

INTER-NORDIC-CUP

AUSTRAGUNGSBEDINGUNGEN

Ausgabe Nr.1 vom 19.03.2011

für Klassik-Solotrialmotorräder
gebaut vor dem 31. 12. 1965 (pre-65)
und Twinshock gebaut ab 1966

Veranstaltungen 2012

1. Deutschland	17./18.	März 2012	Fourstroke-Trial, Brockhöfe
2. Dänemark	12./13.	Mai 2012	Fionia-Classic, Odense
3. Finnland	28./29.	Juli 2012	Classic Finn-Trial, Tervakoski
4. Schweden	4./5.	August 2012	???

1. Grundlagen des INTER-NORDIC-CUP

Es gelten: die Motorradsportgesetze des jeweiligen Landes (FMN),
die Ausschreibung des jeweiligen Veranstalters,
die in der Fahrerbesprechung zu erlassenden
Zusatzregelungen,
gegebenenfalls behördliche Auflagen.

Nur der Obmann des INTER-NORDIC-CUP ist berechtigt, offizielle
Mitteilungen, den INTER-NORDIC-CUP betreffend, herauszugeben.
Zu verbindlichen Auskünften über die Veranstaltungen sind nur die
jeweiligen Fahrtleiter berechtigt.

2. Teilnehmer

Zugelassen sind Fahrer ab 18 Jahren.

3. Nenngeld¹, Nennungen und Datenschutzerklärung

Nenngeld ist Reuegeld und mit der Nennung an den Veranstalter zu zahlen. Die Höhe des Nenngeldes legt der Veranstalter fest.

1

¹ Reuegeld bedeutet, dass bei Absage einer verbindlichen Anmeldung das bereits gezahlte Startgeld nicht zurück erstattet, sondern als Reuegeld einbehalten wird. Eine solche Vorgehensweise ist rechtmäßig, wenn dies bereits bei Anmeldung (entspricht Vertragsabschluss) bekannt ist. (Dieser Absatz war im Original nicht enthalten!)

Für eine 2-Tage-Veranstaltung sollte das Nenngeld 50,00 € (incl. 1 Essen samstags abends) nicht überschreiten.
Bei einer Nachnennung am Start beträgt das Aufgeld 5,00 €.
Der Veranstalter führt pro Fahrer 1,50 € zur Beschaffung der Siegerpokale der Endwertung an den Obmann des INTER-NORDIC-CUP ab. Spenden sind zulässig.
Zur Nennung sind die vom Veranstalter ausgegebenen Formulare zu verwenden, lesbar auszufüllen und vom Fahrer zu unterschreiben.

Die Nennung muss enthalten:

- Name und Vorname des Teilnehmers
- Adresse (Straße, Postleitzahl, Ort)
- Geburtsjahr
- Nationalität
- Klub
- Marke des Motorrads
- Typ, Hubraum, Baujahr
- Fahrfertiges Gewicht (kg)
- Bodenfreiheit (cm)
- Klasse
- Spur
- Telefon-Nr, Fax-Nr, Handy-Nr, Email-Adresse,
- Teilnahme am Abendessen
- Anzahl der Begleitpersonen
- Hotelunterbringung gewünscht ja/nein
- Hotelunterbringung von bis
- Einzelzimmer /Doppelzimmer

Datenschutzerklärung

Alle personenbezogenen Daten dienen ausschließlich zur Abwicklung dieser Veranstaltung unter Beachtung des Datenschutzgesetzes. Es erfolgt keine anderweitige Nutzung oder Weitergabe an Dritte.

4. Zugelassene Motorräder und Bauvorschriften

Für Veranstaltungen auf privatem Gelände und auf für den öffentlichen Verkehr abgesperrten Wegen ist keine Zulassung für den öffentlichen Straßenverkehr erforderlich.

4.1 Bauvorschriften für pre-65-Motorräder

Das pre-65-Trialmotorrad muss der damaligen Zeit angepasst sein. Als Zeitabschnitt gilt etwa 1930 bis Ende 1965, in dem außer käuflichen englischen Trialmaschinen alle Motorräder für den Trialsport selbst hergerichtet wurden. Und so soll es auch bleiben!

Zum Umbau herkömmlicher Straßenmaschinen sind nur Bauteile aus dem angegebenen Zeitraum zugelassen. Vor 1965 nicht übliche oder nicht existierende Bauteile sind nicht zugelassen.

Vor 1965 produzierte und später unverändert weitergebaute Motorräder gelten als baugleich und sind als pre-65 zugelassen.

Beispiel: BSA B40 wurde bis 1972 gebaut; BSA B25 und Triumph T25 sind identisch mit BSA C15 und wurden bis 1971 gebaut.

Rahmen, Vordergabel, Motor, Getriebe, Radnaben und die äußere Form der Auspuffanlage müssen dem Baujahr entsprechen. Geänderte Rahmen sind nur bis maximal 26 cm Bodenfreiheit zulässig.

Moderne Telegabeln aus Twinshock-Motorrädern sind nicht zulässig (z.B. BSA/Triumph-Telegabeln mit 4-Bolzen-Achsfaust).

Nur Reifen mit Schlauch sind zugelassen. Scheibenbremsen und alle Bauteile aus Monoshock-Motorrädern sind nicht zulässig.

Jedes Motorrad muss einen funktionsfähigen Schalldämpfer besitzen. Fahrzeuge ohne einen solchen können von der Veranstaltung ausgeschlossen werden. Zusatzschalldämpfer (wie z.B. bei Twinshockern) sind nicht zulässig.

Änderungen an Antriebsübersetzungen und Gangabstufungen sind zulässig.

Änderungen der Auspuffanlage sind nur an inneren Bauteilen zulässig.

Bewegliche Kettenspanner sind zulässig.

Alle Zündanlagen sind zulässig, außer „Dualmap“ aus modernen Monoshockern.

Zwei voneinander unabhängige Bremsen sind vorgeschrieben.

Fußrasten müssen klappbar und mit Rückstellfeder ausgerüstet sein.

5. Sicherheit

Es liegt in der Verantwortung jeden Fahrers, dass sein Motorrad, Helm und Bekleidung den geltenden Vorschriften entsprechen.

Alle Motorräder müssen mit einer am Lenker befindlichen und gut zugänglichen Vorrichtung zum Abstellen des Motors ausgerüstet sein.

Ein Kettenschutz muss unbeabsichtigten Eingriff in den Kettentrieb verhindern.

6. Klasseneinteilung für pre-65

6.1 Klasse 1 RIGID

Pre-65 Viertaktmotorräder ohne Hubraumbegrenzung mit Starrrahmen, Teleskop- oder Parallelogrammgabel (ohne Hinterradfederung)

6.2 Klasse 2 PRE-UNIT und „BIG IRONS“

Pre-65 Viertaktmotorräder ohne Hubraumbegrenzung, Motor und Getriebe getrennt, mit Hinterradfederung, Mindestgewicht 120 kg. Zusatzgewichte (z.B. Bleiplatten) sind nicht zulässig.

BIG IRONS (Schwere Eisen)

Sonderzulassung für diese Motorradklasse >120 kg. Entstanden aus schweren Straßenmaschinen wie BMW, Douglas, Horex Regina u.a. und für Trial umgebaut.

6.3 Klasse 3 Unit-pre-65

Unit-pre-65 Viertaktmotorräder mit Blockmotor ohne Hubraumbegrenzung.

6.4 Klasse 4 Pre-65 Zweitaktmotorräder

Mit und ohne Hinterradfederung.

6.5 Klasse 5 Twinshock-Motorräder

Twinshock-Motorräder ab Baujahr 1966 mit Zweitaktmotor.

6.6 Klasse 6 Twinshock-Motorräder

Twinshock-Motorräder ab Baujahr 1966 mit Viertaktmotor.

6.7 Klasse 7 pre-65 Spezial

Alle pre-65-Motorräder, die mit nicht zulässigen, modernisierten Bauteilen versehen sind.

6.8 Klasse 8

OLD BOYS, Fahrer über 60 Jahre alt. Es sind Motorräder der Klassen 1 bis 7, jedoch keine Monoshocker, zugelassen.

Der Veranstalter schreibt nach Ermessen diese Klasse als Eintages- oder Zwei-Tage-Veranstaltung aus. Klasse 8 fährt die einfachste („C“ oder grüne) Spur. Eine Wertung zum INTER-NORDIC-CUP erfolgt nicht.

7. Bauvorschrift fürTwinshock-Motorräder

Die Hinterradaufhängung muss zwei Federbeine aufweisen, jeweils eines pro Seite als Verbindung zwischen Rahmen und Hinterradschwinge. Motorräder mit einem einzigen Federbein, Scheibenbremsen, Wasserkühlung und umgebaute Monoshock-Motorräder sind nicht zugelassen.

8. **Sektionswertung (NON-STOP-TRIAL)**

- 0 Punkte fehlerfreies Fahren ohne Bodenberührung
- 1 Punkt einmalige Bodenberührung mit dem Fuß
- 2 Punkte zweimalige Bodenberührung mit dem Fuß
- 3 Punkte mehr als zweimalige Bodenberührung mit dem Fuß
- 5 Punkte Scheitern, d.h. Stillstand des Motorrads länger als 2 Sekunden,
Sturz, Absitzen, über die Seitenbegrenzung hinausfahren, Beschädigen der Begrenzung oder Torpfeiler, fremde Hilfe, Rückwärtsfahren, Verweigern einer Sektion mit Meldung beim Punktrichter
- 10 Punkte Auslassen einer Sektion ohne gleichzeitige Meldung beim Punktrichter

Im Zweifelsfall entscheidet der Punktrichter für den Fahrer. Die Entscheidung des Punktrichters ist endgültig. Proteste in lizenzfreien Trials sind nicht zulässig.

9. **Kennzeichnung der Motorräder**

Jedes Motorrad ist am Steuerkopf mit einem Startnummernschild (≈ 20 cm Breite, ≈ 14 cm Höhe, Schrifthöhe 7 cm, Strichbreite 1,5 cm) auszurüsten. Sind A-, B- oder C-Spuren vorhanden, müssen die Motorräder der A-Spur-Fahrer auf dem Startnummernschild und auf dem hinteren Schutzblech mit einem „A“ gekennzeichnet sein. Motorräder ohne diese Kennzeichnung erhalten keine Startgenehmigung.

Grundfarben der Startnummernschilder:

Spur A (schwere Spur)	weißer Grund
Spur B (normale, mittlere Spur)	roter Grund
Spur C (sehr leichte Spur, nur OLD BOYS)	grüner Grund

Jeder Teilnehmer kann die für ihn passende Spur wählen. B-Fahrer dürfen die A-Spur befahren, erzielte Strafpunkte zählen jedoch in der B-Spurwertung.

Die jeweilige Klassenwertung berücksichtigt die Ergebnisse beider Tageswertungen.

Für ausgefallene oder nur einen Tag teilnehmende Fahrer erfolgt keine Wertung für den INTER-NORDIC-CUP.

Fahrer mit mehr als 30 Minuten Verspätung zur vom Veranstalter vorgegebenen Ankunftszeit gelangen nicht in die Wertung.

Fahrer, die einen Maschinendefekt während der laufenden Veranstaltung beheben können, dürfen nach Absprache mit dem Fahrtleiter in Anwesenheit eines Punktrichters die fehlenden Sektionen fahren, soweit es die vorgegebene Fahrzeit zulässt.

10. Training

Trainieren in den Sektionen der Veranstaltung ist nicht gestattet. Für Einstell- und Trainingszwecke stellt der Veranstalter Gelände zur Verfügung.

11. Fahrerbesprechung und Start

Vor dem Start findet eine Fahrerbesprechung statt. Sie ist Bestandteil der Ausschreibung. Der Fahrtleiter gibt aktuelle Informationen über Fahrstrecke, Streckenmarkierung und Sektionen bekannt.

Bei Gruppenwertung erfolgt Aufruf und Einweisung der Fahrer. Eine Gruppe besteht aus 6 bis 10 Fahrern. Der Veranstalter kann einen Punktrichter pro Gruppe stellen oder einen Fahrer als Gruppenleiter bestimmen. Geeignete Fahrer übernehmen abwechselnd die Wertung.

Das Anlassen der Motoren geschieht erst nach dem Startsignal.

12. Trialprüfungen

Alle Sektionen müssen so angelegt sein, dass ein Befahren mit pre-65-Motor-rädern möglich ist. Fahrer durchfahren die Sektionen einzeln.

Sektionen sollen nicht länger als 60 m sein, eine Mindestbreite von 1,2 m ist einzuhalten. Alle Markierungen zur Kennzeichnung einer Sektion sollen nicht höher als 0,5 m angeordnet sein.

Anfang und Ende einer Sektion müssen eindeutig markiert und nummeriert sein. Die Spurmarkierung muss als Tor oder mit Markierungsband ausgeschildert sein.

13. Fahrdisziplin

In Notfällen ist Hilfe zu leisten. Fahrer, die eine Sektion absichtlich verändern oder sich gegenüber Punktrichtern oder Offiziellen unsportlich verhalten, erhalten zusätzlich 5 Strafpunkte. Verhält sich ein Fahrer weiterhin unsportlich, kann nur der Fahrtleiter ihn aus der Wertung ausschließen.

14. Sanitätsdienst

Während der Veranstaltung ist die Anwesenheit von mindestens einem Sanitätsdienst mit einem Einsatzwagen und zwei Sanitätern erforderlich. Ersatzweise muss innerhalb von 10 Minuten ein Sanitätsdienst vor Ort sein.

Jede Fahrergruppe muss über Mobiltelefon mit der Fahrtleitung bzw. dem Sanitätsdienst in Verbindung stehen können. Entsprechende Telefonnummern sind rechtzeitig auszutauschen.

Eine Liste zugehöriger Telefonnummern der Gruppenleiter und der Fahrtleitung sind am Fahrtleiterbüro auszuhängen.

15. Sektionsabnahme

Der Fahrtleiter, der INTER-NORDIC-CUP Obmann und drei Fahrer können ein Abnahmeteam für die Sektionen bilden.

16. Reparaturen und Tanken

Reparaturen, bei denen Öl austreten kann und Tanken sind nur auf öldichtem oder entsprechendem Untergrund zulässig. Ein ölendendes Motorrad hat den Ausschluss von der Veranstaltung zur Folge.

17. Preise und Ehrungen

Etwa 30% der Teilnehmer in jeder Klasse sollten Ehrenpreise erhalten. Alternativ ist auch die Vergabe eines großen Pokals nur an die Klassensieger und eine Erinnerungsplakette mit Gravur an alle Teilnehmer möglich. Sachpreise sind erlaubt.

18. Haftungsausschluss

Alle Fahrer nehmen auf eigenes Risiko teil. Mit Unterzeichnung der Nennung verzichtet der Fahrer auf ein Vorgehen gegenüber dem Veranstalter, dem veranstaltenden Klub, den Landeigentümern und jedem, der Pflichten in ihrem Auftrag und dem der Offiziellen ausführt. Jeder Fahrer ist für den von ihm verursachten Schaden verantwortlich.

19. INTER-NORDIC-CUP Wertung

Der INTER-NORDIC-CUP beinhaltet jährlich 4 Läufe. In den Klassen 1 bis 7 erhält jeder Sieger mit der höchsten Wertungszahl einen wertvollen Siegerpokal. Wertungspunkte erhalten Fahrer für jeden Lauf, den sie in Wertung beendet haben. Die Wertung erfolgt nur in einer Klasse.

Es ergeben sich folgende Wertungszahlen:

Sieger: 20 Punkte

2^{ter} 17 Punkte

3^{ter} 15 Punkte

4^{ter} 13 Punkte

5^{ter} 11 Punkte

6^{ter} 10 Punkte

7^{ter} 9 Punkte

8^{ter} 8 Punkte

9^{ter} 7 Punkte

10^{ter} 6 Punkte

11^{ter} 5 Punkte

12^{ter} 4 Punkte

13^{ter} 3 Punkte

14^{ter} 2 Punkte

15^{ter} 1 Punkt

16^{ter} 1 Punkt

17^{ter} 1 Punkt etc.

20. Allgemeine Empfehlung

Aufstellung der Motorräder mit ihren Fahrern in Reihe für Pressefotos.

21. Verbindlichkeit des INTER-NORDIC-CUP

Diese Austragungsbedingungen treten ab 01.01.2011 probeweise für die Dauer eines Jahres in Kraft. Nach dem Endlauf (29./30.Oktober 2011) wird die Einarbeitung von Änderungen, die sich im Laufe des Jahres ergeben, erfolgen.

Die Einstufung in die entsprechende pre-65-Klasse ist jedem Fahrer überlassen.

23. Autoren der Austragungsbedingungen

Rudi Munstermann, Leif Nielsen, Lars Jahn, Mika Jansson and Jan Erik Mellberg.

Obmann des INTER-NORDIC-CUP: ab 2012 Leif Nielsen

Obmann: Leif Nielsen
Hyldevangen 23
DK 8620 Kjellerup
Dänemark
Telefon: 0045 86882071
Mobiltel.: 0045 28742071
Email: bultaco@post.cybercity.dk
Oder leif-nielsen@jyskebank.dk

Stellvertreter: Rudi Munstermann
Dorfstraße 30
D 29565 Brockhöfe
Germany
Telefon u. Fax 0049 5829 448
Mobiltel.. 0049 170 5771477
Email: fourstroke-rudi@t-online.de

Stellvertreter: Lars Jahn
Autioncityntie 26
SF 02420 JORVAS
Finland
Mobiltel.: 00358 45 3612450
Email: lars.jahn@kolumbus.fi

24. Webside: www.trialsport.de in englisch und deutsch

INTER-NORDIC-CUP

REGULATIONS

Version No.1 from March, 19th, 2011

for Classic Trials Solo Motorcycles
manufactured before December, 31st, 1965 (Pre-65)
and Twinshock Trials Motorcycles from 1966

Events: 2012

1. Germany	March, 17 th /18 th , 2012	Fourstroke-Trial, Brockhöfe
2. Danmark	May, 12 th /13 th , 2012	Fionia-Classic, Odense
3. Finland	July, 28 th /29 th , 2012	Classic Finn-Trial, Tervakoski
4. Sweden	August	??

1. Basis for the INTER-NORDIC-CUP

The motorsport act of the respective country is mandatory (FMN).

The regulations of the organiser and supplementary regulations (e.g. rider's briefing, final instructions) apply.

Governmental requirements apply.

Official announcements concerning the INTER-NORDIC-CUP are only to be given by the INTER-NORDIC-CUP Chairman.

Only the Clerk of the Course is qualified to give generally binding further informations.

2. Entrants

Riders of 18 years and over are allowed to participate.

3. Entry fee, entry and privacy police

Entry fee is forfeit money and payable prior to the start. The organiser determines the entry fee. It should not exceed 50 € (including a Saturday evening meal) for a two days event.

For late entries a 5,00 € extra charge is payable prior to the start.

The organiser pays 1,50 € per rider to the INTER-NORDIC-CUP Chairman for the final winner's cup. Donations are feasible.

Nominations on the entry forms provided by the organiser only, legibly completed and signed by rider's signature.

The nomination must include:

- Entrant's first name and family name,
- year of birth,
- nationality,

- club,
- address, post code,
- telephone number, fax number, cell phone number, Email address,
- make of motorcycle, type, capacity, year of manufacture,
- weight, ground clearance,
- class, track,
- participation in evening meal,
- accompanying person(s),
- hotel room required; check in/check out, single bed/duplex bed

Privacy police

All personal data are used under consideration of the Data Protection Act only to organise this event. The personal data will not be passed on to third parties or used in any other way.

4. Approved trials motorcycles and design specifications

For events organised on private land no legal registration for road traffic is required.

4.1 Motorcycle definitions pre-65

Pre-65 motorcycles should be built according to that time. Period of time considered is approximately 1930 to end of 1965. Only British motorcycles were available for purchase, all other makes had to be adapted by the rider.

That is how it must stay!

For rebuilding conventional street bikes only components dating from that period are approved. Components not common or not feasible before 1965 are not approved.

Motorcycles built before 1965 and later with same design are considered identical in construction and are approved. E.g. BSA B40 was built until 1972; BSA B25 and Triumph T25 are identical to BSA C15 and were built until 1971.

Frame, front fork, engine, transmission, wheel hubs and exterior of the exhaust system must be according to year of manufacture. Modified frames may have a ground clearance of 26 cm.

Twinshock telescopic forks and (BSA/Triumph) 4-stud wheel axle fixing are not approved. Only tyres with inner tube are approved. Disc brakes and all components from monoshock motorcycles are not approved.

Each bike must have a silencer in proper working order. Motorcycles without a silencer can be excluded from the event. Additional silencers are not approved. Exhaust system modifications inside only approved.

Gear and transmission ratios may be modified.

Moving chain tensioners are approved.

All ignition systems are approved except Dualmap systems from monoshock motorcycles.

Two independent working brakes are required.

Spring loaded folding footpegs are mandatory.

5. Safety

It is the rider's responsibility to ensure that his bike, helmet and clothing conform to the Road Traffic Act.

All motorcycles have to be equipped with a kill switch or a decompression valve at the handle-bar. A chain guard must prevent unintentional interference with the chain drive.

6. Classification for pre-65

6.1 Class 1: Rigid

Pre-65 fourstroke engine, no engine displacement limit, rigid frame, telescopic or girder fork, no rear suspension

6.2 Class 2: Pre-unit and BIG IRONS

Pre-65 fourstroke engine, no engine displacement limit, engine and gearbox separately, rear suspension, minimum weight 120 kg, additional weight (e.g. lead plate) not approved.

BIG IRONS

Special permission for this class > 120 kg. Originated from heavyweight street bikes (e.g. BMW, Douglas, Horex Regina) and modified for trials purposes.

6.3 Class 3: Unit-pre-65

Unit-pre-65 fourstroke engine, no engine displacement limit, unit construction.

6.4 Class 4: pre-65 Two-stroke motorcycles

With or without rear suspension.

6.5 Class 5: Twinshock motorcycles

From 1966 with two-stroke engine.

6.6 Class 6: Twinshock motorcycles

From 1966 with four-stroke engine.

6.7 Class 7: pre-65 special

All motorcycles modified with not approved modern components.

6.8 Class 8: OLD BOYS

Riders of more than 60 years of age, riding bikes of Class 1 – 7, no monoshock bikes approved.

The organiser decides at his own discretion, if this trial is held as a one-day or two-days event. Class 8 riders ride the simplest track (C or green track). No INTER-NORDIC-CUP judging.

7. Motorcycle definitions twinshock

Rear suspension with two struts, one on every side of the rear swinging fork approved. Motorcycles with one strut only, disc brakes, water cooling and re-built monoshock motorcycles not approved.

8. **Marking (NON-STOP-TRIAL)**

0 marks lost	Clean
1 mark lost	Footing (once only)
2 marks lost	Footing (twice)
3 marks lost	Footing (more than twice)
5 marks lost	Failure to maintain a forward motion longer than 2 seconds, Fall, dismount, crossing side borders, damaging the section border or markers, external assistance, reversing, omitting an observed section including report to the observer.
10 marks lost	omitting an observed section without report to the observer.

If in doubt, when awarding marks lost, the observer shall always judge in favour of the rider. Observer's decisions are final. Protests in public domain trials are not approved (FMN regulations)

9. **Numbering of motorcycles**

Each motorcycle has to carry a numberplate (width \approx 20 cm, height \approx 14 cm, type height min. 7 cm, font width 1,5 cm) between the fork stanchions. If A-, B- or C-tracks are available, motorcycles ridden in track A must carry an additional „A“ on numberplate and rear mudguard. Motorcycles without „A“ signs are not approved.

Numberplate basic colours:

Track A (normal)	white
Track B (easier)	red
Track C (easy, OLD BOYS only)	green

Each rider picks his own track. B-riders may drive in A-tracks, marks lost will be summed up in B-track judging. Judging of both days will be summed up for the respective class.

Riders who fail to finish or participate one day only will not be judged for the INTER-NORDIC-CUP. Riders who have a delay exceeding 30 minutes more than the official time will not be judged.

Riders who accomplish to repair a defect during the event, may ride the sections after request with the Clerk of the Course in the presence of an observer, if time allows to do so.

10. **Practice**

Practice in the sections prior to the event is not approved. The organiser provides a training ground for adjusting and practicing purposes.

11. **Rider's briefing and start**

Prior to the start there will be a rider's briefing, which is part of the regulations. The Clerk of the Course gives latest informations concerning route, signposting and sections.

If groups judging is in practise there will be call and instruction of the riders. A group consists of 6 – 10 riders. The organiser nominates one group leader as observer or provides an observer. Qualified riders observe each other. Motorcycles may only be started when a start signal is given.

12. Observed Sections

Sections must be arranged in a way, that they can be mastered with pre-65 motorcycles. Riders tackle an observed section individually. Observed sections should not exceed 60 m, minimum width 1,2 m. All signs in sections not higher than 0,5 m.

Start and finish of each observed section have to be clearly defined and numbered. Track markings must be signposted as gate or with marking tape.

13. Riding discipline

First aid is to be given in case of emergency. Riders who alter an observed section on purpose or riders who behave unfair against observers or officials loose an additional penalty of 5 marks. The Clerk of the Course only can exclude a rider if he behaves unfair any longer.

14. Ambulance

During the event there must be available at least one ambulance car and two paramedics. Alternatively an ambulance service must be on site within 10 minutes.

Each riders group must be able to communicate with the Clerk of the Course and paramedics via cell phone. Cell phone numbers of the respective persons must be interchanged in time. A list of all group leaders's cell phone numbers must be displayed at the Clerk of the Course's office.

15. Sections approval

It is feasible the Clerk of the Course, the INTER-NORDIC-CUP Chairman and three riders give their approval of the course.

16. Repairs and refuelling

Repairs susceptible to oil-loss and refuelling allowed only on oil-proof substratum or appropriate ground. Oiling motorcycles have to leave the competition immediately.

17. Awards and honours

In each class 30% of the riders should receive prizes. Alternatively the winner of each class receives a big trophy and all other competitors a commemorative plaque (incl. engraving). Merchandise prizes are permitted.

18. Exclusion of liability

All riders ride at their own risk. When signing the entry form the rider waives compensation from organiser, organising club, landowner(s), any individual carrying out duties on their behalf and all officials. Each rider is responsible for every damage done.

19. Judging

The INTER-NORDIC-CUP includes 4 heats per year. The winners with the highest score in class 1 – 7 receive a valuable trophy. Riders get points for the judgement for every run they have completed. Only points obtained in one class are considered.

Total points for the INTER-NORDIC-CUP final judging are assigned as follows:

Winner : 20 points

2 nd	17 points	9 th	7 points
3 rd	15 points	10 th	6 points
4 th	13 points	11 th	5 points
5 th	11 points	12 th	4 points
6 th	10 points	13 th	3 points
7 th	9 points	14 th	2 points
8 th	8 points	15 th	1 point
		16 th	1 point
		17 th	1 point etc.....

20. General recommendation

Motorcycles with riders lined up in paddock in one row for press photos.

21. Liability of the INTER-NORDIC-CUP

These regulations come into effect experimentally from January, 1st, 2011 for one year. After the final run (October, 29th/30th, 2011) all changes, that have resulted, will be worked into the regulations.

The choice of the respective class (see paragraph 6) is up to the rider.

If anybody intends to convert back a modernised motorcycle will have one year time. From January, 1st, 2012, the regulations will be mandatory.

22. Authors of the regulations

Rudi Munstermann, Leif Nielsen, Lars Jahn, Mika Jansson and Jan Erik Mellberg.

Chairman: INTER-NORDIC-CUP: since 2012 Leif Nielsen

Chairman: Leif Nielsen
Hyldevangen 23
DK 8620 Kjellerup
Denmark
Phone: 0045 86882071
Cellphone.: 0045 28742071

Email: bultaco@post.cybercity.dk
or leif-nielsen@jyskebank.dk

Assistant: Rudi Munstermann
Dorfstraße 30
D 29565 Brockhöfe
Germany
Phone a. Fax 0049 5829 448
Cellphone: 0049 170 5771477
Email: fourstroke-rudi@t-online.de

Assistant: Lars Jahn
Autioncityntie 26
SF 02420 JORVAS
Finland
Cellphone: 00358 45 3612450
Email: lars.jahn@kolumbus.fi

23. Webside: www.trialsport.de in english and german