeżeniem Art. 02.8.2.

We wszystkich rundach prowadzona będzie klasyfikacja indywidualna zgodna z zapisami regulaminu.

W zawodach mogą brać udział zawodnicy i uczestnicy:

- **Kandydaci** nie posiadający licencji, w pierwszej dla niego/niej imprezie w 2026 roku (w celu zaliczenia egzaminu na licencję) lub w Klasach: Amator i Classic Amator;
- Posiadający licencję PZM „B”;
- Zawodniczki posiadające licencję A bez względu na wiek;
- Zawodnicy z licencją A, którzy w dniu rozgrywania zawodów mają ukończony co najmniej 50 rok życia;
- Posiadający licencję PZM „A” bez prawa do klasyfikacji i nagród;
- Posiadający licencję „A” lub „B” wydaną przez Federację zrzeszoną w FIM lub FIM Europe oraz z dodatkowym ubezpieczeniem. Zawodnicy zagraniczni muszą przedstawić pozwolenie na start (w formie pisma lub stosownej informacji na odwrocie licencji) ze swojej macierzystej Federacji.

~~Zawodnicy posiadający licencję PZM „A” mają możliwość zmiany licencji na niższą, to jest z licencji PZM „A” na licencję PZM „B”, wyłącznie przed przedłużeniem przedmiotowej licencji na dany rok, spełniając wymogi dla poszczególnych typów licencji;~~

~~W przypadku nie przedłużania licencji zawodniczej przez okres 5 lat należy zdać egzamin teoretyczny i po tym licencja może być odnowiona i tylko w takim przypadku zawodnik może wystąpić o obniżenie kategorii licencji z A na B.)~~

Każda runda składa się z:

- Kontroli Administracyjnej i Kontroli Technicznej.
- Rajdu Motocyklowego Trial.
- Ceremonii Wręczenia Nagród.

02.1.1 Warunki udziału

02.1.2

Do udziału w zawodach dopuszczeni będą zawodnicy/uczestnicy, spełniający warunki regulaminów Polskiego Związku Motorowego, którzy przedłożą organizatorowi następujące dokumenty:

- Dowód tożsamości;

- ~~Kartę zdrowia z ważnymi badaniami wykonanymi przez uprawnionego lekarza, zgodnie z Komunikatem Zespołu Medycznego nr 1/2019 ZM PZM (<https://www.pzm.pl/pliki/komunikat/zm/2019-03/26840/komunikatnr1-rozporzadzeniam-zmieniony.pdf>).~~ **Zaświadczenie od właściwego lekarza potwierdzające zdolność do uprawiania sportu motocyklowego.**
- Odpowiednią licencję w przypadku jej posiadania;
- Wypełnioną kartę zgłoszenia do zawodów;
- Dowód opłacenia wpisowego do zawodów;
- Dowód opłacenia ubezpieczenia NNW (dotyczy zawodników nieposiadających licencji);
- Pisemna zgoda rodziców lub opiekunów prawnych, w przypadku kandydatów małoletnich przystępujących do egzaminu na licencję;
- Dowód ubezpieczenia motocykla od Odpowiedzialności Cywilnej (nie dotyczy zawodów rozgrywanych poza drogami publicznymi, które Organizator ubezpiecza dodatkowo zgodnie z Art. „01.1.2 Standardy Organizacyjne” niniejszego regulaminu);
- Posiadanie pozwolenia na prowadzenie pojazdu, na którym startuje, zgodnie z ustawą z dnia 5 stycznia 2011 roku o kierujących pojazdami (nie dotyczy zawodów rozgrywanych poza drogami publicznymi, które Organizator ubezpiecza dodatkowo zgodnie z Art. „01.1.2 Standardy Organizacyjne” niniejszego regulaminu);
- Oświadczenie o stanie zdrowia, w przypadku uczestników klasy Amator;
- Oświadczenie o znajomości regulaminu, w przypadku uczestników klasy Amator.

Wszystkie rundy mają charakter otwarty dla zawodników zagranicznych.

Zawodnicy zagraniczni muszą posiadać:

- ważną licencję międzynarodową (FIM lub FIM Europe) lub
- ważną licencję narodową i zgodę na start wydaną przez macierzystą federację oraz własną polisę ubezpieczeniową od sportów ekstremalnych.

Uczestnicy zagraniczni (bez licencji i w klasie Amator) muszą posiadać własną polisę ubezpieczeniową od sportów ekstremalnych oraz uzyskać wynik pozytywny z egzaminu teoretycznego przed zawodami.

02.1.3 Standardy organizacyjne

Określone w Art. [01.1.2](#)

02.1.4 Spotkanie z organizatorem

Określone w Art. [01.1.3](#)

02.2 JURYSDYKCJA

Określone w Art. [01.2](#)

02.3 TRASA

Określone w Art. [01.3](#)

02.3.1 Długość trasy

Określone w Art. [01.3.1](#)

02.3.2 Oznakowanie trasy

Określone w Art. [01.3.2](#)

02.4 ODCINKI JAZDY OBSERWOWANEJ

Ilość odcinków jazdy obserwowanej powinna wynosić 10 w każdym okrążeniu. W przypadku organizacji Pucharu Polski jako imprezy łączonej z zawodami rangi Mistrzostw Europy, dopuszcza się, aby ilość odcinków jazdy obserwowanej wynosiła 12.

Odcinki jazdy obserwowanej będą zróżnicowane pod względem trudności i podzielone na Grupy: A i B (nie dotyczy klasy Amator – tylko Grupa B).

Dopuszcza się pominięcie niektórych zbyt trudnych odcinków, jednak nie więcej niż 9 w całym Rajdzie.

Wewnątrz każdego odcinka jazdy obserwowanej jedynym ograniczeniem śladu jest taśma (zewnątrzne ograniczenie odcinka), wyznaczająca obszar i kierunek przejazdu wyznaczony dla wszystkich zawodników/uczestników w Grupie B.

Dla zawodników startujących w Grupie A, organizator dokonuje wytyczenia dodatkowego „śladu” (dotyczy co najmniej 50% wszystkich odcinków). W takim przypadku oznakowanie bramy wykonuje się przy użyciu strzałek w kolorze żółtym.

Zawodnicy startujący w Grupie A, poza ograniczeniem śladu, jakim jest taśma, muszą dodatkowo pokonać ślad odcinka (odpowiednią skalę trudności) właściwy dla swojej klasy, oznaczony strzałkami koloru żółtego (wyłącznie dla odcinków jazdy obserwowanej, na których użyto strzałek koloru żółtego). W celu wyjaśnienia wszelkich wątpliwości, dopuszcza się, aby zawodnicy Grupy A pokonywali bramy koloru innego niż żółty bez naliczania punktów karnych.

Konkurencja w Klasie Żak będzie rozgrywana na trasie, gdzie będą zlokalizowane minimum 4 odcinki wyznaczone przez organizatora i oznakowane strzałkami w kolorze białym, przejeżdżane trzykrotnie zgodnie z ich kolejnością /szczegóły w komunikacie Biura Zawodów – np. w miejscu wymiany kart punktowych/.

Co najmniej 4 odcinki jazdy obserwowanej powinny mieć skalę trudności umożliwiającą minimum 50% startujących zawodników/uczestników na pokonanie tych odcinków poniżej maksymalnej liczby punktów karnych – 5.

Każdy z odcinków jazdy obserwowanej powinien być całkowicie niezależny od innych odcinków.

Powinno unikać się konstruowania odcinków jazdy obserwowanej wykonanych w przeważającej mierze z materiałów/elementów przemysłowo prefabrykowanych. Zbyt duża ilość ww. odcinków może zostać zakwestionowana, a następnie wykluczona z rajdu przez Sędziego Głównego Zawodów.

Każdy odcinek jazdy obserwowanej powinien być czytelnie ponumerowany w kolejności przejazdu, a startujący zawodnik/uczestnik pod rygorem otrzymania 10 punktów karnych, jest zobowiązany do pokonywania ich w kolejności przejazdu przez odcinki według ich numeracji.

Każdy z odcinków jazdy obserwowanej powinien być oznakowany właściwym numerem oraz posiadać czytelne i widoczne oznakowanie “Początek odcinka” i “Koniec odcinka”.

UWAGA: Odcinki muszą być ponumerowane podczas ich inspekcji przez zawodników/uczestników.

Uważa się, że motocykl znajduje się wewnątrz odcinka jazdy obserwowanej, gdy os przedniego

koła motocykla przejedzie przez linię teoretyczną przechodzącą przez obie tablice początku odcinka. Zawodnik/uczestnik kończy odcinek, gdy os przedniego koła jego motocykla przetnie linię teoretyczną łączącą tablice końca odcinka. W każdym przypadku przednie koło musi poprzedzać koło tylne.

Zawodnik/uczestnik, który nie zdoła przejechać sekcji w ciągu 1,5 minuty, będzie traktowany, jakby popełnił błąd, za który przyznawana jest maksymalna ilość punktów karnych - 5. W takiej sytuacji zawodnik/uczestnik powinien opuścić odcinek jazdy obserwowanej w miejscu i w czasie wskazanym przez sędziego odcinka. W przeciwnym razie będzie ukarany dodatkową karą 5 punktów karnych.

Jeżeli wskutek „siły wyższej” koniecznym okaże się usunięcie z rajdu jakiegokolwiek odcinka jazdy obserwowanej przed tym, jak zostanie on przejechany przez wszystkich startujących, wówczas żadnemu z zawodników/uczestników nie zostaną zapisane punkty karne uzyskane na odcinku usuniętym z rajdu. Jeżeli do usuniętego z rajdu odcinka jazdy obserwowanej, uformowana została kolejka zawodników/uczestników oczekujących na przejazd przez ten odcinek, wówczas kolejka o tej samej kolejności powinna zostać uformowana na odcinku następującym po odcinku usuniętym z rajdu. W takiej sytuacji całkowity czas przysługujący zawodnikowi/uczestnikowi na pokonanie rajdu nie ulegnie zmianie.

Jeżeli jakikolwiek odcinek jazdy obserwowanej okaże się niemożliwym do pokonania podczas 1-go okrążenia rajdu (wszyscy zawodnicy/uczestnicy uzyskają podczas przejazdu przez taki odcinek maksymalną liczbę punktów karnych – 5), odcinek ten nie powinien być modyfikowany do następnych okrążeń, lecz może zostać usunięty z rajdu po zakończeniu tego okrążenia. Punkty karne uzyskane przez zawodnika/uczestnika na tym odcinku winny być wliczone do wszystkich punktów karnych zawodnika/uczestnika uzyskanych w zawodach.

02.4.1 Korytarz odcinka jazdy obserwowanej

Określone w Art. [01.4.1](#)

02.4.2 Granice odcinka jazdy obserwowanej

Odcinki jazdy obserwowanej powinny być ograniczone przez naturalne przeszkody oraz przy użyciu mocnej, wodoodpornej i dobrze widocznej taśmy przymocowanej do tych przeszkód lub do słupków. Słupki 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 10cm ponad ziemię, lecz nie wyżej niż 30cm. Rzeczywista szerokość odcinka wyznaczona przez taśmę powinna wynosić co najmniej 200cm.

Jeżeli taśma jest używana do oznakowania zewnętrznych granic odcinka jazdy obserwowanej lub jako wewnętrzny podział odcinka, 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 i karane maksymalną ilością punktów karnych - 5 punktów.

Zawodnicy/uczestnicy będą startować po odcinkach z Otwartych Indywidualnych Mistrzostw Polski z tym, że ograniczają ich tylko tablice początku i końca odcinka oraz taśma, a w przypadku zawodników Grupy A także bramy ze strzałkami w kolorze żółtym (dotyczy wyłącznie tych odcinków jazdy obserwowanej, na których użyto strzałek koloru żółtego). Strzałki kierunkowe dla grup A, B, C, obowiązujące w OIMP, oraz strzałki koloru żółtego, będą traktowane jako element oznakowania odcinka i zawodnik/uczestnik nie może ich najeżdżać, zrzucić lub uszkodzić, ponieważ będzie to potraktowane jako błąd karany 5 punktami karnymi.

Jeżeli taśma lub oznaczenie bramy zostanie przerwane, złamane lub wyrwane, musi zostać naprawione przed przejazdem następnego zawodnika/uczestnika. Dyrektor Zawodów musi zapewnić odpowiednią ilość rezerwowej taśmy i oznakowań dla każdego odcinka jazdy obserwowanej. Oprócz powierzchni taśmy do oznakowania granic odcinka wskazane jest użycie taśmy do kontroli widzów.

02.4.3 Dodatkowa wydzielona przestrzeń poza odcinkiem

Określone w Art. [01.4.3](#)

02.5 CZAS JAZDY I KONTROLA CZASU JAZDY

02.5.1 Pomiar czasu

Określone w Art. [01.5.1](#)

02.5.2 Indywidualny czas przejazdu zawodnika/uczestnika

Określone w Art. [01.5.2](#)

Dla zawodników w Klasie Żak całkowity czas przejazdu jaki zawodnik otrzymuje na pokonanie dystansu od miejsca startu do kontroli pomiaru czasu na zakończenie 3-go okrążenia wynosi 02:30h.

02.5.3 Zwiększenie indywidualnego czasu przejazdu zawodnika/uczestnika

Określone w Art. [01.5.3](#)

02.5.4 Czas startu i punkt kontroli pomiaru czasu startu

Określone w Art. [01.5.4](#) i w Art. [01.8.10](#)

02.5.5 Punkt kontroli pomiaru czasu

Określone w Art. [01.5.5](#)

02.5.6 Czas przejazdu przez odcinek jazdy obserwowanej

Określone w Art. [01.5.6](#)

02.6 TRENING

Określone w Art. [01.6](#)

02.7 INSPEKCJA ODCINKÓW PRZEZ ZAWODNIKÓW/UCZESTNIKÓW I OSOBY URZĘDOWE

02.7.1 Delegat GKSM PZM do spraw OJO TRIAL

Określone w Art. [01.7.1](#)

02.7.2 Inspekcja odcinków przez osoby urzędowe

Określone w Art. [01.7.2](#)

02.7.3 Inspekcja odcinków poprzedzająca zawody

Określone w Art. [01.7.3](#)

02.7.4 Inspekcja odcinków podczas trwania zawodów

Zawodnicy/uczestnicy są upoważnieni do inspekcji odcinków jazdy obserwowanej podczas trwania zawodów, wyłącznie po uprzedniej zgodzie sędziego odcinka jazdy obserwowanej. Dokonywanie inspekcji dotyczy 1-go, 2-go i 3-go okrążenia pokonywanego przez każdego z zawodników/uczestników. Podczas inspekcji, gdy zawodnik/uczestnik znajduje się wewnątrz odcinka, jest zobowiązany do:

- ~~Noszenia numeru plecowo-piersiowego w widoczny dla sędziego odcinka sposób.~~
- Poruszania się wewnątrz odcinka w kasku **z prawidłowo naklejonym numerem startowym.**

Wyłącznie startujący zawodnik oraz Delegat GKSM PZM do spraw OJO TRIAL i Delegat GKSM PZM do spraw sędziów OJO TRIAL mogą dokonywać inspekcji odcinka jazdy obserwowanej. **Na sezon 2026 Delegatem GKSM PZM do spraw sędziów OJO TRIAL został mianowany Kol. Wiesław Jirak.**

W przypadku, gdy pomimo zakazu sędziego odcinka jazdy obserwowanej, zawodnik/uczestnik wejdzie do odcinka w celu dokonania inspekcji, zostanie ukarany przez sędziego odcinkowego maksymalną ilością punktów karnych – 5.

02.8 KONTROLA ADMINISTRACYJNA

Określone w Art. [01.8](#)

02.8.1 Podział na grupy

Odcinki jazdy obserwowanej będą zróżnicowane pod względem trudności i podzielone na grupy (nie dotyczy klasy Amator – tylko Grupa B):

- Grupa A – odcinki trudniejsze – oznakowane kolorem żółtym.
- Grupa B – odcinki o niższej skali trudności – wybór trasy przejazdu dowolny, pomiędzy tałsmami.

02.8.2 Podział na klasy

Konkurencja indywidualna rozgrywana będzie w klasach na odcinkach o różnym stopniu trudności, zgodnie z poniższym podziałem:

- Klasa Żak – zawodnicy, którzy w dniu rozgrywania zawodów mają ukończone co najmniej 8 lat, lecz nie więcej niż 10 lat w roku rozgrywania zawodów, startujący na motocyklu elektrycznym lub spalinowym o pojemności silnika nie większej niż 80cm³ (dopuszcza się 2cm³ tolerancji pojemności motocykla), przy czym rezygnuje się z błędu za 5 punktów za zgaśnięcie silnika spalinowego z podparciem bez ruchu do przodu /wyłącznie w tej klasie/.
- Klasa Maluch – zawodnicy, którzy w dniu rozgrywania zawodów mają ukończone co najmniej 8 lat, lecz nie więcej niż 12 lat w roku rozgrywania zawodów, startujący na motocyklu o pojemności silnika nie większej niż 80 cm³, a od dnia ukończenia 10 lat nie większej niż 125cm³ (dopuszcza się 2cm³ tolerancji pojemności motocykla).
- Klasa Młodzik – zawodnicy, którzy w dniu rozgrywania zawodów mają ukończone co najmniej 12 lat, lecz nie więcej niż ukończone 16 lat w roku rozgrywania zawodów, startujący na motocyklu o pojemności silnika nie większej niż 125cm³ (dopuszcza się 2cm³ tolerancji pojemności motocykla).

- **Klasa Kobiety – zawodniczki, które w dniu rozgrywania zawodów mają ukończone co najmniej 12 10 lat i starsze. Zawodniczki poniżej 18 16 roku życia nie mogą startować na motocyklu o pojemności większej niż 125cm³ (dopuszcza się 2cm³ tolerancji pojemności motocykla).**
- Klasa Otwarta – zawodnicy, którzy w dniu rozgrywania zawodów mają ukończone co najmniej 12 lat i starsi. Zawodnicy poniżej 16 roku życia nie mogą startować na motocyklu o pojemności większej niż 125cm³ (dopuszcza się 2cm³ tolerancji pojemności motocykla).
- Klasa Weteran – zawodnicy, którzy w dniu rozgrywania zawodów mają ukończone co najmniej 50 lat i starsi.
- Klasa Amator – uczestnicy, którzy w dniu rozgrywania zawodów mają ukończone co najmniej 18 lat i starsi, startujący na motocyklach o dowolnej pojemności.
- Klasa Classic (~~z Licencją lub Classic Amator – bez Licencji~~) – zawodnicy lub uczestnicy, którzy w dniu rozgrywania zawodów mają ukończone co najmniej 12 lat i starsi, przy czym zawodnicy od 16 roku życia mogą startować na motocyklach o dowolnej pojemności, natomiast zawodnicy, poniżej 16 roku życia nie mogą startować na motocyklu o pojemności większej niż 125cm³ (dopuszcza się 2cm³ tolerancji pojemności motocykla).
- Klasa Elektryk – zawodnicy, którzy w dniu rozgrywania zawodów mają ukończone co najmniej 10 lat i starsi, startujący na motocyklu elektrycznym.

02.8.3 Licencje zawodników/uczestników

Każdy ze startujących zawodników musi spełniać następujące wymagania, w zależności od klasy do której się zgłosił:

- Klasa Żak – zawodnicy posiadający licencję B lub nie posiadający licencji.
- Klasa Maluch – zawodnicy posiadający licencję B lub nie posiadający licencji.
- Klasa Młodzik – zawodnicy posiadający licencję B lub nie posiadający licencji.
- Klasa Kobiety – zawodniczki posiadający licencję A, B lub nie posiadający licencji.
- Klasa Otwarta – zawodnicy posiadający licencję A (z zastrzeżeniem Art. 02.1), B lub nie posiadający licencji.
- Klasa Weteran – zawodnicy posiadający licencję A (z zastrzeżeniem Art. 02.1), B lub nie posiadający licencji.
- **Klasa Amator – uczestnicy nie posiadający licencji oraz uczestnicy posiadający licencję PZM wydaną przed 2021 rokiem nie przedłużoną na kolejne lata.**
- Klasa Classic – zawodnicy posiadający licencję A, B lub nie posiadający licencji.

- Klasa Elektryk – zawodnicy posiadający licencję A (z zastrzeżeniem Art. 02.1), B lub nie posiadający licencji.

W przypadku zawodników obcokrajowców dopuszcza się posiadanie następujących licencji:

- Posiadający licencję „A” lub „B” wydaną przez Federację zrzeszoną w FIM lub FIM Europe oraz z dodatkowym ubezpieczeniem.

W przypadku braku aktualnej licencji uprawniającej do udziału we współzawodnictwie sportowym, jednym z warunków dopuszczenia do startu jest:

- Dowód opłacenia ubezpieczenia NNW.
- Pisemna zgoda rodziców lub opiekunów prawnych, w przypadku zawodników małoletnich.
- Oświadczenie o stanie zdrowia, w przypadku zawodników klasy Amator.
- Oświadczenie o znajomości regulaminu, w przypadku zawodników klasy Amator.

Uczestnik 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 uczestnik nie może wystartować w zawodach. Uczestnik, który zdał egzamin teoretyczny i sklasyfikowany został przynajmniej w jednej rundzie zawodów 2-dniowych o Puchar Polski może ubiegać się o licencję B. Zawodnik/uczestnik, który spełnił wymagania do uzyskania licencji, a nie wystąpił o jej nadanie, nie może startować w następnych rundach bez licencji (nie dotyczy Klasy Amator). Licencję A może uzyskać zawodnik, który posiada licencję B i został sklasyfikowany w obydwu dniach (dwie rundy) zawodów o Puchar Polski.

W Klasie Amator lub w Klasie Classic Amator startować mogą osoby bez licencji pod warunkiem przejścia szkolenia z zasad rozgrywek, zaliczeniu egzaminu sprawdzającego znajomość zasad rozgrywek Trial na pierwszych zawodach w danym sezonie /organizator wyda uczestnikowi odpowiednie zaświadczenie/ bez konieczności powtarzania szkolenia i egzaminu na następnych zawodach; podpisania oświadczenia o stanie zdrowia, zapoznania się i akceptacji regulaminu poprzez podpisanie oświadczenia o znajomości regulaminu. Akceptacja regulaminu jest niezbędna do wzięcia udziału w zawodach. W klasie tej nie jest prowadzona klasyfikacja z całego sezonu (klasyfikacja generalna), a jedynie w poszczególnych zawodach. Decyzja o rozgrywaniu tej klasy oraz wręczeniu nagród w danych zawodach należy do organizatora i powinna być podana w regulaminie uzupełniającym zawodów. Uczestnicy posiadający licencję PZM wydaną po 2021 roku (również nie przedłużoną na dany rok), który wystartuje w zawodach w klasie Amator zostanie ukarany zawieszeniem licencji na okres 1 roku, liczony od dnia startu w zawodach.

02.8.4 Zgłoszenia

Regulamin Uzupełniający zawodów musi zostać przesłany przez organizatora do Zarządu Głównego Polskiego Związku Motorowego na co najmniej 6 tygodni przed dniem rozgrywania zawodów.

Zawodnik/uczestnik zamierzający wystartować w zawodach jest zobowiązany do przesłania organizatorowi wypełnionego formularza zgłoszenia do zawodów do poniedziałku poprzedzającego zawody wraz z potwierdzeniem przelewu za wpisowe na konto organizatora (Niekompletne zgłoszenie nie będzie przyjęte).

Jedynie opłacenie wpisowego do poniedziałku poprzedzającego zawody gwarantuje przyjęcie w terminie przesłanego zgłoszenia zawodnika lub uczestnika do zawodów.

Formularz zgłoszenia jest dostępny na stronie internetowej: <https://pzm.pl/regulaminy/trial>

W zgłoszeniu zawodnik/uczestnik określa klasę i grupę (nie dotyczy Klasy Amator), w jakiej zamierza wystartować. **Każdy zawodnik/uczestnik w trakcie całego sezonu może zgłosić się tylko w jednej klasie, zgodnie z podziałem określonym w Art. 02.8.2. Zapis nie dotyczy Klasy Żak.** Podczas trwania jednego roku kalendarzowego, każdemu zawodnikowi przysługuje wielokrotna możliwość zmiany grupy (nie dotyczy Klasy Amator), o których mowa w Art. 02.8.1, w stosunku do tej grupy, w której startował na poprzednich zawodach. **Zmiany grupy zawodnika na danych zawodach musi zostać zgłoszona w pierwszym dniu zawodów, najpóźniej na 2 godziny przed ogłoszeniem listy startowej. W zawodach dwudniowych zawodnik startujący w obydwu rundach nie może zmienić grupy po pierwszym dniu zawodów.**

02.8.5 Brak udziału w zawodach

Określone w Art. [01.8.5](#)

02.8.6 Wpisowe do zawodów

Określone w Art. [01.8.6](#)

02.8.7 Numery startowe

Numery startowe muszą odpowiadać wymaganiom określonym w Regulaminie Technicznym Rajdów Trial.

Numery startowe (od 100 do 399) powinny mieć białe lub żółte tło i czarne cyfry. Numer startowy nie może się powtórzyć z numerami nadanymi zawodnikom w Otwartych Indywidualnych Mistrzostwach Polski. Zawodnikom/uczestnikom startującym w Pucharze Polski nadaje się numery trzycyfrowe od 100 do 299, natomiast uczestnikom klasy Amator od 300 wzwyż. Dodatkowo na kasku zawodnika przyklejona będzie naklejka w kształcie koła o średnicy 8 cm lub kwadratu o boku 8cm w kolorze właściwej grupy (Grupa A - kolor żółty, Grupa B - kolor biały) z numerem startowym zawodnika (cyfry czarne). (zaleca się aby kolor naklejki był kontrastujący, tak aby numer startowy był widoczny).

Zawodnik/uczestnik jest zobowiązany do zachowania na kasku numeru startowego, który został mu przypisany, w sposób zapewniający całkowitą czytelność umieszczonych na nim cyfr oraz posiadania właściwego numeru umieszczonego w miejscu przedniej lampy motocykla, podczas trwania całego rajdu.

Zawodnicy/uczestnicy będą startować z numerami przydzielonymi przez organizatora na pierwszych dla nich zawodach przez cały sezon.

W przypadku, kiedy numery startowe posiadają reklamę sponsora, który podpisał umowę z Zarządem Głównym Polskiego Związku Motorowego, zawodnicy/uczestnicy są zobowiązani do korzystania z tych numerów startowych, nawet w sytuacji gdy zachodzi konflikt interesów pomiędzy reklamą na numerze startowym, a prywatnym sponsorem zawodnika/uczestnika.

W przypadku organizacji Pucharu Polski jako imprezy łączonej z zawodami rangi Mistrzostw Europy, dopuszcza się, aby organizator wybrał taki system nadawania numerów startowych, który będzie czytelny, zrozumiały i nie spowoduje pomyłek w odróżnieniu

zawodników/uczestników startujących w Pucharze Polski oraz zawodników startujących w Mistrzostwach Europy.

02.8.8 Asystent (Minder)

Określone w Art. [01.8.8](#)

02.8.9 Odstęp czasowy podczas startu zawodników

Określone w Art. [01.8.9](#)

02.8.10 Kolejność startu

W przypadku równoczesnego rozgrywania z Otwartymi Indywidualnymi Mistrzostwami Polski Trial konkurencji Puchar Polski Trial, zasady kolejności startu zawodników w ww. zawodach będą zgodne z zapisami niniejszego artykułu, z tym, że jako pierwsi na trasę wyruszą zawodnicy startujący w Pucharze Polski, a następnie zawodnicy startujący w Otwartych Indywidualnych Mistrzostwach Polski.

Kolejność startu zawodników/uczestników w Pucharze Polski określona jest według następującej zasady:

- pierwsza startuje klasa Żak,
- następnie klasy:
 - Amator, Maluch i kolejno: Młodzik, Kobiety, Elektryk, Classic, Weteran, Otwarta. (przy czym najpierw grupa. B, a na końcu grupa A)

Dopuszcza się drugiego dnia zawodów (w niedzielę), start w odwrotnej kolejności do dnia pierwszego: tzn najpierw Mistrzostwa Polski grupy: A, B C, a następnie Puchar Polski grupy: A i B oraz na końcu klasa Amator. (informacja musi być uwzględniona w regulaminie uzupełniającym).

02.8.11 Badanie zawartości alkoholu we krwi

Określone w Art. [01.8.11](#)

02.9 KONTROLA TECHNICZNA

Określone w Art. [01.9](#)

Aby motocykl został uznany za Classic Trial, musi spełniać następujące warunki:

- Silnik chłodzony powietrzem.

02.9.1 Zadania Komisji Technicznej

Określone w Art. [01.9.1](#)

02.9.2 Tankowanie motocykla

Określone w Art. [01.9.2](#)

02.10 PUNKTY KARNE I WYKROCZENIA

02.10.1 Punkty karne za czas

Określone w Art. [01.10.1](#)

02.10.2 Punkty karne za przejazd przez odcinek jazdy obserwowanej

f) Przejazd czysty:	0 Punktów
g) Przejazd z jednym podparciem:	1 Punkt
h) Przejazd z dwoma podparciami:	2 Punkty
i) Przejazd z więcej niż dwoma podparciami:	3 Punkty

Definicja podparcia:

- Każdy kontakt jakiegokolwiek części ciała zawodnika/uczestnika lub jego maszyny (za wyjątkiem opon, podnóżków motocykla i płyty ochronnej silnika) powodującej dotknięcie podłoża lub oparcia się o przeszkodę (np.: drzewo, skała, itp.).

W każdym momencie, gdy motocykl z zawodnikiem znajdują się wewnątrz odcinka jazdy obserwowanej, podparcie może mieć miejsce wewnątrz odcinka lub poza taśmą ograniczającą odcinek jazdy obserwowanej.

j) Błąd:	5 Punktów
----------	-----------

Definicja błędu:

- Jeżeli zawodnik/uczestnik nie ukończy (przejedzie) odcinka jazdy obserwowanej w dozwolonym czasie.
- Jeżeli motocykl przesunie się do tyłu (cofnie) z podparciem.
- Jeżeli zawodnik/uczestnik opuszcza motocykl i jego obie stopy dotykają podłoża po tej samej stronie motocykla lub poza ośią tylnego koła motocykla.
- Jeżeli kierownica motocykla dotyka podłoża.
- Jeżeli ręka zawodnika/uczestnika opuszcza kierownicę i dotyka innej części motocykla w czasie zatrzymania się z równoczesnym podparciem.
- Jeżeli motocykl wykona pełną pętlę, przecinając pozostawiony przez siebie ślad obydwoma kołami.
- Jeżeli zawodnik/uczestnik lub motocykl uszkodzi, przesunie, przerwie lub wyrwie oznakowanie odcinka, paliki podtrzymujące taśmę lub samą taśmę.
- Jeżeli motocykl dotyka przednim lub tylnym kołem podłoża poza taśmą ograniczającą odcinek jazdy obserwowanej.
- Jeżeli przednie koło motocykla nie poprzedza tylnego koła przy przekraczaniu bramy danej klasy (dotyczy Klasy Otwartej) i linii teoretycznej wyznaczającej początek i koniec odcinka jazdy obserwowanej.
- Jeżeli zawodnik/uczestnik lub motocykl złamie, usunie (zniszczy w sposób częściowy lub całkowity), przejedzie ponad oznakowaniem bram (strzałki) lub palików podtrzymujących oznakowanie bram lub oznakowanie początku i końca odcinka jazdy obserwowanej, niezależnie od tego czy dane oznakowanie jest używane w dniu zawodów, czy nie.
- Jeżeli zawodnik/uczestnik wejdzie lub wjedzie do odcinka jazdy obserwowanej, bez wcześniejszej zgody sędziego odcinka jazdy obserwowanej.
- Jeżeli Asystent wejdzie do wewnątrz odcinka jazdy obserwowanej bez zezwolenia osoby urzędowej.
- Jeżeli zawodnik/uczestnik lub Asystent zmieniają warunki panujące w odcinku jazdy obserwowanej,

- Zawodnik/uczestnik otrzymuje zewnętrzną pomoc, podczas gdy znajduje się wewnątrz odcinka jazdy obserwowanej.
- Jeżeli zawodnik/uczestnik, który zgłosił się do osoby urzędowej i oczekuje na wjazd, nie wejdzie na odcinek jazdy obserwowanej pomimo wezwania osoby urzędowej.

W przypadku organizacji Pucharu Polski jako imprezy łączonej z zawodami rangi Mistrzostw Europy, za błąd uważane będzie:

- Motocykl zaprzestaje ruchu „do przodu”.
- Jeżeli motocykl dotyka przednim lub tylnym kołem podłoża poza taśmą ograniczającą odcinek jazdy obserwowanej.
- Jeżeli zawodnik/uczestnik lub motocykl uszkodzi, przesunie, przerwie lub wyrwie oznakowanie odcinka, paliki podtrzymujące taśmę lub samą taśmę.
- Jeżeli zawodnik/uczestnik lub motocykl złamie, usunie (zniszczy w sposób częściowy lub całkowity), przejedzie ponad oznakowaniem bram (strzałki) lub palików podtrzymujących oznakowanie bram lub oznakowanie początku i końca odcinka jazdy obserwowanej, w sposób zmuszający sędziego odcinka do naprawy uszkodzonego oznakowania, niezależnie od tego czy dane oznakowanie jest używane w dniu zawodów, czy nie.
- Jeżeli zawodnik/uczestnik opuszcza motocykl i jego obie stopy dotykają podłoża po tej samej stronie motocykla lub poza osią tylnego koła motocykla.
- Jeżeli motocykl wykona pełną pętlę, przecinając pozostawiony przez siebie ślad obydwoma kołami.
- Jeżeli przednie koło motocykla nie poprzedza tylnego koła przy przekraczaniu bramy danej klasy (dotyczy Klasy Otwartej) i linii teoretycznej wyznaczającej początek i koniec odcinka jazdy obserwowanej.
- Jeżeli zawodnik/uczestnik wejdzie do odcinka jazdy obserwowanej, w trakcie trwania zawodów, bez wcześniejszej zgody sędziego odcinka jazdy obserwowanej.
- Jeżeli Asystent wejdzie do wewnątrz odcinka jazdy obserwowanej bez zezwolenia osoby urzędowej.
- Jeżeli zawodnik/uczestnik lub Asystent zmieniają warunki panujące w odcinku jazdy obserwowanej.
- Zawodnik/uczestnik otrzymuje zewnętrzną pomoc, podczas gdy znajduje się wewnątrz odcinka jazdy obserwowanej.
- **Zawodnik nie jest przypięty smyczą do wyłącznika bezpieczeństwa podczas pokonywania odcinka lub sędzia OJO (obserwator odcinka) stwierdza awarię tego wyłącznika w trakcie pokonywania odcinka lub po jego opuszczeniu. (wejdzie w życie w sezonie 2027).**

Jedynie wyżej wymienione wykroczenia powinny być karane podczas przejazdu zawodnika/uczestnika przez odcinek jazdy obserwowanej. **(W sprawach dyscyplinarnych obszar odcinka obejmuje również korytarze, jeśli są one używane).** Jednakże dodatkowe kary mogą zostać nałożone:

- Asystent kwestionuje decyzję sędziego odcinka dotyczącą przejazdu zawodnika:

Żółta kartka

- Odmowa opuszczenia sekcji przez zawodnika/uczestnika, po przekroczeniu limitu czasu 1,5 minuty lub w czasie i miejscu wskazanym przez sędziego odcinka: 5 Punktów
- Nieprzestrzeganie regulaminu obowiązującego w korytarzu odcinka jazdy obserwowanej, jeżeli korytarz został wykonany: 5 Punktów
- Nieprzestrzeganie kolejności przejazdu przez odcinki jazdy obserwowanej według ich numeracji (jeżeli jest wymagana): 10 Punktów
- ~~Brak na karcie punktowej uzyskanego wyniku (punktów) z któregokolwiek OJO:~~

20 Punktów

- Ominięcie (brak na karcie punktowej uzyskanego wyniku (punktów) z któregokolwiek) odcinka jazdy obserwowanej: 20 Punktów

O nałożeniu ww. kary decyduje Sędzia Zawodów i/lub Obsługa Chronometrażu

- Zgubienie karty punktowej: 50 Punktów

Zawodnikowi, który nie przestrzegał kolejności przejazdu przez odcinki OJO (jeżeli była wymagana) sędzia na kolejnym przejeżdżanym odcinku wbija do karty punktowej karę (pole 'K' lub 5*) i odnotowuje na jej odwrocie 10 pkt. karnych.

Zawodnik, który zgubił kartę punktową zgłasza ten fakt w punkcie wymiany kart, gdzie zostaje mu wydany duplikat karty z adnotacją na odwrocie: „DUPLIKAT - dodatkowe 50 punktów karnych”. Następnie musi wbić do duplikatu karty wszystkie punkty karne dotychczas zdobyte na danym okrążeniu ze wszystkich przejechanych odcinków OJO i kontynuować dalszą jazdę. Czas na pokonanie pierwszego okrążenia i całej trasy nie ulega zmianie.

Jakiegokolwiek wątpliwości dotyczące punktowania podczas przejazdu zawodnika/uczestnika przez odcinek jazdy obserwowanej sędzia odcinkowy zawsze rozstrzyga na korzyść zawodnika/uczestnika.

Kary punktowe za przejazd przez odcinek jazdy obserwowanej przyznane przez sędziego odcinka, a następnie potwierdzone przez Sędziego Zawodów jako zgodne z Regulaminem Sportowym Rajdów Trial, uznaje się jako niepodważalne.

02.10.3 Przeszkodzenie

Określone w Art. [01.10.3](#)

02.10.4 Kary finansowe

Określone w Art. [01.10.4](#)

02.10.5 Żółta kartka

Określone w Art. [01.10.5](#)

02.10.6 Wykluczenie

Określone w Art. [01.10.6](#)

02.11 SYSTEM REJESTRACJI PUNKTÓW KARNYCH

Określone w Art. [01.11](#)

02.12 WYNIKI I KLASYFIKACJE

02.12.1 Indywidualne wyniki i klasyfikacje z rund

Po zakończeniu zawodów zostaną opublikowane indywidualne wyniki dla każdej z klas. Zwycięzcą w każdej z klas zostanie zawodnik/uczestnik z najmniejszą ilością punktów karnych przyznawanych zgodnie z Art. 02.10.

Ostatni zawodnik w każdej klasie Grupy A będzie sklasyfikowany przed pierwszym zawodnikiem z Grupy B.

Warunkiem zaliczenia punktów dodatnich, uzyskanych przez zawodnika z danego klubu z Grupy A i B do klasyfikacji indywidualnej i klubowej, jest uzyskanie przez niego w poszczególnych rundach sumy punktów karnych mniejszej o 20% od maksymalnej liczby punktów karnych wynikającej z iloczynu ilości odcinków jazdy obserwowanej i maksymalnej liczby punktów karnych możliwych do uzyskania na odcinku – 5 punktów karnych.

Przykład:

30 OJO x 5 punktów karnych = 150 punktów karnych – 20% (30 punktów karnych) = 120 punktów karnych.

Zawodnik nie sklasyfikowany na skutek: nieukończenia zawodów, przekroczenia limitu uzyskanych punktów karnych, wykluczenia lub dyskwalifikacji, nie otrzymuje punktów dodatnich do: klasyfikacji rundy końcowej, klasyfikacji klubowej i klasyfikacji generalnej.

Za uzyskane w każdej z rund miejsca w klasyfikacji prowadzonej w poszczególnych klasach, zawodnikom przyznawane są punkty dodatnie, zgodnie z poniższą tabelą:

Miejsce	Punkty	Miejsce	Punkty	Miejsce	Punkty	Miejsce	Punkty
1	100	11	33	21	10	31	1
2	85	12	30	22	9	32	1
3	70	13	27	23	8	33	1
4	60	14	24	24	7	34	1
5	55	15	22	25	6	35	1
6	50	16	20	26	5	36	1
7	45	17	18	27	4	37	1
8	42	18	16	28	3	38	1
9	39	19	14	29	2	39	1
10	36	20	12	30	1	itd.	itd.

Dla Klasy Żak w Pucharze Polski w Rajdach Motocyklowych Trial nie będzie prowadzona klasyfikacja narastająca za cały sezon do momentu wystartowania w zawodach co najmniej 3 zawodników. Punkty za daną rundę Pucharu Polski będą naliczane adekwatnie do zajętych miejsc, niezależnie od liczby startujących w tej klasie. Punkty zdobyte przez zawodników w klasie Żak nie będą zaliczane do klasyfikacji klubowej w danym sezonie do momentu wystartowania w zawodach co najmniej 3 zawodników.

Warunkiem sklasyfikowania pozostałych zawodników w zawodach o Puchar Polski jest udział w każdej rundzie minimum 3 zawodników w danej klasie. ~~W przypadku braku minimum 3 zawodników w danej klasie, klasy będą łączone. Przy łączeniu klas będzie obowiązywała zasada łączenia klasy słabszej z silniejszą, przy czym przyjmujemy następujący podział klas od najsłabszej do najsilniejszej: Maluch, Młodzik, Kobiety, Classic, Weteran, Elektryk, Otwarta. W związku z powyższym obowiązuje następujący sposób łączenia: Maluch-Młodzik,~~

~~Kobiety, Kobiety Classic, Classic Weteran, Weteran Elektryk, Elektryk Otwarta.~~
Jeśli jednak, po dokonaniu połączenia klas, nadal nie zostanie uzyskany limit 3 zawodników, to klasy te będą łączone z następną silniejszą klasą, np. łączone Klasy Kobiety Classic łączymy z Klasą Weteran.

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

Po każdej odbytej rundzie organizator jest zobowiązany do bezzwłocznego przesłania pocztą elektroniczną wyników zawodów oraz listy ukaranych zawodników do:

- Biura Sportu i Turystyki Polskiego Związku Motorowego.
- Członka Głównej Komisji Sportu Motocyklowego odpowiedzialnego za Rajdy Motocyklowe Trial.
- Organizatora kolejnej rundy.

02.12.2 Klasyfikacja generalna w konkurencji indywidualnej

Puchar Polski w klasyfikacji generalnej w każdej z klas zdobędzie zawodnik, który uzyska największą ilość punktów dodatnich ze wszystkich rozegranych rund.

Przyznanie Pucharu Polski odbywa się zgodnie z Regulaminem Sportu Motocyklowego. Wymagana, minimalna ilość sklasyfikowanych zawodników, niezbędna do przyznania Pucharu Polski w każdej klasie wynosi:

- 3 zawodników – zwycięzca otrzymuje Puchar Polski.

~~W Klasie Amator i w Klasie Classic Amator nie jest prowadzona klasyfikacja z całego sezonu (klasyfikacja generalna), a jedynie w poszczególnych zawodach.~~

~~W Klasie Classic wszyscy zawodnicy i uczestnicy są klasyfikowani łącznie w ramach klasyfikacji zawodów, natomiast do klasyfikacji generalnej sezonu punktuja jedynie zawodnicy, którzy posiadają licencję (brane są pod uwagę punkty zdobyte w danych zawodach).~~

~~Uczestnikom, którzy wyrobili licencję w trakcie trwania sezonu, będą naliczane punkty do klasyfikacji generalnej od pierwszych zawodów, w których wezmą udział, pod warunkiem, że kandydat złoży komplet wymaganych dokumentów i uzyska licencję zawodniczą w terminie 30 dni (liczonych od dnia zawodów, w których brał udział).~~

~~Zapis powyższy nie dotyczy ostatnich zawodów (jeśli zawody są dwudniowe dotyczy to ostatnich dwóch rund cyklu w danym sezonie).~~

~~Organizator po zamknięciu listy zgłoszeń jest zobligowany do przekazania niezwłocznie informacji na temat zawodników startujących w Klasie Classic z licencją i bez licencji (Classic Amator) Komisarzowi ds. wyników.~~

02.12.3 Klasyfikacja generalna w konkurencji klubowej

Zdobywcą klubowego Pucharu Polski zostanie Klub zrzeszony w Polskim Związku Motorowym, którego zawodnicy posiadający licencję sportową B lub A (tylko dla klas: ELEKTRYK, WETERAN i KOBIETY) zdobędą największą ilość punktów dodatnich ze wszystkich rozegranych rund z połączonych Grup A i B zgodnie z zasadą, że pierwszy zawodnik Grupy B zajmuje miejsce po ostatnim zawodniku Grupy A, a pierwszy zawodnik Klasy ŻAK zajmuje miejsce po ostatnim zawodniku Grupy B (pozostałe klasy bez klasy AMATOR).

Za uzyskane w każdej z rund miejsca w klasyfikacji klubowej prowadzonej z połączonych Grup A i B zawodnikom przyznawane są punkty dodatnie, zgodnie z poniższą tabelą:

Miejsce	Punkty	Miejsce	Punkty	Miejsce	Punkty	Miejsce	Punkty
1	100	11	33	21	10	31	1
2	85	12	30	22	9	32	1
3	70	13	27	23	8	33	1
4	60	14	24	24	7	34	1
5	55	15	22	25	6	35	1
6	50	16	20	26	5	36	1
7	45	17	18	27	4	37	1
8	42	18	16	28	3	38	1
9	39	19	14	29	2	39	1
10	36	20	12	30	1	itd.	itd.

Celem wyjaśnienia wszelkich wątpliwości, do klasyfikacji generalnej w konkurencji klubowej Pucharu Polski nie wlicza się punktów zdobytych przez zawodników startujących w Klasie Amator.

Przyznanie Pucharu Polski odbywa się zgodnie z Regulaminem Sportu Motocyklowego.

02.13 PRZEDWCZESNE WSTRZYMANIE ZAWODÓW

Określone w Art. [01.13](#)

02.14 ROZSTRZYGANIE WYNIKÓW REMISOWYCH

02.14.1 Wyniki remisowe w każdej z rund

Określone w Art. [01.14.1](#)

02.14.2 Wyniki remisowe w klasyfikacji końcowej w poszczególnych klasach

Jeżeli po rozegraniu wszystkich rund, pojawią się wyniki remisowe w klasyfikacji końcowej w poszczególnych klasach, wówczas o wyższej pozycji w tej klasyfikacji decyduje:

- Wyższe miejsce zajęte podczas ostatniej rundy.
- Wyższe miejsce zajęte podczas przed ostatniej rundy.
- Wyższe miejsce zajęte podczas 3-ciej rundy liczonej od końca, aż do rozstrzygnięcia wyniku remisowego.

02.15 NAGRODY

Zawodnikom/uczestnikom zostaną przyznane okolicznościowe puchary. Organizator jest zobowiązany do ufundowania pucharów dla zawodników/uczestników, z uwzględnieniem wszystkich Klas, według następującego podziału:

- Klasa Żak – puchary dla zawodników, którzy zajęli miejsca: I, II, III.
- Klasa Maluch – puchary dla zawodników, którzy zajęli miejsca: I, II, III.
- Klasa Młodzik – puchary dla zawodników, którzy zajęli miejsca: I, II, III.

- Klasa Kobiety – puchary dla zawodników, którzy zajęli miejsca: I, II, III.
- Klasa Otwarta – puchary dla zawodników, którzy zajęli miejsca: I, II, III.
- Klasa Weteran – puchary dla zawodników, którzy zajęli miejsca: I, II, III.
- Klasa Classic – puchary dla zawodników, którzy zajęli miejsca: I, II, III.
- Klasa Elektryk – puchary dla zawodników, którzy zajęli miejsca: I, II, III.
- Klasa Amator – puchary dla zawodników, którzy zajęli miejsca: I, II, III (wyłącznie w sytuacji, gdy Organizator zdecydował się na rozegranie tej klasy).

Warunkiem przyznania Pucharów jest udział w zawodach minimum 3 zawodników w danej Klasie.

Okolicznościowe puchary wręczane będą łącznie za 2 dni (2 rozegrane rundy następujące dzień po dniu, np.: sobota i niedziela). O wyższym miejscu decyduje mniejsza suma punktów karnych łącznie za dwa dni, liczona oddzielnie dla każdej z klas z połączonych Grup A i B (nie dotyczy Klasy Amator). Celem wyjaśnienia wszelkich wątpliwości, tylko zawodnicy sklasyfikowani w każdym z 2 dni zawodów (2 rozegrane rundy następujące dzień po dniu, np.: sobota i niedziela) będą brani pod uwagę przy obliczaniu sumy punktów karnych łącznie za dwa dni.

W przypadku przyznawania dodatkowych nagród, o zaistniałym fakcie organizator poinformuje przed startem.

02.15.1 Brak uczestnictwa w Ceremonii Wręczenia Nagród

Określone w Art. [01.15.1](#)

02.16 PROTESTY

Określone w Art. [01.16](#)

02.16.1 Prośba o wyjaśnienie

Określone w Art. [01.16.1](#)

02.16.2 Zasady dotyczące składania protestu

Określone w Art. [01.16.2](#)



REGULAMIN UZUPEŁNIAJĄCY

PUCHAR POLSKI

OGŁOSZENIE

<nazwa klubu> na zlecenie Zarządu Głównego Polskiego Związku Motorowego w Warszawie organizuje <nr rundy/rund> Rundę Pucharu Polski w Rajdach Motocyklowych Trial 2025. Zawody będą zorganizowane zgodnie z Regulaminem Sportu Motocyklowego, Zasadami Rozgrywek Trial 2026 wraz z właściwymi załącznikami, niniejszym Regulaminem Uzupełniającym oraz komunikatami Głównej Komisji Sportu Motocyklowego. Zawody respektują Kod Ochrony Środowiska PZM.

Zawody odbędą się w dniu <podać dzień/miesiąc/rok> w <podać miejsce>.

DOJAZD

Współrzędne GPS paddock'u:	<Szerokość geograficzna>	<Długość geograficzna>
Najbliższe lotnisko:		
Najbliższa autostrada:	Numer autostrady: ###	Numer wyjazdu: ###
Nr drogi krajowej/wojewódzkiej, itp.:	Numer drogi ###	
Najbliższe miasto:	<nazwa miasta>	odległość: ### km

ADRES I INFORMACJE KONTAKTOWE

	Organizator zawodów	Sekretariat zawodów	Zakwaterowanie
Nazwa			
Adres			
Telefon			
Fax			
e-mail	@	@	@

1. ZGŁOSZENIA

Zgłoszenia muszą być wypełnione na oficjalnych formularzach (z podaniem nr telefonu kontaktowego zawodnika lub uczestnika) i przesłane do sekretariatu zawodów do poniedziałku poprzedzającego zawody wraz z potwierdzeniem przelewu za wpisowe na konto organizatora nr, przy czym dopuszcza się przesłanie zgłoszeń pocztą elektroniczną (**Niekompletne zgłoszenie nie będzie przyjęte**).

Jedynie opłacenie wpisowego do poniedziałku poprzedzającego zawody gwarantuje przyjęcie w terminie przesłanego zgłoszenia zawodnika lub uczestnika do zawodów.

Wpisowe do zawodów od zawodnika zgłoszonego w terminie, o którym mowa w Art. 01.8.4, wynosi **200,00** PLN za każdą rundę, w której zawodnik uczestniczy.

Wpisowe do zawodów od asystenta zawodnika zgłoszonego w terminie, o którym mowa w Art. 01.8.4, wynosi 50,00 PLN za każdą rundę, w której zawodnik uczestniczy.

Wpisowe do zawodów od zawodnika zgłoszonego po terminie online lub w biurze zawodów, o którym mowa w Art. 01.8.4, wynosi **250,00** PLN za każdą rundę w której zawodnik uczestniczy - nie dotyczy uczestników: bez licencji i Klasy Amator w Pucharze Polski, którzy startują w zawodach pierwszy raz w sezonie (opłata **200,00 PLN** za 1 dzień).

Organizator może dopuścić do zawodów zawodnika po czasie oficjalnego odbioru technicznego i administracyjnego w dniu rajdu pod warunkiem opłacenia przez niego wpisowego w wysokości **350,00** PLN za każdą rundę w której zawodnik uczestniczy oraz przejścia indywidualnego odbioru technicznego i administracyjnego. Zostaje on umieszczony na końcu listy startowej. Uczestnicy: bez licencji i Klasy Amator w Pucharze Polski, którzy startują w zawodach pierwszy raz w sezonie na zasadach jak wyżej, poza opłatą wpisowego wynoszącą **200,00 PLN** za 1 dzień opłacają egzamin w kwocie 50,00 PLN.

Zawodnik/uczestnik musi określić, w jakiej klasie startuje [Klasa Żak, Klasa Maluch, Klasa Młodzik, Klasa Kobiety, Klasa Otwarta, Klasa Weteran, Klasa Classic (z Licencją lub Classic Amator - bez Licencji), Klasa Elektryk, Klasa Amator (rozgrywana lub nie rozgrywana) Art. 02.8.2]. Wszystkie zgłoszenia muszą być przesłane do dnia <podać dzień/miesiąc/rok> (data zamknięcia listy zgłoszeń). Organizator nie przewiduje limitu zgłoszeń.

2. KONTROLA ADMINISTRACYJNA I KONTROLA TECHNICZNA

Kontrola administracyjna i techniczna odbędzie się <podać dzień/miesiąc/rok>, w godzinach 07.30 – 09.30. Dodatkowa kontrola administracyjna i techniczna odbędzie się <podać dzień/miesiąc/rok>, w godzinach <podać godziny od – do>.

W zawodach mogą brać udział zawodnicy/uczestnicy, którzy w dniu rozgrywania zawodów mają ukończone 8 lat (dla Klas: Amator), startujący na motocyklach posiadających polisę ubezpieczeniową od odpowiedzialności cywilnej (nie dotyczy zawodów rozgrywanych poza drogami publicznymi, które Organizator ubezpiecza dodatkowo zgodnie z Art. „01.1.2 Standardy Organizacyjne” Zasad Rozgrywek Trial 2026), posiadający pozwolenie na prowadzenie pojazdu, na którym startują, zgodnie z ustawą z dnia 5 stycznia 2011 roku o kierujących pojazdami (nie dotyczy zawodów rozgrywanych poza drogami publicznymi, które Organizator ubezpiecza dodatkowo zgodnie z Art. „01.1.2 Standardy Organizacyjne” Zasad Rozgrywek Trial 2026), oraz spełniające wszystkie wymagania Regulaminu Technicznego Rajdów Trial.

Przy kontroli dokumentów zawodnik/uczestnik musi przedłożyć m.in.: ważną licencję/ubezpieczenie NNW, aktualne badanie lekarskie/oświadczenie o stanie zdrowia (dotyczy Klas: Amator i Classic Amator), zgodę rodziców lub opiekunów prawnych w przypadku zawodników małoletnich, zgodnie z Art. 2.1.1 i Art. 02.8.3, oraz prawo jazdy (jeśli jest wymagane) i ubezpieczenie OC pojazdu (jeśli jest wymagane), na którym się porusza.

Przy kontroli technicznej zawodnik/uczestnik musi okazać polisę OC motocykla (jeśli jest wymagana), prawo jazdy (jeśli jest wymagane) oraz kask zgodny ze standardami Regulaminu Technicznego Rajdów Trial.

Zawodnik/uczestnik ma zapewnioną możliwość pokonania całej trasy (z paddocku do wszystkich odcinków jazdy obserwowanej, a następnie z powrotem do paddocku) bez konieczności korzystania z dróg publicznych.

3. NUMERY STARTOWE

Organizator zapewnia numery startowe.

4. KOLEJNOŚĆ STARTU

Przy kontroli administracyjnej każdy zawodnik/uczestnik na pierwszych dla niego zawodach w sezonie rejestruje się i otrzymuje numer startowy, zgodnie z Art. 01.8.10.
Start pierwszego zawodnika w sobotę o godz. 11.00, w niedzielę o godz. 10.00.

5. TRASA

Długość jednego okrążenia trasy wynosi ## km.

6. PADDOCK I BIURO ZAWODÓW

Paddock dla zawodników/uczestników zostanie otwarty w dniu <podać dzień/miesiąc/rok> od godziny <podać dokładną godzinę>.

Biuro zawodów zostanie otwarte w dniu <podać dzień/miesiąc/rok> od godziny <podać dokładną godzinę>.

7. ZABEZPIECZENIE MEDYCZNE

Podczas trwania zawodów organizator zabezpiecza karetkę szybkiej interwencji, pozwalającą na miejscu wypadku udzielić natychmiastowej pomocy w zakresie czynności oddechowych i sercowo-kръżeniowych.

Personel medyczny - co najmniej dwie osoby uprawnione do wykonywania medycznych czynności ratunkowych w tym:

- Lekarz zawodów mogący udzielić pierwszej pomocy i przeprowadzić akcję reanimacyjną.
- Ratownik lub pielęgniarka.
- Kierowca karetki przeszkolony w udzielaniu pierwszej pomocy.

8. UBEZPIECZENIE

- Zawody, osoby uczestniczące w organizacji zawodów oraz zawodnicy/uczestnicy są ubezpieczeni przez organizatora od odpowiedzialności cywilnej OC.
- Ubezpieczenie NNW zawodnicy/uczestnicy oraz sędziowie i osoby funkcyjne posiadają w ramach opłaty za licencje, a osoby uczestniczące w organizacji zawodów nieposiadające licencji ubezpiecza organizator zawodów.
- Mechanik towarzyszący zawodnikowi/uczestnikowi musi posiadać ważną licencję lub posiadać polisę NNW. Mechnicy bez licencji lub polisy NNW muszą wykupić ubezpieczenie od NNW na miejscu zawodów u organizatora.
- Organizator nie przyjmuje na siebie odpowiedzialności za szkody powstałe w czasie zawodów w stosunku do zawodnika/uczestnika i jego sprzętu.
- Organizator <posiada/nie posiada> ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej organizatora, osób funkcyjnych oraz zawodników/uczestników wobec osób trzecich oraz ich mienia o sumie gwarancyjnej o równowartości minimum 20.000 Euro.

9. NAGRODY I CEREMONIA WRĘCZANIA NAGRÓD

Ceremonia Wręczenia Nagród odbędzie się w miejscu startu do 30 minut od przyjazdu na metę ostatniego sklasyfikowanego zawodnika/uczestnika drugiego dnia zawodów, spośród wszystkich zawodników/uczestników sklasyfikowanych w konkurencjach: Otwarte Indywidualne Mistrzostwa Polski i Puchar Polski.

Nagrody zostaną przyznane zgodnie z Art. 02.15 Regulaminu Sportowego Rajdów Trial.

10. INFORMACJE DODATKOWE

Zawodnicy/uczestnicy mają obowiązek stosowania maty środowiskowej pod motocyklem w czasie, gdy wykonywane są przy nim czynności obsługowe takie jak np. tankowanie paliwa,

smarowanie łańcucha, naprawy itp. Przestrzeganie tego obowiązku będzie kontrolowane przez Komisarza d/s Ochrony Środowiska oraz inne osoby urzędowe. Za brak maty środowiskowej zawodnik/uczestnik zostanie ukarany karą finansową zgodnie z Regulaminem Sportowym Rajdów Trial i Regulaminem Finansowym Rajdów Trial.

Organizator informuje, że przed startem oraz w trakcie trwania zawodów prowadzone będą kontrole trzeźwości zawodników/uczestników zgodnie z Regulaminem Sportowym Rajdów Trial.

11. OSOBY URZĘDOWE

	IMIĘ I NAZWISKO	NUMER LICENCJI
SĘDZIA GŁÓWNY ZAWODÓW		
DYREKTOR ZAWODÓW		
SEKRETARZ ZAWODÓW		
KIEROWNIK TRASY		
KOMISARZ TECHNICZNY		
KOMISARZ OCHRONY ŚRODOWISKA		
KIEROWNIK OBLICZEŃ		
DELEGAT GKSM PZM DS. OJO TRIAL	RAFAŁ LUBERDA	
DELEGAT GKSM PZM DS. SĘDZIÓW OJO TRIAL	WIESŁAW JIRAK	

2026 REGULAMIN TECHNICZNY RAJDÓW TRIAL

Art. 01.1	DEFINICJA MOTOCYKLA
Art. 01.2	DOWOLNOŚĆ KONSTRUKCJI
Art. 01.3	KATEGORIE I GRUPY MOTOCYKLI
Art. 01.4	PODZIAŁ NA KLASY WEDŁUG FIM
Art. 01.5	POMIAR POJEMNOŚCI SKOKOWEJ
Art. 01.6	DOŁADOWANIE
Art. 01.7	ZASTRZEŻENIA MATERIAŁOWE
Art. 01.8	URZĄDZENIA ROZRUCHOWE
Art. 01.9	OSŁONY MECHANIZMÓW PRZENOSZENIA NAPĘDÓW
Art. 01.10	UKŁAD WYDECHOWY
Art. 01.11	KIEROWNICA
Art. 01.12	DŹWIGNIE STERUJĄCE
Art. 01.13	STEROWANIE PRZEPUSTNICY
Art. 01.14	PODNÓŻKI
Art. 01.15	HAMULCE
Art. 01.16	BŁOTNIKI
Art. 01.17	KOŁA, OBREĆCZE, OPONY
Art. 01.18	OPONY TRIAL
Art. 01.19	OŚWIETLENIE, WYPOSAŻENIE SYGNALIZACYJNE I SZYBKOŚCIOMIERZE
Art. 01.20	PALIWA I OLEJE
Art. 01.21	WYPOSAŻENIE I UBRANIA OCHRONNE
	01.21.1 Ubrania i obuwie.
	01.21.2 Materiały zastępujące skórę.

Art. 01.22	KASKI OCHRONNE	
Art. 01.23	KONTROLA KASKÓW	
Art. 01.24	ZNAKI ZATWIERDZAJĄCE	
Art. 01.25	OKULARY I SZYBY OCHRONNE	
Art. 01.26	BARWY NARODOWE KASKÓW	
Art. 01.27	GODŁO FIM	
Art. 01.28	NUMERY STARTOWE PLECOWO-PIERSIOWE	
Art. 01.29	KONTROLA	
	01.29.1	Przepisy ogóle.
	01.29.2	Przepisy szczegółowe.
	01.29.3	Motocykle niebezpieczne.
Art. 01.30	KONTROLA GŁOŚNOŚCI	
	01.30.1	Kontrola głośności po zawodach.
	01.30.2	Kontrola głośności podczas zawodów.
	01.30.3	Wskazówki dotyczące użycia urządzeń pomiaru głośności.

01.1 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.

01.2 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.

01.3 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 - Pojazd 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 750mm. 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 Głównej Komisji Sportu Motocyklowego.

01.4 PODZIAŁ NA KLASY WEDŁUG FIM

Grupy podzielone są na klasy w zależności od pojemności cylindrów, jak przedstawiono w poniższej 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.

01.5 POMIAR POJEMNOŚCI SKOKOWEJ

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

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

Pomiary skoku i średnicy cylindra należy dokonać z dokładnością do 0,1mm. Gdy przy tej dokładności pomiaru, pojemność nieznacznie przekroczyła dozwoloną wartość, należy dokonać powtórnego pomiaru silnika zimnego z dokładnością do 0,01mm. 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 nad wymiarów 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.

01.6 DOŁADOWANIE

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

01.7 ZASTRZEŻENIA MATERIAŁOWE

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.

01.8 URZĄDZENIA ROZRUCHOWE

Motocykle rajdowe muszą być wyposażone w urządzenia rozruchowe.

01.9 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.

01.10 UKŁAD WYDECHOWY

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

01.11 KIEROWNICA

Szerokość kierownicy nie może być mniejsza niż 600 mm i większa niż 850mm. Maksymalna długość rękojeści zamocowanych na kierownicy nie może przekraczać 150mm. Końce kierownicy muszą być zaczopowane 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 30mm 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 dłoń musi być stale otwarty. Zabroniona jest naprawa metodą spawania kierownic wykonanych ze stopów lekkich.

01.12 DŹWIGNIE STERUJĄCE

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

01.13 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.

01.14 PODNÓŻKI

Podnóżki muszą być umieszczone nie wyżej niż 50mm 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 8mm. Podnóżki mogą być składane, pod warunkiem zamontowania urządzenia powodującego automatyczne ich powracanie do położenia normalnego.

01.15 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 3mm a maksymalna 5mm.

01.16 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 środka przedniego koła i drugą poprowadzoną poziomo przez środek koła, wzdłuż motocykla, musi zawierać się między 45°, a 60°. Tylne 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).

01.17 KOŁA, OBRĘCZE, OPONY

Wszelkie pomiary opon muszą być dokonywane po zamontowaniu ich na obręcz i po napompowaniu do ciśnienia 1kg/cm². 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 szprych, zaworów i trzymaczy opon.

01.18 OPONY TRIAL

Szerokość zamontowanej opony nie może przekraczać 115mm. Głębokość profilu (A) mierzona pod kątem prostym do powierzchni bieżnika nie może przekraczać 13mm. Profile bieżnika znajdujące się na tym samym obwodzie muszą być tej samej wysokości. Przestrzenie pomiędzy profilami nie mogą być szersze niż 9,5mm w poprzek opony (B) i 13mm w kierunku obwodowym (C). Przestrzenie pomiędzy skrajnymi profilami mierzone na obwodzie opony nie mogą być szersze niż 22mm (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. 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).

01.19 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.

01.20 PALIWA I OLEJE

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

01.21 WYPOSAŻENIE I UBRANIA OCHRONNE

1.21.1 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 z materiału ekwiwalentnego. Zawodnicy mają prawo zdjąć rękawiczki.

1.21.2 Materiały zastępujące skórę

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

- niepalne;
- odporne na ścieranie;
- posiadające wysoki współczynnik tarcia ze wszystkimi typami asfaltu;
- wchłaniające pot;
- nietoksyczne i nie alergiczne;
- nietopliwe.

01.22 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. W czasie gdy zawodnik jedzie na motocyklu, kask musi być dobrze zapięty. Nieprzestrzeganie tego przepisu spowoduje wykluczenie.

01.23 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 kierownika zawodów, Sędziego Głównego Zawodów, 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 zapiętym pasku.

01.24 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 publikowane są przez Główną Komisję Sportu Motocyklowego.

01.25 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.

01.26 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 znajduje się w regulaminie technicznym FIM. Niezależnie od powyższych barw posiadacze tytułu Mistrza Świata lub Mistrza Kraju mogą umieścić na kasku pas szerokości 50mm przebiegający centralnie od przodu do tyłu w barwach tęczy 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 formie 7,5cm x 7,5cm. Oznakowania kasków wykonane być mogą jedynie metodą klejenia taśm barwnych.

01.27 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.

01.28 NUMERY STARTOWE PLECOWO-PIERSIOWE

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.

01.29 KONTROLA

01.29.1 Przepisy ogólne

Kierownik komisji technicznej musi być obecny na miejscu zawodów na co najmniej jedną godzinę przed rozpoczęciem odbioru technicznego. Musi on poinformować kierownika 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 motocykla, polisa OC motocykla, w określonych, Regulaminem Sportowym Rajdów Trial, przypadkach pozwolenie na prowadzenie pojazdu - odbiór wstępny), wypełnieniem właściwego

formularza i ewentualną kontrolą medyczną. Na odbiór techniczny zawodnik lub jego asystent musi zgłosić się wraz z motocyklem w czasie określonym w Regulaminie Uzupełniającym. Na żądanie komisji technicznej zawodnicy muszą stawić się na odbiorze technicznym osobiście. Kierownik komisji technicznej musi sporządzić listę motocykli przyjętych podczas kontroli i poinformować kierownika 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.

01.29.2 Przepisy szczegółowe

- Odbiór techniczny musi być przeprowadzony w czasie podanym w Regulaminie Uzupełniającym zawodów.
- Zawodnik musi przedstawić do kontroli technicznej motocykl czysty i zgodny z wymogami przepisów FIM. Musi mieć także wypełnioną kartę odbioru technicznego.
- Zawodnik musi przedstawić swoje wyposażenie, a zwłaszcza kask i numer startowy.
- Zawodnik może przedstawić do odbioru tylko jeden motocykl.
- Na początku odbioru może być przeprowadzony pomiar głośności. Poziom głośności winien być odnotowany w karcie odbioru technicznego a tłumik oznakowany farbą.

01.29.3 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 kierownika zawodów lub jego zastępcę. Ich obowiązkiem jest wykluczenie takiego motocykla z brania udziału w treningu jak i zawodach.

01.30 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 1,0m mierzonej pod kątem 45° do osi wzłużnej układu. Jeśli zachowanie minimalnej wysokości 20cm 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.

01.30.1 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.

01.30.2 Kontrola głośności podczas zawodów

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

01.30.3 Wskazówki dotyczące użycia urządzeń 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 artykule 01.30 i artykule 01.30.1 Regulaminu Technicznego Rajdów Trial.

2026 REGULAMIN FINANSOWY RAJDÓW TRIAL

[Art. 01.1](#)

OTWARTE INDYWIDUALNE MISTRZOSTWA POLSKI

- 01.1.1 Nagrody finansowe.
- 01.1.2 Okolicznościowe puchary.
- 01.1.3 Nagrody dodatkowe.
- 01.1.4 Opłaty i kary finansowe.

[Art. 01.2](#)

PUCHAR POLSKI

- 01.2.1 Okolicznościowe puchary.
- 01.2.2 Nagrody dodatkowe.
- 01.2.3 Opłaty i kary finansowe.

OTWARTE INDYWIDUALNE MISTRZOSTWA POLSKI

Główna Komisja Sportu Motocyklowego Polskiego Związku Motorowego przyjęła Regulamin Finansowy Rajdów Motocyklowych Trial dla konkurencji rozgrywanej w ramach Otwartych Indywidualnych Mistrzostw Polski.

01.1.1 Okolicznościowe puchary

Zawodnikom, którzy zostaną sklasyfikowani w każdej z rozegranych rund, przysługują okolicznościowe puchary sportowe, w zależności od zajętego miejsca, według podziału na grupy/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
Klasa Kobiet	I	II	III

Okolicznościowe puchary wręczone będą łącznie za 2 dni (2 rozegrane rundy). O wyższym miejscu decyduje mniejsza suma punktów karnych łącznie za dwa dni, liczona oddzielnie dla każdej z klas/grup z połączonych Grup: A, B, C. Tylko zawodnik, który zostanie sklasyfikowany w każdej z dwóch rund rozegranych podczas jednego weekendu będzie brany pod uwagę przy ustalaniu sumy punktów karnych niezbędnych do określenia zawodników, którym wręczone zostaną puchary.

Na zakończenie sezonu, zawodnikom, którzy zostaną sklasyfikowani w klasyfikacji generalnej swojej grupy i klasy, w zależności od zajętego miejsca, przysługują puchary sportowe według podziału określonego w poniższej tabeli:

Grupa/Klasa	Miejsce	Miejsce	Miejsce
z połączonych Grup: A, B, C	I	II	III
Klasa Młodzik	I	II	III
Klasa Junior	I	II	III
Klasa Kobiet	I	II	III
Klasa Otwarta	I	II	III
Klasa Senior	I	II	III

01.1.2 Nagrody dodatkowe

Zaleca się, aby każdy z organizatorów wręczył zawodnikom dodatkowe nagrody, poza nagrodami obowiązkowymi określonymi w Art. 01.1.2. W przypadku przyznawania dodatkowych nagród, o zaistniałym fakcie organizator ma obowiązek poinformować zawodników przed startem do pierwszego dnia zawodów (w przypadku rozgrywania 2 rund podczas jednego weekendu).

01.1.3 Opłaty i kary finansowe

a) Opłaty:

- Za wystawienie nowej licencji wraz z ubezpieczeniem: 300,00zł
- Za przedłużenie licencji wraz z ubezpieczeniem: 300,00zł

- Za wystawienie duplikatu licencji: 50,00zł
- Za egzamin na licencję sportową: 50,00zł
- Wpisowe do zawodów (za każdą rundę) od zawodnika zgłoszonego w terminie: 200,00zł
- Wpisowe do zawodów (za każdą rundę) od zawodnika zgłoszonego po terminie: 250,00zł
- Wpisowe do zawodów (za każdą rundę) od zawodnika zgłoszonego po oficjalnym odbiorze administracyjnym i technicznym: 350,00zł
- Wpisowe do zawodów (za każdą rundę) od asystenta: 50,00zł
- Kaucja zwrotna przy składaniu protestu w zawodach: 200,00zł

b) Kary finansowe:

- Brak powiadomienia organizatora w terminie, o fakcie braku uczestnictwa w zawodach: 100,00zł
- Zawodnik lub jakakolwiek inna osoba powiązana z zawodnikiem, zainteresowana osiągnięciem przez niego, jak najlepszego wyniku w zawodach, dokonuje inspekcji odcinka jazdy obserwowanej, poza czasem do tego wyznaczonym: 200,00zł
- Tankowanie lub jakiegokolwiek inne prace przy motocyklu, mające miejsce na paddock'u, bez użycia maty środowiskowej zgodnej z przepisami Kodu Ochrony Środowiska FIM, ochraniającej podłoże przed zanieczyszczeniem: 300,00zł
- Asystent zawodnika nie przestrzega następujących wymagań określonych w przepisach:
 - Podczas jazdy na motocyklu nie ma na sobie skórzanych butów ponad kostkę, długich spodni, okrycia wierzchniego z długim rękawem oraz kasku.
 - Podczas przebywania wewnątrz odcinka jazdy obserwowanej nie ma na sobie skórzanych butów ponad kostkę, długich spodni, okrycia wierzchniego z długim rękawem oraz kasku.
 - Numer z tyłu kasku nie jest całkowicie widoczny:
 - Pierwsze wykroczenie: 100,00zł
 - Drugie wykroczenie: 200,00zł
 - Trzecie wykroczenie: 300,00zł

c) Kary punktowo-finansowe:

- Otrzymanie żółtej kartki wiąże się z przyznaniem następującej kary punktowo-finansowej:
 - Pierwsze wykroczenie: 100,00zł + 5 dodatkowych punktów karnych
 - Drugie wykroczenie: 200,00zł + 5 dodatkowych punktów karnych
 - Trzecie wykroczenie: 300,00zł + Wykluczenie z Rajdu

01.2 PUCHAR POLSKI

Główna Komisja Sportu Motocyklowego Polskiego Związku Motorowego przyjęła Regulamin Finansowy Rajdów Motocyklowych Trial dla konkurencji rozgrywanej w ramach Pucharu Polski.

01.2.1 Okolicznościowe puchary

Zawodnikom/uczestnikom, którzy zostaną sklasyfikowani w każdej z rozegranych rund,

przysługują okolicznościowe puchary sportowe, w zależności od zajętego miejsca, według podziału na klasy określone w poniższej tabeli:

Grupa/Klasa	Miejsce	Miejsce	Miejsce
Klasa Żak	I	II	III
Klasa Maluch	I	II	III
Klasa Młodzik	I	II	III
Klasa Kobiety	I	II	III
Klasa Otwarta	I	II	III
Klasa Weteran	I	II	III
Klasa Classic	I	II	III
Klasa Elektryk	I	II	III
Klasa Amator	I	II	III

Okolicznościowe puchary wręczone będą łącznie za 2 dni (2 rozegrane rundy). O wyższym miejscu decyduje mniejsza suma punktów karnych łącznie za dwa dni, liczona oddzielnie dla każdej z klas. Tylko zawodnik/uczestnik, który zostanie sklasyfikowany w każdej z dwóch rund rozegranych podczas jednego weekendu będzie brany pod uwagę przy ustalaniu sumy punktów karnych niezbędnych do określenia zawodników/uczestników, którym wręczone zostaną puchary.

Na zakończenie sezonu, zawodnikom, którzy zostaną sklasyfikowani w klasyfikacji generalnej swojej klasy, w zależności od zajętego miejsca, przysługują puchary sportowe według podziału określonego w poniższej tabeli:

Grupa/Klasa	Miejsce	Miejsce	Miejsce
Klasa Żak	I	II	III
Klasa Maluch	I	II	III
Klasa Młodzik	I	II	III
Klasa Kobiety	I	II	III
Klasa Otwarta	I	II	III
Klasa Weteran	I	II	III
Klasa Classic z Licencją	I	II	III
Klasa Elektryk	I	II	III

W Klasach: Amator i Classic Amator nie jest prowadzona klasyfikacja z całego sezonu (klasyfikacja generalna), a jedynie w poszczególnych zawodach.

01.2.2 Nagrody dodatkowe

Zaleca się, aby każdy z organizatorów wręczył zawodnikom dodatkowe nagrody, poza nagrodami obligatoryjnymi określonymi w Art. 01.2.1. W przypadku przyznawania dodatkowych nagród, o zaistniałym fakcie organizator ma obowiązek poinformować zawodników przed startem do pierwszego dnia zawodów (w przypadku rozgrywania 2 rund podczas jednego weekendu).

01.2.3 Opłaty i kary finansowe

a) Opłaty:

- Za wystawienie nowej licencji wraz z ubezpieczeniem: 200,00zł
- Za przedłużenie licencji wraz z ubezpieczeniem: 200,00zł
- Za wystawienie duplikatu licencji:
50,00zł
- Za egzamin na licencję sportową: 50,00zł
- Wpisowe do zawodów (za każdą rundę) od zawodnika zgłoszonego w terminie: 200,00zł
- Wpisowe do zawodów (za każdą rundę) od zawodnika zgłoszonego po terminie: 250,00zł
- Wpisowe do zawodów (za każdą rundę) od zawodnika zgłoszonego po oficjalnym odbiorze administracyjnym i technicznym: 350,00zł
- Wpisowe do zawodów (za każdą rundę) od asystenta: 50,00zł
- Kaucja zwrotna przy składaniu protestu w zawodach: 200,00zł

b) Kary finansowe:

- Brak powiadomienia organizatora w terminie, o fakcie braku uczestnictwa w zawodach: 100,00zł
- Zawodnik lub jakakolwiek inna osoba powiązana z zawodnikiem, zainteresowana osiągnięciem przez niego, jak najlepszego wyniku w zawodach, dokonuje inspekcji odcinka jazdy obserwowanej, poza czasem do tego wyznaczonym: 200,00zł
- Tankowanie lub jakiegokolwiek inne prace przy motocyklu, mające miejsce na paddock'u, bez użycia maty środowiskowej zgodnej z przepisami Kodu Ochrony Środowiska FIM, ochraniającej podłoże przed zanieczyszczeniem: 300,00zł
- Asystent zawodnika nie przestrzega następujących wymagań określonych w przepisach:
 - Podczas jazdy na motocyklu nie ma na sobie skórzanych butów ponad kostkę, długich spodni, okrycia wierzchniego z długim rękawem oraz kasku.
 - Podczas przebywania wewnątrz odcinka jazdy obserwowanej nie ma na sobie skórzanych butów ponad kostkę, długich spodni, okrycia wierzchniego z długim rękawem oraz kasku.
 - Numer z tyłu kasku nie jest całkowicie widoczny:
 - Pierwsze wykroczenie: 100,00zł
 - Drugie wykroczenie: 200,00zł
 - Trzecie wykroczenie: 300,00zł

c) Kary punktowo-finansowe:

- Otrzymanie żółtej kartki wiąże się z przyznaniem następującej kary punktowo-finansowej:
 - Pierwsze wykroczenie: 100,00zł + 5 dodatkowych punktów karnych
 - Drugie wykroczenie: 200,00zł + 5 dodatkowych punktów karnych
 - Trzecie wykroczenie: 300,00zł + Wykluczenie z Rajdu