

REGULAMENTUL SPORTIV AL DISCIPLINEI MOTOCLASIC

PENTRU CAMPIONATUL NATIONAL AL ROMANIEI

SI CAMPIONATUL BALCANIC BMU

MC 01.1 GENERAL

Disciplina MOTOCLASIC a Campionatului National al Romaniei si a Campionatului Uniunii Balcanice Motocicliste se vor desfășura sub autoritatea FEDERATIILOR BALCANICE inregistrate in BALCANIC MOTORCYCLE UNION.

Toate evenimentele Campionatului National de Motoclasic al Romaniei si Campionatului Balcanic de Motoclasic se vor desfășura sub jurisdicția FIM (pentru regulile tehnice, acolo unde este cazul), FIME (pentru regulile de curse rutiere și pentru regulile tehnice, unde este aplicabil), codurile sportive naționale respective, prezentele reglementări și cele suplimentare cu regulamentul evenimentului în cauză.

Prezentul regulament este acceptat ca singurul Regulament pentru cursele de circuit în cadrul Campionatului National de Motoclasic al Romaniei si Campionatului de Motoclasic al Uniunii Balcanice Motocicliste și contrasemnată de reprezentanții FMN-urile participante.

Campionatul National de Motoclasic al României este deschis pentru toti pilotii incripti in Federatia Romana de Motociclism si in Campionatul Balcanic de Motoclasic a tuturor pilotilor incripti in una din federatiile afiliate pe baza licentelor eliberate, însoțite de asigurarea corespunzătoare și permisiunea de start, care ar putea fi permanenta sau la fiecare cursă, precum si a altor piloti incripti in alta federatie cu acceptul permisiunii de start trimisa catre BMU si inregistrata de secretarul de concurs al cursei.

Punctele vor fi acordate sportivilor membri FMN pentru fiecare cursă, cat si in Campionatul Balcanic cand cursa este aceeași fiind campionat Open cu participare internationala .

O listă cu clasificările generale ale campionatului va fi publicată la sfârșitul sezonului, premiile vor fi alocate sportivilor după ultimul eveniment.

Interpretarea sau modificarea acestor reguli este dreptul exclusiv al FMN-urilor BMU, reprezentați de membrii lor (Comisiile de Viteza si reprezentantilor in BMU).

MC 01.2 FEDERAȚIILE MEMBRE

Federațiile membre eligibile ale Uniunii Balcanice de Motociclism (BMU) pentru FIM Europe :

- FRM – România
- BMF - Bulgaria
- AMOTOE - Grecia
- MSBH - Bosnia și Herțegovina
- MFNM - Macedonia
- TMF - Turcia
- AMSS-MSS - Serbia

MC 01.3 CALENDAR 2024

Conform anexa calendar

MC 01.4 REGULAMENTE SUPPLEMENTARE

Detaliile tuturor evenimentelor, în special orarele, vor fi stabilite în REGULAMENTUL PARTICULAR al fiecărei etape.

Fiecare federație organizatoare trebuie să trimită confirmarea organizării la Secretariatul BMU cu 30 de zile înainte de eveniment.

Regulamentele suplimentare trebuie să fie aprobate de BMU și publicate cel puțin pe site-ul web al BMU și al organizatorului.

Cu 15 de zile înainte de începerea evenimentului. Toate documentele oficiale trebuie să fie scrise în limba engleză. Orice modificări din Regulamentul Particular aprobat poate fi făcut numai de Juriul Evenimentului BMU; toate modificările la Regulamentele Particulare aprobate trebuie comunicate sportivilor în formă scrisă în engleză (Buletine). Regulamentul Particular cu orarul este alcătuit de federația care organizează evenimentul.

Ora verificărilor tehnice și administrative trebuie publicată în RP al tuturor evenimentelor.

MC 01.5 EVENIMENTE

Evenimentul va fi considerat ca începe la ora programată pentru verificările tehnice și sportive și se încheie după toate cursele la expirarea termenului limită pentru depunerea unui protest sau contestație și momentul la care s-au încheiat verificările tehnice sau sportive.

Controlul cursei trebuie să rămână operațional cu toate echipamentele și la locul lor până la sfârșitul perioadei prevăzute pentru depunerea unui protest, iar toți oficialii și arbitrii trebuie să rămână la circuit disponibili Directorului de Cursă și membrilor Juriului Balcanic în perioada respectivă.

MC 01.6 CIRCUITE

Toate circuitele trebuie să fie omologate cel puțin de BMU pentru evenimentele de curse organizate pe circuit.

MC 01.7 CONCURS SUPPLEMENTAR

În timpul unui eveniment al Campionatului Uniunii Balcanice Motocicliste BMU, Organizatorul/Promotorul poate organiza alte curse, dar acestea nu pot modifica programul evenimentelor. Toate antrenamentele și cursele pentru BMU trebuie organizate conform prezentului regulament sau regulamentelor particulare.

MC 01.8 OFICIALII CONCURSULUI

MC 01.8.1 Funcționari permanenți

Toți oficialii permanenți vor fi numiți pentru Campionat de către BMU.

- **Directorul de Cursă**

Directorul de Cursă trebuie să fie în posesia unei licențe valabile FIM,FMN.

Raspunde de asigurarea respectării corespunzătoare a Regulamentului și derularea eficientă a sesiunilor de antrenamente, calificări și curse. Directorul Cursei este, de asemenea, responsabil pentru toate comunicările dintre Juriul de Concurs și comisarii de traseu. Directorul de Cursă va lucra în colaborare permanentă cu Juriul de Concurs care va avea autoritate supremă în următoarele aspecte, iar directorul de circuit poate da ordine cu privire la acestea numai cu acordul său expres:

a) Controlează antrenamentele și cursa, respectarea orarului și dacă este necesar, propune Juriului de Concurs modificarea orarului în concordanță cu Regulamentul Sportiv.

- b) Opreste antrenamentul sau cursa in conformitate cu Regulamentul Sportiv daca apreciaza ca este nesigura continuarea lor si se asigura ca procedura de restart este corect aplicata.
- c) Controleaza procedura de start.
- d) Autorizeaza intrarea pe circuit a ambulanelor si a vehiculelor de interventie rapida.
- e) Aplica sanctiuni sportivilor pentru incalcarea prevederilor regulamentare in timpul concursului.
- f) Aplica sanctiuni organizatorilor, membrilor echipelor, etc. pentru incalcari grave ale regulamentelor in timpul concursului.
- g) Aproba si semneaza cu titlu provizoriu rezultatele antrenamentelor, calificarilor si curselor.
- h) Aduce la cunostinta Juriului de Concurs cazurile de incalcare a regulamentelor in vigoare.

-Secretarul de Concurs

Este delegat de BMU.

Asigura secretariatul concursului.

1.3.2 Oficialii delegati pentru fiecare etapa sunt:

Directorul de Traseu

Este propus de organizator.

Are urmatoarele responsabilitati:

- a) Se asigura ca circuitul corespunde permanent conditiilor regulamentare de desfasurare a competitiei.
- b) Se asigura ca toti oficialii si serviciile sunt la locurile lor. In acest scop, cu 20 de minute inaintea inceperii fiecarui antrenament sau a fiecărei curse, va efectua un tur de verificare a circuitului.
- c) Ia deciziile necesare pentru buna desfasurare a competitiei.
- d) Vegheaza la respectarea regulamentelor in vigoare.
- e) Sesizeaza Juriul de Concurs asupra eventualelor incalcari ale regulamentelor.

Delegatul BMU

Este delegat de B.F.

Este de drept si presedintele Juriului de Concurs.

Are urmatoarele responsabilitati:

- a) Vegheaza la respectarea stricta a regulamentelor in vigoare.
- b) Supune Juriului de Concurs apelurile spre judecare.
- c) Informeaza in scris Secretariatul BMU asupra desfasurarii etapei respective.

Starterul- Starter

Organizatorul trebuie să anunțe un Starter care este responsabil pentru procedura de start și să Instruiască arbitri în cazul unei întârzieri de pornire. De regulă, directorul de cursă începe cursa.

Cronometrul Sef

Este numit de Colegiul Central de Arbitri (sau de organizatorul extern).

Raspunde de realizarea cronometrajului, a trecerilor, a grilei de start si a clasamentelor finale.

- Director Tehnic

Responsabil pentru asigurarea faptului că reglementările tehnice sunt aplicate corect și supravegherea verificări tehnice și proteste de natură tehnică.

Directorul Tehnic are puterea de a interzice utilizarea oricăror piese pe baza normelor de siguranță la singura sa judecată și discreție. Directorul tehnic este responsabil pentru deciziile tehnice pe parcursul evenimentului.

Directorul Tehnic trebuie să fie în posesia unei licențe FIM de comisar tehnic valabila.

- Alți oficiali

Arbitri, inspectori tehnici, personal de securitate, personal medical etc., după cum este necesar pentru derularea eficientă a evenimentului.

Toate comunicările între oficialii evenimentului trebuie făcute prin intermediul comunicării permanente prin mijloace de comunicare relevante

- Medicul Sef

Medicul oficial al cursei trebuie să urmărească starea pilotilor in timpul concursului si sa ia masuri daca sportivul necesita control medical de specialitate, informand Directorul de Cursa.

MC 01.8.2 Oficialii pentru eveniment privat

Toți oficialii pentru evenimentul privat vor fi numiți pentru fiecare eveniment de către FMN/Promotor și vor fi aprobat de BMU.

Ei sunt:

- Directorul de Circuit
- Starter
- Secretar
- Alți oficiali

Arbitri, inspectori tehnici, personal de securitate, personal medical etc., după cum este necesar pentru derularea eficientă a evenimentului.

Toate comunicările între oficialii evenimentului trebuie făcute prin intermediul comunicării permanente prin mijloace de comunicare relevante

Oficialii.

- medic șef

MC 01.8.3 Direcția cursei:

Direcția cursei este compusă din directorul permanent de cursă BMU, (ales de BMU și acceptat de organizator), Directorul de Traseu si delegatul BMU care este de drept si Presedintele Juriului.

Reuniunile Direcției de Curse sunt conduse de Directorul de Curse BMU. Ele au loc în orice moment

necesar în timpul unui eveniment, cel puțin înainte primului antrenament oficial și la sfârșitul fiecărei zile a competiției

Directorul Cursei BMU, Directorul de Traseu și delegatul BMU sunt membri cu drept de vot (pentru toți este obligatorie o licență FIM/FIM-Europa/FMN valabilă pentru funcția lor).

Cvorumul pentru o ședință a Direcției de Curse este de două persoane.

Fiecare membru are un vot. Deciziile se bazează pe o majoritate simplă. În caz de egalitate, în cursa BMU Directorul de Cursă are vot decisiv.

Direcția de Curse se va întâlni oricând este necesar în timpul evenimentului.

Dacă consideră necesar, Direcția de Curse este îndreptățită să invite toți oficialii relevanți ai organizatorului în aceste întâlniri (Seful Tehnic, Medicul, Cronometrul, Starter, etc.).

Delegații FMN, ai căror sportivi, echipe sau oficiali sunt direct afectați de deciziile descrise ca urmează, trebuie în mod obligatoriu să fie notificați la timp cu privire la astfel de întâlniri. Ei sunt responsabili să le asiste, piloți, echipe sau oficiali.

Atribuțiile Direcției de cursă:

a) Pentru a controla circuitul, licența, permisiunea oficială din partea autorităților locale de a desfășura evenimentul și poliția de asigurare terță parte a organizatorului.

b) Să organizeze toate audierile necesare, să constate și să publice toate hotărârile de concurs, eventual toate protestele pe parcursul întregului eveniment.

c) să ia decizii conform prevederilor acestui regulament.

d) Să sancționeze toate încălcările BMU (inclusiv regulile tehnice) în limitele stabilite

prin prezentul regulament sportiv, personalul echipei, oficialii și toate celelalte persoane implicate în orice funcție.

e) Să pună la dispoziție persoanele sancționate prin orice acțiune care rezultă din atribuțiile prevăzute mai sus cu informațiile legale corecte în formă scrisă.

f) O contestație împotriva deciziei Direcției de Curse trebuie adresată Comitetului de Arbitri BMU.

Aceasta trebuie depusă în termen de 30 de minute de la notificarea acestei decizii și trebuie să fie însoțită de taxă prevăzută în regulament.

g) Să supravegheze chestiunile operaționale pentru a asigura desfășurarea în siguranță, eficientă și la timp a evenimentului conform Regulamentului Sportiv BMU

h) Să efectueze modificări în desfășurarea și/sau formatul unei curse și/sau al unei sesiuni de antrenament pe baza regulilor de siguranță, cu condiția ca o astfel de decizie să fie absolut necesară pentru a rezolva o situație neprevăzută în Regulamentul Sportiv BMU. În astfel de cazuri excepționale, o astfel de decizie poate prevala asupra prevederilor specifice ale Regulamentelor BMU.

i) Cu condiția ca este absolut necesară soluționarea unei situații neprevăzute în Regulament, Direcția de Curse poate emite instrucțiuni sau clarificări înainte de cursă și în cazuri specifice chiar crearea de regulamente înainte de cursă (de exemplu, pentru a ține cont de condițiile locale dintr-un anumit circuit).

Cu toate acestea, astfel de acțiuni pot fi întreprinse numai în limitele stabilite de BMU

Autoritate și competență:

Direcția de Curse are autoritatea de a sancționa sportivi, personalul echipelor, oficialii, promotorii/organizatorii și toate persoanele implicate, în orice calitate, într-un eveniment sau în cadrul campionatului, fără a fi necesară audierea în cazul contravențiilor, pentru:

- Încălțări ale Regulamentelor.
- orice acțiune sau faptă voluntară sau involuntară realizată de o persoană sau un grup de persoane în timpul unei curse, contrar Regulamentelor actuale sau instrucțiunilor date de un funcționar al cursei.
- orice act corupt sau fraudulos, sau orice acțiune prejudiciabilă intereselor sedintelor sau ale competiției, desfășurat de o persoană sau un grup de persoane care se desfășoară în timpul unui eveniment.
- comitetul de arbitri BMU este competent să se pronunțe asupra unui protest legat de încălcările din Regulamente.

REGULAMENTUL SPORTIV BMU

Sanctiuni care pot fi pronuntate de catre Directorul de Cursa:

- un avertisment
- o amendă
- o scădere de poziție
- o iesire prin pitlane(DRIVE TROUGH)
- o penalizare de timp
- o penalizare de grilă
- o descalificare
- o retragere a punctelor din campionat
- o suspendare

MC 01.8.4 Juriul Internațional BMU:

Juriul Internațional BMU este întotdeauna format dintr-un Președinte al Juriului Delegat FMNR, Directorul de Cursa și Directorul de Traseu. Toate aceste persoane trebuie să fie posesoare al licenței de Comisar Sportiv FIM pentru disciplina respectivă (Circuit curse în această caz). Președintele juriului este, de asemenea, șeful comisiei de arbitri ai evenimentului.

Delegatul FMNR este membru al Comitetului de Arbitri BMU

Următoarele persoane sunt membri ai Juriului Internațional BMU fara drept de vot:

- Directorul Tehnic
- Medicul șef
- Cronometrul șef
- Secretarul Adunării
- Toate FMN-urile participante pot fi reprezentate de un delegat FMN cu toate drepturile prevăzute în Codul sportiv FIME în versiunea sa actuală, nominalizat oficial de către FMN-urile lor cel puțin cu 15 zile înainte de eveniment. Membri ai Comisiei sportive în cauză (BMU în acest caz).

În cazul în care Președintele Juriului desemnat de BMU este împiedicat să ajungă la eveniment la timp, acesta poate fi înlocuit de membrii actuali ai juriului care pot numi un înlocuitor, prioritatea fiind acordată unui oficial care este membru al comisiei competente (BMU).

Prima întâlnire a juriului ar trebui să aibă loc înainte de primul antrenament oficial. În timpul acestei întâlniri Directorul de Traseu prezintă toate documentele oficiale precum omologarea pistei, polița de asigurare și permisiunea autorității locale.

MC 01.9.1 Definirea și aplicarea penalităților

Avertismente: pot fi făcute în mod privat sau public și pot fi făcute fără audiere.

Amenzi: penalizare în numerar până la 1.000 €

O amendă de până la 100 de euro poate fi aplicată fără avizul prealabil.

Cu toate acestea, dreptul de protest rămâne așa cum este prevăzut în regulament

Scădere de poziție: sportivul trebuie să meargă înapoi la numărul de poziție decis de Directorul de Cursa.

Trecere prin pitlane

Penalizări de timp: impunerea timpului care afectează timpul real al sportivului rezultat până la 2 minute și anularea timpului.

Penalizare grilă: impunerea unei scăderi în grila de poziii sau impunerea începerii cursei de la ieșirea din linia boxelor la următoarea cursă a pilotului sau la următorul eveniment.

O penalizare de poziție în grilă poate fi impusă fără a fi necesară audierea prealabilă.

Cu toate acestea, dreptul de protest rămâne așa cum este prevăzut în regulament

Descalificarea presupune automat și independent de oricare alta pedeapsa, invalidarea rezultatelor obținute în an, eveniment, antrenament, cursă sau clasament.

O descalificare imediată de la un antrenament, sesiune sau o cursă pot fi, de asemenea, pronunțate prin mijloace de semnalizare (a unui steag negru sau a unui steag negru cu disc portocaliu).

Retragerea de puncte în campionat, pierderea de puncte din cursele de campionat alergate deja.

Suspendarea: presupune pierderea drepturilor de participare pentru o anumită perioadă de timp în orice activitate aflată sub controlul FIM.

O pedeapsă de suspendare din partea unuia sau mai multor arbitri în sesiunile de antrenament (sau o parte a acestora) ale evenimentului pot să fie impusă fără a fi necesară o audiere prealabilă.

Cu toate acestea, dreptul de protest rămâne așa cum este prevăzut în regulament

Excluderea: pierderea definitivă și completă a tuturor drepturilor de participare la orice activitate sub FIM/FIM Europe.

MC 01.9.2 Pluralitatea penalităților

Orice sportive poate avea mai multe pedepse pronunțate împotriva sa conform prevederilor circumstanțiale.

MC 01.10 PROTEST ȘI RECURSURI

MC 01.10.1 Protest:

Un protest este o acțiune întreprinsă de orice persoană juridică sau orice persoană fizică, pilot, echipă, producător, oficial etc. către Direcția de curse BMU, împotriva altei persoane juridice sau oricărei persoane fizice, pilot, echipă, producător, oficial etc.

Un protest poate fi depus împotriva:

- o înscriere a unui sportiv, a unei Echipe,
- o presupusă nerespectare a reglementărilor de către o motocicletă,

- un clasament stabilit la finalul unui antrenament sau al unei curse.
 - orice presupusă eroare, neregulă sau încălcare a reglementărilor apărute în timpul unui eveniment,
 - un presupus comportament greșit al unui concurent, nevăzut sau nesancționat de Directorul de Cursă, care a avut loc în timpul unui eveniment.
 - Cu toate acestea, nu poate fi depus niciun protest împotriva unei decizii imediate luate de judecătorii din fapt în exercitarea atribuțiilor lor, implicând sau nu:
 - o amendă, care rezultă dintr-o încălcare a vitezei din banda de boxe, a ieșirii din banda de boxe sau a încălcării începerii antrenamentelor.
 - o scădere de poziție.
 - o penalizare de timp dată în locul oricărei penalități care nu fac obiectul protestului.
 - o trecere prin pitlane(drive trough).
 - o anulare a timpului pe tur în cauză pentru un pilot care depășește limitele pistei în timpul antrenamentelor.
 - o descalificare de la antrenamente sau curse prin steag negru sau steag negru cu disc portocaliu
- Niciun protest nu poate fi depus împotriva unei decizii privind un sportive care concurează activ , doar în cazul unei curse întrerupte.

Niciun protest nu poate fi depus împotriva unei decizii a Directorului de Cursă bazată pe o miscare in casuta la start, incalcarea limitei circuitului

Toate protestele trebuie depuse în scris și semnate numai de persoana sau echipa direct implicate la Direcția de curse BMU.

Fiecare protest trebuie să specifice:

- reglementările relevante (sau prevederile încălcate)
- preocupările echipei care protestează,
- împotriva cui se depune protestul (când este cazul).

Fiecare protest trebuie să se refere la un singur subiect, iar intenția de a protesta trebuie depusă direct la Direcția de Curse în termen de 30 de minute de la publicarea rezultatelor

Trebuie să existe un protest împotriva eligibilității unui pilot, a unei echipe sau a unei motociclete de a intra într-o clasă sau un eveniment făcută înainte de începerea antrenamentelor oficiale.

Un protest împotriva unei motociclete din motive neconforme cu controlul tehnic (de exemplu, greutate, zgomot, materiale,etc.) pot fi făcute după începerea antrenamentelor oficiale și trebuie informate înainte de către Direcția de Curse cu steagul în carouri al sesiunii de antrenament sau al cursei în cauză.

Fiecare protest trebuie să fie înmănat unui oficial responsabil (directorul de cursă, Secretarul Adunării) împreună cu depozitul de garanție de 350 €. Acest depozit de garanție poate doar fi returnat dacă protestul este susținut.

După o audiere imediată, Direcția de Curse BMU trebuie să decidă asupra oricărui protest prezentat. Protestul trebuie judecat conform prevederilor Regulamentului.

Decizia Direcției de Curse BMU de stabilire a pedepsei este imediată.

MC 01.10.2 Apeluri:

O contestație este o acțiune întreprinsă de orice persoană juridică sau orice persoană fizică, pilot, echipă, producător, official etc. afectate de o decizie emisă de autoritățile BMU sau FIM Europe (fie că rezultă dintr-un protest sau altfel).

Regulile privind contestațiile împotriva deciziilor disciplinare FIM Europe / BMU sunt:

1. Către Comitetul de Comisari BMU împotriva unei decizii a Direcției de Curse BMU

Împotriva unei hotărâri luate de judecătorii de fapt în exercitarea lor nu se poate face nicio cale de atac, îndatoriri, care implică sau nu:

- o amendă pentru depășirea vitezei pe pitlane, încălcarea liniei de ieșire din pitlane sau încălcarea orei începerii antrenamentelor.
- o scădere de poziție
- o penalizare de timp dată în locul oricărei penalități care nu pot face obiectul unei căi de atac.
- o trecere prin pitlane(drive trough)
- o anulare a timpului pe tur în cauză pentru un pilot care depășește limitele pistei în timpul antrenamentelor
- o descalificare de la antrenamente sau curse prin steag negru sau steag negru cu disc portocaliu.
- o descalificare din antrenamentele sau cursa în urma unui rezultat pozitiv la testul alcoolemiei efectuat la un astfel de eveniment.
- o suspendare de la una sau mai multe sesiuni oficiale de antrenament (sau o parte a acestora) ale evenimentului.
- o penalizare pe grilă pentru cursa evenimentului

Nu poate fi depusă nicio contestație împotriva unui sportive care concurează activ doar în cazul unei curse întrerupte.

Nu poate fi depusă nicio contestație împotriva unei decizii bazate pe o pornire la start (jump start), o încălcare a limitei pistei sau o fotografie ce atesta acest lucru.

Dacă decizia Comisei de Arbitri este aceeași cu decizia Direcției de Curse, aceasta este definitivă.

Atunci când nu poate fi depusă nicio contestație la Comisia de Disciplină FIM Europe, decizia BMU este definitivă.

Termenul limită pentru depunerea unei declarații de recurs este de 30 de minute

Fiecare contestație trebuie înaintată unui oficial responsabil (director de cursa sau secretar al reuniunii) împreună cu depozitul de garanție de 350 €. Acest depozit de garanție poate fi returnat numai în cazul protestului care a fost verificat și susținut.

Comisarii BMU trebuie să fie convocați pentru a examina o contestație imediat după încheierea apelului primit.

Comisarii BMU trebuie, în toate cazurile, să anunțe o decizie imediată după audierea recursului.

2. Comisiei de disciplină a FIM Europe împotriva unei decizii a Comisarilor BMU (vezi FIM Europe Cod disciplinar și de arbitraj)

Procedura taxelor:

Organizatorul trebuie să trimită BMU la dispoziția sa toate taxele de protest și contestație reținute. Taxe pentru depășirea vitezei pe pitlane trebuie plătită BMU, de care dispune.

Depozitele in cazul demontarii si reasamblarii unui motor in urma unui protest este de: 600,00 € pentru un motor în 4 timpi (material inclus). Această sumă este plătită echipei care a prezentat o motocicletă conform Regulilor Tehnice BMU sau va fi plătită părții care a depus protestul.

După ultimul control:

- părții câștigătoare i se va rambursa depozitul.
- partea care pierde va trebui să plătească costurile tuturor controalelor efectuate după deducerea depozitului, pe care le-a plătit deja.
- ambele părți trebuie să semneze o declarație de depășire a tuturor acestor costuri către BMU sau oricine este responsabil pentru controalele ulterioare.

MC 01.11 CONCURENȚI ELIGIBILI

Sportivi pot participa la un Eveniment BMU cu o licența FMN valabilă sau orice alt tip de licență internațională de curse, însoțită de asigurarea corespunzătoare și permisiunea de start, care ar putea fi permanentă sau pe o cursă.

Organizatorul va emite listele de sportivi acceptați cu numărul lor de start, clasa de concurs după termenul limită de înscriere, menționat în Regulamentul suplimentar, pentru fiecare Cursă.

Lista de start trebuie să conțină numele pilotului, naționalitatea pilotului, federația de motociclism, marca anvelopelor, producatorul motocicletei și echipa.

MC 01.12 CLASE, LIMITE DE VÂRSTĂ ȘI DISTANȚE DE CURSE

Clasele și limitele de vârstă vor fi următoarele (Limita pentru vârsta minimă începe la data de ziua de naștere a sportivilor):

Limita minimă 35 ani iar limita maximă conform FMN

Un pilot poate participa în timpul unui eveniment într-o clasă BMU numai cu aceeași motocicletă. Motocicleta de rezerva poate fi folosită doar după inspectia tehnică.

Utilizarea motocicletei în mai multe clase este interzisă.

Reglementările suplimentare pot defini diferite distanțe de cursă pentru cursa 1 și cursa 2.

MC 01.13 ÎNREGISTRĂRI

Din 2025, BMU va organiza evenimentele prin federațiile naționale incluse.

MC 01.14 NUMERE DE CONCURS

Pentru dimensiunea numerelor și a culorilor numerelor vezi Regulile tehnice BMU .

Tuturor pilotilor înscriși numerele de start vor fi alocate la începutul primului eveniment de către FMN și validat de BMU.

Primii trei sportivi clasificați din anul precedent au dreptul să-și păstreze sau să aleagă numerele de start pentru sezonul viitor.

Un sportiv care schimbă clasa poate alege același număr dacă acesta este încă liber să fie ales.

Toți sportivi vor păstra aceste numere de start la fiecare eveniment din timpul sezonului BMU în campionat.

O clasă este considerată eligibilă, atunci când cel puțin 3 sportivi trec verificarea, dacă acest număr nu va fi atins, sportivi acestei clase vor fi încorporați într-o clasă egală cu valoarea lor performanță

(aceasta decizie trebuie luata de catre Directia de Cursa) si acest lucru trebuie comunicat imediat către sportivi.

MC 01.15 PROGRAMUL EVENIMENTELOR

Toate evenimentele oferă minim două antrenamente gratuite, cel puțin vineri. În weekend, Calificare vor avea loc antrenamente, Warm Up și două curse. Excepțiile vor fi descrise în suplimentar Regulamentul Particular al evenimentului.

Un briefing obligatoriu va avea loc pentru toți pilotii înainte de prima sesiune de antrenamente; orele exacte vor fi prezentate în Regulamentul Particular și orarele evenimentelor.

Neprezentarea integrală la acest briefing va fi supusă unei amenzi de 70,00 EUR per încălcare și trebuie să fie plătit cu o oră înainte de începerea primului antrenament oficial la BMU . O derogare poate fi acordată de către Directorul Cursei.

Evenimentul se desfășoară în principiu conform următorului program standard; programul fix va fi anunțat cel târziu în RP.

Evenimentul are loc în principiu conform următorului program standard sau conform Regulamentului Particular al evenimentului;

Vineri, prima zi

- Antrenamente libere vezi RP.
- Înregistrare, verificări administrative 07:00 până la 17:00
- Verificările tehnice între orele 07:00 și 19:00 trebuie să fie sincronizate cu reglementările de mai sus
- Antrenamentele libere 1 – 20 de minute sunt obligatorii transpondere cronometrate
- Antrenamentele libere 2 – 20 de minute sunt obligatorii transpondere cronometrate
- Antrenamentul liber 3 (dacă este prevăzut) – sunt obligatorii transpondere cronometrate de 20 de minute

Sambata, a 2-a zi

- Înregistrare, control tehnic 07:00 până la finalul antrenamentului de calificare
- antrenament de calificare de 25 de minute
- Cursa 1

Duminică, a 3-a zi

- Sesiuni de încălzire dimineața
- Cursa 2

Orarul va fi anunțat împreună cu Regulamentul Particular

MC 01.16 CONTROL TEHNIC – CONTROL MEDICAL

MC 01.16.1 Control tehnic

Toate motociclete și căștile, inclusiv designul acestora, trebuie verificate de către tehnic

Comisarii înainte de prima participare la practică pe aspecte de siguranță, conform programului publicat în Regulamentele Particulare.

Echipele sau sportivi care nu respectă programul pentru controalele tehnice nu vor avea voie sa participe la eveniment. Procedura pentru controlul tehnic este descrisă în documentul tehnic BMU.

MC 01.16.2 Control medical

Procedura pentru Controlul Medical este descrisă în Codul Medical FIM.

Un sportiv aprobat poate să obțină informații medicale despre sănătatea sa de la personalul medical, informațiile sunt strict despre accident pe pistă prin antrenamente sau curse. Aceste informații vor fi primite numai pe un document oficial aprobat de FMNR.

MC 01.17 SESIUNI DE ANTRENAMENTE

Sesiuni de antrenament (inclusiv încălzire)

Sportivi vor începe antrenamentele de pe linia boxelor atunci când se afișează lumina verde la ieșirea din pit - lane.

Durata antrenamentului va începe de la aprinderea luminii verzi timp de aproximativ două minute, apoi se va schimba într-o lumină albastră intermitentă. Un panou vizibil sau o numărătoare inversă va fi afișată în pit-lane și/sau linia de start/sosire pentru a indica minutele de antrenament rămase.

Sfârșitul antrenamentului va fi indicat prin fluturarea unui steag în carouri, în acest moment și intrarea pe pista va fi închisă. Timpul unui sportiv va continua să fie înregistrat până când acesta trece de linia de sosire după timpul alocat, trecut. După steagul în carouri, sportivi pot parcurge o tură suplimentară înainte de a intra la boxe.

Nu este permisă trecerea pe steagul în carouri de mai multe ori.

Dacă un antrenament este întrerupt din cauza unui incident sau a oricărui alt motiv, atunci va fi afișat un steag roșu la linia de start și la toate posturile de arbitri. Toți sportivii trebuie să se întoarcă încet la pit-lane. Când antrenamentul este repornit, timpul rămas va fi cel afișat pe dispozitivul de numărătoare inversă din zona boxelor și/sau linia de start/sosire în momentul în care au fost afișate steagurile roșii.

Piloții sau mecanicii își pot porni motocicletele în pit-lane doar împingând în direcția de mers pe circuit sau utilizați un dispozitiv de pornire.

După începerea evenimentului, suprafața de asfalt a circuitului nu trebuie spălată sau periată decât la instrucțiunile directorului de cursă ca răspuns la schimbările condițiilor. Dacă un transponder este folosit ca sistem de cronometrare, este responsabilitatea sportivului să aibă o funcționare bună transponderul montat pe motocicleta lui. Dacă nu există niciun transponder montat pe motocicleta lui, el nu va fi calificat cu timpi în acea sesiune specială.

Orice pilot poate exersa pe o motocicletă, cu condiția ca această motocicletă să fi fost trecută de verificare tehnică pe numele acestui pilot (vezi art. 01.24, despre utilizarea unei singure motociclete).

Toate turele pilotilor la antrenamente vor fi cronometrate.

MC 01.17.1 Antrenamente private și suplimentare

Antrenamentele suplimentare, organizate pe o pistă, care găzduiește o întâlnire BMU consecutive în weekend, poate fi deschis tuturor sportivilor înscriși la această întâlnire.

MC 01.17.2 Sesiuni de calificare

Pentru a se califica la cursă, un sportiv trebuie să obțină un timp cel puțin egal cu 120% din timpul înregistrat de cel mai rapid sportiv din clasa sa în cel puțin o sesiune de calificări.

Dacă un antrenament de calificare sambata nu poate avea loc în caz de forta majora, rezultatele vor fi pe baza celui mai rapid timp înregistrat de sportivi în toate sesiunile de antrenamente libere.

Orice sportiv care nu reușește să atingă un timp de calificare ii va fi permis să participe la cursa prevăzută, dacă la oricare dintre antrenamentele libere sau încălzire a realizat un timp cel puțin egal cu 120% din cel mai rapid sportiv din aceeași sesiune.

Acești sportivi vor începe cursa din spatele grilei, în ordinea timpilor de antrenamente libere.

Dacă o clasă este împărțită în mai multe grupuri de antrenament, aceste grupuri trebuie să fie compuse din același număr de sportivi plus sau minus unu. Pentru primul antrenament formarea grupelor va fi determinată de decizia/buletinul de vot al juriului. Pentru al doilea antrenament se iau în considerare cei mai rapizi timpi din primele antrenamente. Cel mai rapid sportiv primul, cel mai lent sportiv sau ultimii sportivi fără timp, dacă există. Acest grup total trebuie împărțit în grupuri mai mici compuse cu același număr de sportive plus sau minus unu. Schimbarea între aceste grupuri nu este permisă. Când toate antrenamentele s-au desfășurat în aceleași condiții, se va forma grila de start luând în considerare cei mai rapizi timpi pe tur dintre toți sportivi calificați din clasa totală și grila va fi formată până se umple cu numărul maxim de startere conform RP – Regulamentului Particular. În condiții meteorologice diferite care sunt considerate ca fiind inegale de către juriu, se va folosi următoarea metoda: Când sesiunile s-au desfășurat în condiții diferite, un număr egal de sportivi calificați din fiecare grupă, (rotunjind la cifra cea mai apropiată) pe baza celor mai buni timpi, vor fi luați în considerare.

Poziția pe grila de start va fi alocată alternativ între grupuri, începând cu cel mai bun timp al primului clasat din grupa cea mai rapidă, apoi celui mai bun clasat din grupa a doua. Apoi cel mai bun timp al locului doi din fiecare grupă etc. În caz de egalitate în ceea ce privește clasarea și timpul, al 2-lea cel mai bun timp va fi luat în considerare și așa mai departe dacă rămâne egalitatea.

MC 01.17.3 Încălzire (antrenamente libere)

Când are loc un antrenament de calificare în ziua cursei, nu va avea loc nicio încălzire. Sesiunile de încălzire Duminica nu sunt obligatorii!

MC 01.17.4 Pozițiile pe grila de start

Pole position, alocată celui mai rapid pilot, va fi stabilită în timpul calificărilor pe circuit.

Grila de start va fi aranjată în configurația 3-3-3 „în eșalon” (trebuie scrisă în RP).

Fiecare linie va fi completată.

Între fiecare rând va fi o distanță de 9 metri.

Grila finală va fi publicată cel târziu cu o oră înainte de începerea fiecărei curse. Maximul numărului de participanți va fi anunțat în Regulamentul Particular.

Grila de start pentru Cursa 1 și Cursa 2 se va baza pe cel mai rapid timp pe tur înregistrat de sportivi în antrenamentele de calificare

MC 01.18 CURSE

Durata curselor trebuie să fie conformă cu parametrii Art. 01.12. Durata unei curse poate doar să fie modificat de către Direcția de cursă. Va fi afișat un panou de numărătoare inversă pentru a indica numărul de tururi rămase în cursă.

MC 01.19 PROCEDURA DE START

1. Numai sportivi care au parcurs cel puțin turul de formare vor avea voie să înceapă cursa de la poziția lor publicată pe grila finală. Sub nicio formă nu-și pot împinge motocicletă pe grila de pe linia boxelor.

2. Aproximativ 15 minute (10 minute în cazul unei curse repornite sau reprogramate) înainte de începutul cursei - ieșirea din Pit Lane se deschide pentru turele de observare. Luminile verzi aprinse (și posibil steaguri verzi fluturate) la ieșirea din pitlane. Planșe cu numărătoare inversă de 5,4, 3, 2 și 1 minut sunt afișate la ieșirea din boxă.

Sportivi pot parcurge mai mult de un tur de formare trecând pe linia boxelor pe unde se află și poate face ajustări sau alimenta.

Orice sportiv care cade sau întâmpină probleme în timpul turului (tururilor) de formare are voie să ajungă la pit lane în siguranță, sub instrucțiunile oficialilor și efectueze reparații în pit lane (nu în boxa). Direcția de cursă nu este responsabilă pentru a se asigura că mașina și pilotul ajung la pit lane la timp pentru a începe. Cu toate acestea, se vor depune toate eforturile rezonabile pentru a ajuta echipa și sportivul.

3. Aproximativ 10 minute (5 minute în cazul unei curse repornite sau reprogramate) înainte de începutul Cursei – ieșirea din Pit Lane se închide. Semaforul roșu aprins (și posibil steaguri roșii fluturate) la ieșirea din linia boxelor.

4. Sportivi care nu intră pe grilă pot începe turul de încălzire sau cursa din pit lane sub instrucțiunile arbitrului poziționat la ieșirea din linia boxelor. Sportivi, pornind în turul de încălzire de pe linia boxelor trebuie să înceapă cursa din spatele grilei! Dacă astfel de sportivi nu respectă „poziția din spate a grilei”, vor fi sancționați cu un timp de penalizare începând de la 10 secunde.

5. Când sportivi ajung pe grilă, după turul de formare, aceștia trebuie să-și ia pozițiile. Toți însoțitorii de pe grilă trebuie să poarte „Permis”. După ce și-au preluat poziția pe grilă, sportivi pot să își scoată căștile, cu excepția cazului reluării cursei.

Oficialii vor afișa panouri, pe marginea pistei, indicând rândul grilei, pentru a-i ajuta pe piloți în localizarea poziției lor pe grilă.

6. Directorul Cursei poate, în această etapă, să declare cursa „umedă” sau „uscata” și va indica acest lucru pentru sportivi de pe grilă și cei care s-ar putea afla încă în pit-lane prin afișarea unui panou. Dacă tabla nu este afișată, cursa va fi automat „uscata”.

7. Piloții de pe grilă pot, în această etapă, să facă ajustări la motociclete sau să schimbe anvelopele pentru a se potrivi condițiilor pistei.

Cărucioarele sunt permise pe grilă.

Două suflante de aer pentru fiecare sportiv sunt permise pe grilă.

Încălzitoarele de anvelope pot fi utilizate pe grilă.

Nu sunt permise baterii sau alte surse electrice în rețea.

Numai un singur generator de tip „purtaș manual” poate fi utilizat pentru fiecare sportiv.

Pot fi utilizate motoare de pornire.

8. Alimentarea sau schimbarea rezervorului de combustibil pe grila este interzisă.

9. Cu 5 minute înainte de începerea turului de încălzire va fi afișată tabela de 5 minute pe grilă.

10. Cu 3 minute înainte de începerea turului de încălzire va fi afișată tabela de 3 minute pe grilă.

Generatoarele trebuie să fi fost deconectate.

Generatoarele, cărucioarele și suflantele de aer trebuie scoase din grila cât mai repede posibil.

Piloții care doresc totuși să facă ajustări trebuie să-și împingă motocicletele pe linia boxelor și trebuie să parasită grila înainte de afișarea tablei de 1 minut, când pot continua să facă ajustări. Astfel de piloți vor începe turul de încălzire din pit lane și vor începe cursa din spatele grilei.

În acest moment, toate persoanele trebuie să părăsească grila cu excepția unui mecanic pe motocicletă, persoana respectivă ținând o umbrelă pentru sportiv, echipa de televiziune a radiodifuzorului gazdă și essential oficialii.

Sportivi trebuie să își pună căștile pe cap.

Nicio persoană (cu excepția oficialilor esențiali) nu are voie să intre pe grilă în acest moment.

11. 1 minut înainte de începerea turului de încălzire va fi afisata tabela de 1 minut pe grilă

Îndepărtarea imediată a dispozitivelor de încălzire a anvelopelor de pe motociclete (toleranță de 10 secunde) de pe grilă sau în interior spre linia boxelor. Tot personalul echipei trebuie să fi părăsit pilotul/mașina și să părăsească grila, cu excepția când există o problemă cu motocicleta.

Orice echipă, responsabilă pentru cauzarea unei întâzieri în procedura de start, poate fi penalizată în continuare.

12. 30 de secunde înainte de începerea turului de încălzire va fi afisata tabla de 30 de secunde pe grilă.

Toți sportivi trebuie să fie în poziție pe grilă cu motoarele pornite. Fără asistență suplimentară, mecanica este permisă. Orice pilot care nu poate porni motocicleta trebuie să o scoată pe pit-lane, sub controlul comisarilor grilei, unde poate face noi încercări de pornire a motocicletei. Acești sportivi pot începe turul de încălzire din pit lane și vor începe cursa din spatele grilei.

13. Cu 2 minute înainte de Startul Cursei - Steagul verde va flutura pentru a începe turul de încălzire.

În interesul siguranței, în cazul în care un pilot își blochează motocicleta, acesta poate fi asistat să repornească. Dacă, după o perioadă rezonabilă, motorul nu pornește, pilotul va fi împins pe linia boxelor în unde mecanicii săi pot oferi asistență.

Piloții vor face o tură, cu viteză nerestricționată, urmați de o mașină medicală. Această mașină nu trebuie să depășească sportive mai lenți.

De îndată ce piloții au trecut de ieșirea din linia boxelor, lumina de ieșire din pitlane va deveni verde, și oricărui pilot care așteaptă pe linia boxelor i se va permite să se alăture turului de încălzire. Treizeci de secunde mai târziu, semaforul va deveni roșu, închizând ieșirea din pitlane.

La întoarcerea pe grilă, sportivi trebuie să-și ia pozițiile cu roata din față a motocicleta în spatele liniei frontale și între liniile laterale care definesc poziția grilei cu motoarele în funcțiune. Anvelopa din față nu trebuie să atingă suprafața pistei din exterior a liniilor trasate.

Un oficial va sta în fața grilei ținând în picioare un steag roșu.

Orice pilot care ajunge înapoi pe grilă după sosirea mașinii medicale trebuie să înceapă cursa o poziție în spatele ultimului pilot calificat de pe grilă. În cazul a doi sau mai mulți sportivi întârziați, pozițiile lor în spatele ultimului sportiv calificat de pe grilă vor fi determinate de rezultatele din calificarea lor. Arbitrul care se ocupă de poziționarea pe grilă trebuie să acționeze cât mai repede posibil.

Orice pilot care se prăbușește sau întâmpină o problemă cu motocicleta sa în turul de încălzire trebuie să se întoarcă la pit-lane și să facă reparații în pit-lane, nu în boxa.

Orice pilot care blochează motorul pe grilă sau care are alte dificultăți trebuie să rămână pe saua motocicletei și să ridice un braț. Nu este permisă încercarea de a întârzia pornirea de către altcineva cu diverse mijloace.

Pe măsură ce fiecare rând al grilei este finalizat, oficialii vor coborî panourile indicând că rândul lor este complet. Panourile nu vor fi coborâte atunci când un pilot din acel rând a indicat că a blocat motocicleta lui sau are alte dificultăți. Când toate panourile au fost coborâte și mașina medicală și-a încheiat turul, un oficial din spatele grilei va flutura un steag verde.

Starterul va instrui apoi oficialul din fața grilei, afișând steagul roșu, să meargă pe marginea pistei.

14. O lumină roșie va fi afișată între 2 și 5 secunde. Când lumina roșie este stinsă, sportivi își pot începe cursa.

O mașină medicală cu un medic va urma în spatele motocicletelor pentru primul tur. Mașina medicală trebuie să-i depășească pe cei lenți.

Orice pilot care anticipează startul sau care nu este plasat în mod deliberat în caseta sa de start va fi sancționat cu o penalizare de timp. La timpul de cursă se vor adăuga 10 secunde ale pilotului penalizat. Tabloul de start va fi afișat de 3 ori pentru a informa sportivul despre penalizare, timp necesar pentru a efectua procedura de trecere descrisă la articolul 1.20. Anticiparea pornirii (jumpstart) este definită de motocicletă care se deplasează înainte când luminile roșii sunt aprinse.

Motocicleta trebuie să fie staționată în momentul în care luminile roșii sunt stinse. Anticiparea și pornirea este definită de motocicletă care se deplasează înainte în momentul în care luminile roșii sunt stinse.

În cazul unei mișcări minore și a unei opriri ulterioare în timp ce semaforul roșu este aprins Directorul de Cursă va fi singurul judecător care va stabili dacă a fost câștigat un avantaj.

Directorul de Cursă va decide dacă va fi impusă o penalizare pentru anticipare a startului și trebuie să comunice penalizarea pilotului cât mai curând posibil.

15. Dacă, după începerea cursei, un sportiv își blochează motocicleta, oficialul îl poate ajuta pe acesta împingându-l de-a lungul pistei până când motorul pornește.

Dacă, după o perioadă rezonabilă, motorul nu pornește, pilotul va fi împins pe linia boxelor unde mecanicii săi pot oferi asistență.

16. După ce concurenții au trecut de ieșirea din pit-lane, oficialul situat la această ieșire va afișa undă verde pentru a porni toți sportivii care încă așteaptă în pit lane.

Astfel de sportivi pot începe cursa până în punctul în care pilotul principal a trecut finalul liniei pentru a finaliza primul tur de curse.

Direcția de cursă poate aplica o întârziere înainte de afișarea luminii verzi în conformitate cu dispunerea și distanța de ieșire din pitlane. În acest caz, se va difuza o informație oficială.

17. În cazul în care există o problemă care ar putea prejudicia siguranța la pornire, atunci Starter-ul o va face invocând procedura Start Intarziat.

Un steag roșu este fluturat de pe tribuna starterului și semaforul roșu rămâne aprins. „Start întârziat” tabla este afișată de pe tribuna starterului.

Sportivi trebuie să rămână în poziție, pe grilă cu căștile puse și cu motoarele pornite.

Arbitrul cu steagul roșu rămâne sau se întoarce în fața grilei și un arbitru va flutura un steag galben la fiecare rând al grilei de start de pe platforma de semnalizare.

Procedura de start va fi reluată la după 1 minut, sportivii vor finaliza un tur suplimentar de încălzire și distanța de cursă va fi redusă cu un tur.

Motocicleta (motocicletele) care a provocat procedura de pornire întârziată vor fi îndepărtate pe linia boxelor, indiferent de ce lucru este necesar pentru a reporni motocicleta. Dacă pot fi repornite, sportivul poate începe turul de încălzire din pit lane și va începe cursa din spatele grilei.

Afișarea panoului de 30 de secunde pe grilă: Toți cicliștii trebuie să fie în poziție pe grilă cu motoarele în funcțiune. Orice sportiv care nu poate porni motocicleta, trebuie să o scoată pe linia boxelor, sub controlul comisarilor de cursă, unde poate face încercări suplimentare de a-l porni. Astfel de sportivi pot începe turul de încălzire din pit lane și va începe cursa din spatele grilei.

Steagul verde flutura pentru a începe turul de încălzire. În interesul siguranței, dacă un sportiv își blochează motocicleta, el poate fi asistat de un oficial să repornească. Dacă, după o perioadă rezonabilă, motorul nu porneste, pilotul va fi împins de un oficial în pit-lane unde mecanicii lui pot oferi asistență.

Distanța cursei va fi redusă cu o tură numai dacă semnalul Start Întârziat este după tura de încălzire.

Pentru o cursă reluată, distanța de cursă nu poate fi redusă.

Orice persoană care, datorită comportamentului său pe grilă, este responsabilă pentru o „pornire întârziată” poate fi penalizat în continuare.

MC 01.19.1 Procedura de pornire în caz de schimbare a vremii

Notă: Un antrenament sau o încălzire va fi definită de către Direcția Cursei ca fiind umedă atunci când mai mult de 50% din sportivi folosesc alte anvelope decât slick-uri sau când pista este udă pe parcursul a 50% dintr-un antrenament/sesiuni. În ambele cazuri, va fi afișată o tablă „Pista Umeda”.

Dacă toate antrenamentele și încălzirea au fost ținute în condiții uscate, una dintre următoarele proceduri poate fi aplicată, în cazul în care plouă chiar înainte de începerea procedurii de start sau în timpul cursei (în măsura în care nu sunt parcurse 2/3 sau mai mult din distanța reală a cursei):

a). Ploaie înainte de începerea procedurii de pornire

- Pitlane open va fi deschis 10 minute pentru o tură de observare. Sportivii pot face mai multe ture de observare trecând prin dreptul boxelor. Alimentarea cu combustibil este permisă în zona boxelor în timpul perioadei de observare.

Tablourile de numărătoare inversă 10, 5, 4, 3, 2, 1 min se vor afișa la ieșirea din linia boxelor. Prin urmare, turul Warm Up iar Startul cursei va fi amânat cu 5 minute.

b). Ploaie în timpul cursei

- După ce toți concurenții s-au întors pe pit-lane, va fi semnalizată o întârziere (de 5 minute).

Vor fi afișate panouri de numărătoare inversă cu 5 până la 1 minut înainte de începerea procedurii obișnuite de pornire.

- Pitlane open va fi deschis 10 minute pentru o tură de observare. Sportivii pot face mai multe ture de observare trecând prin calea boxelor. Alimentarea cu combustibil este permisă pe linia boxelor în timpul perioadei de vizionare.

Tabela de numărătoare inversă 10, 5, 4, 3, 2, 1 min vor fi afișate la ieșirea de pe linia boxelor. Prin urmare, tura de încălzire și Startul cursei vor fi amânate cu 5 minute.

Notă: În cazul în care toate antrenamentele s-au desfășurat în condiții umede, cele de mai sus se vor aplica și în cazul condițiilor de uscat (cursa).

MC 01.19.2 Procedura de pornire rapidă sau de repornire

Când o cursă este oprită, sportivi trebuie să se întoarcă pe linia boxelor, cu excepția cazului în care oficialii nu indică altfel.

Dacă urmează să fie o a doua parte a cursei, pot fi efectuate reparații minore. Următoarea procedură va avea loc:

1. La sosirea în pit-lane, pilotii pot face ajustări la motociclete, alimentarea cu combustibil este permisă în pit-lane pentru echipele fără boxe. (Înainte de începerea cursei, echipele ar trebui să se asigure că toate echipamentele necesare sunt amplasate în zona de service de pe linia boxelor într-o poziție sigură).

2. Când toți sportivi au intrat în pit-lane, Directorul Cursei va anunța timpul rămas până la redeschiderea pit-lane.

a) Durata dintre steagul roșu și deschiderea efectivă a ieșirii din pitlane va fi de 10 minute sau mai mult.

b) Timpul rămas până la deschiderea pilane va fi afișat pe ecranele de cronometrare și în ceasul de numărătoare inversă a grilei de pornire.

Rezultatele primei curse trebuie să fie disponibile pentru echipe înainte ca a doua parte a unei curse să poată începe.

3. După expirarea perioadei de timp, ieșirea de pe linia boxelor va fi deschisă doar pentru șaiszeci de secunde.

Sportivii vor face o tură cu viteză nerestricționată până la grila de start, urmat de un Safety Car.

Orice pilot care întârzie progresul turului de formare va fi depășit de Safety Car. Orice sportive sosind în spatele mașinii de siguranță trebuie să intre în pit lane. Astfel de sportivi vor trebui să înceapă turul de încălzire de pe linia boxelor și va începe cursa din spatele grilei.

4. Orice pilot care rămâne în pit-lane după ce aceasta a fost închisă va trebui să înceapă turul de încălzire de la ieșirea de pe linia boxelor și va începe cursa din spatele grilei.

5. După închiderea ieșirii de pe linia boxelor, încălzitoarele de anvelope trebuie îndepărtate de pe toate motocicletele rămânând în pit-lane.

6. Un singur mecanic, pe pilot, poate merge pe grilă (fără unelte) pentru a-i indica în primul rând poziția sa pe grilă. În cazul unei curse care afectează noi poziții pe grilă, mecanicul ar trebui să profite de noua poziție pe grilă a sportivilor săi din clasamentul afișat pe ecranul de cronometrare sau de la oficialii care vor fi poziționați la punctul de intrare în grilă cu revizuirea informației despre grila de pornire.

7. Toți cicliștii vor ajunge înapoi pe grila de start și se vor opri, cu motoarele pornite, fără ajustări ce pot fi făcute. Orice pilot care întâmpină dificultăți în „turul de ieșire” de la ieșirea din boxă trebuie să intre pe linia boxelor.

8. De îndată ce Safety Car sosește în spatele grilei, va fi afișată o tabelă de 30 de secunde. La acest punct mecanicii trebuie să părăsească imediat grila pe calea cea mai rapidă. Cele 30 de secunde pot fi reduse, ramanand la discreția Directorului de Cursa atunci când grila este eliberată și este considerat sigur.

9. După ce au trecut 30 de secunde, va fi afișat un steag verde pentru a începe turul de încălzire.

10. Tura de încălzire va fi finalizată cu viteză nerestricționată, urmată de un Safety Car. Când ultimul pilot a trecut de ieșirea din boxă, acesta va fi deschis pentru o perioadă de 15 secunde pentru a elibera orice pilot aflat în așteptare. Ieșirea din pit-lane va rămâne închisă până după începerea cursei. Orice sportiv întârzie progresul turului de încălzire va fi depășit de Safety Car.

11. Orice pilot care nu poate părăsi ieșirea de la boxă are o opțiune finală de a începe cursa de la ieșirea de la boxă.

12. La sosirea înapoi la grila de start se va urma procedura normală de start, cu startul semnal dat în mod normal.

13. Sportivi care au început turul de încălzire din pit-lane trebuie să înceapă cursa din spatele grilei conform indicațiilor oficialilor. Dacă doi sau mai mulți călăreți trebuie să înceapă din spatele grilei, o

vor face cu poziția în ordinea în care s-au calificat pentru cursă sau, în cazul unei curse reluate, conform poziției pe care s-au calificat în cursa anterioară cu steag roșu.

14. Orice pilot care sosește după Safety Car va porni din spatele grilei.

15. După ce a fost dat semnalul de start și ultimul pilot a trecut de ieșirea de la boxă, ieșirea de pe linia boxelor va fi deschisă. Orice pilot aflat încă în pit-lane poate începe cursa până la punctul în care pilotul principal a trecut linia de sosire pentru a parcurge primul tur de curse.

16. Procedura de Pornire Rapidă poate fi invocată de către Direcția de Curse, dacă este necesar, în alte cazuri decât o cursă întreruptă (de exemplu o procedură de start întârziat).

MC 01.20 PROCEDURI

În timpul cursei, sportivilor li se va cere să circule pe linia boxelor, oprirea nu este permisă. Ei pot apoi să se alăture cursei din nou.

Piloții trebuie să respecte limita de viteză (Art. 1.22.15) în pit-lane. În caz de încălcare a acesteia limita de viteză, procedura de trecere va fi repetată; în cazul unei a doua încălcări a acestei viteze limită, steagul negru va fi arătat pilotului în cauză.

În cazul reluării cursei, se va aplica și regulamentul de mai sus.

În cazul unei curse întrerupte înainte de aplicarea pedepsei și dacă există o a doua parte, sportivului i se va cere să parcurgă după începerea celei de-a doua părți a cursei. În cazul în care un sportiv care raportează o penalizare pentru anticiparea startului, în a doua parte a unei curse și ulterior, s-a constatat că a anticipat al doilea start, pilotului i se va arăta steagul negru.

După ce a fost făcută o notificare către echipă (cu o tabelă galbenă care afișează numărul de piloți în pit lane), o tabelă galbenă (100 cm orizontală X 80 cm verticală, pentru patru sportivi) care afișează numerele (culoare neagră) vor fi afișate la linia de sosire, iar informațiile vor fi afișate și pe monitoarele de menținere a timpului.

Nerespectarea sportivului în cauză, după ce i s-a arătat panoul de 5 ori, va avea drept rezultat afișarea steagului negru. În cazul în care direcția cursei a fost în imposibilitatea de a efectua penalizare înainte de sfârșitul cursei, pilotului în cauză i se va aplica un timp penalizare care va fi anunțată vineri înainte de cursă de către Directorul de Cursa numită **SET TIME**.

Direcția de cursă va anunța un **ORĂ SETAT**. Acesta este momentul să traversați linia boxelor de la intrare la ieșire și vor fi monitorizate de Oficialii de cronometrare.

MC 01.21 CURSE „UMED” ȘI „USCAT”.

Toate cursele vor fi clasificate ca umede sau uscate. Un panou poate fi afișat pe grilă pentru a indica statutul cursei. Dacă nu este afișată nicio tabelă, cursa este automat uscată. Scopul acestui lucru este de a indica sportivilor consecințele condițiilor climatice variabile în timpul unei curse.

MC 01.21.1 Curse uscate

O cursă clasificată ca uscată va fi întreruptă de către Direcția de Curse, dacă consideră că acest climat afectează suprafața pistei va da posibilitatea ca piloți să schimbe anvelopele.

MC 01.21.2 Curse umede

O cursă clasificată ca umedă, începută de obicei în condiții variate sau umede, nu va fi oprită din motive climatice și sportivii care doresc să schimbe anvelopele sau să facă reglaje trebuie să intre la boxe în timpul cursei propriu-zise. În toate cazurile în care prima cursă este oprită din motive climatice, atunci repornirea va fi, automat, o cursă „umedă”.

MC 01.22 COMPORTAMENT ÎN TIMPUL ANTRENAMENTELOR ȘI CURSEI

1. Sportivii trebuie să respecte semnalele steagurilor, semnalele luminoase, instrucțiunile oficialilor și panourile care transmit instrucțiuni. Orice încălcare a acestei reguli va fi sancționată conform prevederilor acestui regulament.

2. Sportivii trebuie să circule într-o manieră responsabilă care să nu provoace pericol pentru alți concurenți sau participanți, fie pe pistă, fie în pit-lane. Orice încălcare a acestei reguli poate fi penalizată.

3. Sportivii trebuie să folosească numai pista și pit-lane. Cu toate acestea, dacă un sportiv părăsește accidental pista, atunci el se poate alătura din nou la locul indicat de arbitri sau într-un loc în care nu își creează un avantaj. Orice încălcare a acestei reguli în timpul antrenamentelor sau în turul de formare sau warm-up va fi sancționată de către direcția de curse cu anularea timpului pe tur în cauză și în timpul cursei, printr-o penalizare decisă de Directorul de Cursă.

Penalitățile impuse în timpul unei curse vor fi comunicate prin panoul afișat pentru sportiv la linia de start/sosire pe parcursul a maximum 5 ture.

Dacă pilotul nu s-a conformat după ce panoul a fost prezentat de 5 ori, acesta va fi penalizat de către Direcția de Curse BMU (penalitățile pot include Ride Through, Black Flag).

O penalizare de timp poate fi impusă în locul unei penalități, dacă este necesar. Mai multe sancțiuni pot, de asemenea, fi impuse.

4. Orice reparații sau ajustări de-a lungul pistei de curse trebuie făcute de către pilotul care lucrează singur absolut fără nicio asistență externă, cu excepția celei oferite de arbitri. Arbitrul poate ajuta sportivul până la a-l ajuta să ridice motocicletă și să o sprijine cu mână în timpul oricăror reparații sau dacă se fac ajustări. Sportivul poate fi asistat de comisari sau de alții să repornească sau să se miște cu motocicletă pe pista, pe marginea drumului sau pe drumul de serviciu.

Dacă pilotul intenționează să se retragă, atunci trebuie să-și parcheze motocicletă într-o zonă sigură, așa cum este indicat de arbitrii de traseu. În cazul în care un pilot se prăbușește în timpul oricărei sesiuni de antrenament sau calificări și dorește să se alăture din nou sesiunii de antrenament, este la discreția arbitrilor de traseu, acesta se poate reînscris pe pistă și trebuie mers direct la pit-lane. Sportivul este responsabil de siguranța cu motocicletă sa până când acesta ajunge pe linia boxelor. Motocicleta lui va fi verificată în pit-lane, din motive de siguranță, de către Tehnic Director (sau adjunctul desemnat de acesta).

5. În cazul în care un pilot întâmpină o problemă cu motocicletă care va duce la retragerea sa din cursă, atunci el nu ar trebui să încerce să facă tururi cu viteză redusă la boxe, ci ar trebui să renunțe la parcursul motocicletă într-un loc sigur, așa cum este indicat de arbitri de traseu.

6. Sportivi care se întorc încet la boxe în timpul antrenamentului ar trebui să se asigure că nu ocupă trasa ideală deranjând pe ceilalți sportivi.

7. Piloții pot intra pe linia boxelor în timpul cursei pentru a face ajustări la motociclete sau schimba cauciucurile. Nu este permisă introducerea motocicletei în interiorul boxei. În timpul cursei toate ajustările trebuie efectuate în pit-lane pe spațiul de lucru din fața boxelor.

În pauzele când cursa este întreruptă, este permisă lucrul și alimentarea cu combustibil în boxe.

8. Adăugarea și scoaterea combustibilului pe linia boxelor este strict interzisă după începerea cursei. Orice încălcare de la această regulă va fi penalizată cu descalificare.

9. Piloții care își opresc motocicletă la boxe pot fi asistați să-și repornească motocicletă de către mecanici sau un dispozitiv de pornire.

10. Piloților nu le este permis să transporte o altă persoană pe motocicletă lor sau să fie transportați de un alt pilot pe motocicletă sa (excepție: Un alt pilot sau de către un alt pilot după aratarea steagului roșu).

11. Piloții nu trebuie să circule sau să-și împingă motocicletele în direcția opusă circuitului, nici peste pistă sau pe linia boxelor, cu excepția cazului în care se face acest lucru sub supravegherea unui oficial.

12. Niciun semnal de orice fel nu poate exista între o motocicletă în mișcare și echipa pilotului sau cineva din pit-lane, boxa sau padoc, cu excepția semnalului de la transponderul de cronometrare.

Camerele la bord nu sunt permise, cu excepția cazului în care acest lucru este solicitat de către organizator după control a tuturor dispozitivelor relevante și a montării/fixării acestora la inspecția tehnică.

13. Oprirea voluntară pe pistă în timpul antrenamentelor și curselor este interzisă.

14. Începerea antrenamentelor sunt permise numai, atunci când acest lucru este sigur, la ieșirea de pe linia boxelor, înainte de a se intra pe circuit sau în turul de răcire după fluturarea steagului în carouri și numai în zonele desemnate. Orice pilot constatat că a încălcat această regulă va fi supus la o amendă imediată de 50,00 euro. Se pot aplica și alte penalități.

15. O limită de viteză de 60 km/h va fi impusă pe linia boxelor în orice moment în timpul evenimentului. Pilotii trebuie să respecte limita de viteză de la locul unde este plasat indicatorul 60 km/h până la locul unde este indicatorul sfârșit de restricție 60 km/h .

Orice pilot care a depășit limita în timpul antrenamentului va fi supus unei amenzi de 70,00 EUR per încălcare și trebuie plătită cel târziu cu o oră înainte de începerea cursei.

Orice pilot care depășește limita de viteză pe linia boxelor în timpul unei curse (începând cu turul de formare) va fi penalizat cu un Ride through.

Direcția de Curse trebuie să comunice abaterea la boxa pilotului după ce a primit informațiile de la Oficialul responsabil.

16. Dacă vreun pilot dorește să defileze cu un steag sau să se angajeze în vreo manifestare de orice fel după steagul în carouri, el trebuie să ruleze pe partea laterală a suprafeței de concurs într-un loc sigur pentru a prelua steagul și/sau a prezenta mulțumiri publicului ,apoi relund rularea pe circuit atunci când este sigur fara a deranja alti piloti.

Pilotii nu trebuie să încetinească la start-finish imediat după steagul în carouri decât dacă se află într-o poziție sigură pentru a face acest lucru și o distanță suficientă de linia de sosire pentru a nu pune în pericol sau împiedică alți piloti.

Este interzisă oprirea la start-finish imediat după steagul în carouri pentru orice manifestare de orice fel.

17. După steagul în carouri, pilotii care circulă pe pistă trebuie să poarte cască de protecție până când se opresc pe pit lane / parc fermé.

18. Nu este permisă circulația cu motociclete de curse în circuit, altfel decât în pit-lane sau pe pista.

19. Orice pilot a cărui motocicletă picura ulei pe pistă provocând întreruperea antrenamentelor, turului de încălzire sau cursei de două ori în același eveniment poate fi penalizat .

20. Orice pilot care intră de două ori pe pit lane în timpul cursei, să facă ajustări (din alte motive) decât schimbarea anvelopei), poate fi interzisă de către Direcția de Curse să reintre în cursă

21. Ca regulă generală, liniștea în padoc trebuie respectată în timpul nopții între orele 22:00. și 07:00 a.m., cu excepția restricțiilor locale.

MC 01.23 PIT STOPS

Pilottii pot intra pe linia boxelor (dar nu trebuie să treacă linia sa intre în boxa) în timpul cursei.

Alimentarea cu combustibil este strict interzisă. Orice încălcare a acestei reguli va fi sancționată cu o descalificare.

MC 01.24 SCHIMBAREA MOTOCICLETELOR

Un pilot poate trece controlul tehnic doar cu o singură motocicletă. Comisarilor tehnici ar trebui să reinspecteze orice motocicletă care a fost implicată în vreun accident și, dacă este necesar, să emită un nou autocolant de control pentru o motocicletă reconstruită. Dacă o motocicletă este complet deteriorată, directorul tehnic poate permite pilotului (echipei) să treacă controlul tehnic cu o a doua motocicletă. Dar în orice moment doar o motocicletă per pilot în (fiecare) competiție este permisă.

MC 01.25 ÎNTRERUPEREA ȘI REPORNIREA UNEI CURSE

MC 01.25.1 Întreruperea unei curse

Dacă Directorul Cursei decide să întrerupă o cursă sau dacă cursa este întreruptă după ce steagul în carouri a fost afișat, atunci steaguri roșii vor fi afișate la toate posturile comisarilor și el va porni, dacă sunt disponibile, luminile roșii din jurul circuitului.

Pilottii trebuie să încetinească imediat și să se întoarcă pe linia boxelor. În momentul în care este afișat steagul roșu, pilottii care nu concurează activ în cursă nu vor fi clasificați.

Pentru a fi clasificat, un pilot trebuie:

- Sa fi efectuat 75% din turele liderului cursei rotunjit în jos la cel mai apropiat întreg al numărului de ture;

- Sa intre pe pista de pe linia boxelor utilizând direcția desemnată în termen de 5 minute de la apariția steagului roșu, împingând sau mergând pe motocicletă lor

În circumstanțe excepționale, o scutire poate fi analizată și luată în considerare de Directorul de curse BMU

Rezultatele vor fi stabilite după cum urmează:

Rezultatele vor urma clasamentul afișat ultima dată, când liderul cursei și toți ceilalți pilotti din aceeași tură cu liderul au parcurs un tur complet fără ca steagul roșu să fi fost prezentat.

Excepție:

Dacă cursa este întreruptă după ce steagul în carouri a fost afișat, se va aplica următoarea procedură:

a.) Pentru toți concurenții care au trecut linia de sosire în momentul afișării steagului roșu sau pentru pilottii cărora li s-a arătat steagul în carouri înainte de întrerupere, un clasament parțial va fi stabilit la finalul ultimului tur al cursei.

b.) Pentru toți ceilalți pilotti se va stabili un clasament parțial la sfârșitul penultimului tur al cursei fără ca steagul roșu să fie afișat.

c.) Clasificarea completă va fi stabilită prin combinarea ambelor clasificări parțiale conform articolului procedura tur/timp.

În cazul în care se constată imposibilă reluarea cursei, aceasta va fi declarată anulată, iar cursa nu va conta.

1. Dacă rezultatele arată că mai puțin de trei tururi au fost parcurse de liderul cursei, cursa va fi nulă și se va desfășura o nouă cursă conform regulamentului in vigoare.

2. Dacă liderul cursei a parcurs trei tururi sau mai multe, dar mai puțin de 2/3 din distanța inițială a cursei, rotunjită în jos la cel mai apropiat număr întreg de ture, cursa va fi reluată conform regulament . Dacă este imposibil reinceperea cursei, atunci rezultatele vor conta și vor fi acordate doar jumătate din punctele din campionat.

3. Dacă rezultatele calculate arată că 2/3 din distanța curentă a cursei este rotunjită în jos la cea mai apropiat număr întreg de ture ce a fost parcurs de liderul cursei, cursa va fi considerată a fi finalizată și vor fi acordate puncte complete din campionat.

MC 01.25.2 Repornirea unei curse care a fost întreruptă

Procedura de repornire rapidă când o cursă este oprită, pilotii trebuie să se întoarcă pe linia boxelor, cu excepția cazului în care oficialii nu indică altfel.

Dacă urmează să fie o a doua parte a cursei, pot fi efectuate reparații minore. Următoarea procedură va avea loc:

1. La sosirea în pit-lane, pilotii pot face ajustări la motociclete, alimentarea cu combustibil este permisă în pit-lane pentru echipele fără boxe. (Înainte de începerea cursei, echipele ar trebui să se asigure că toate echipamentele necesare sunt amplasate în zona de service din linia boxelor într-o poziție sigură).

2. Când toți pilotii au intrat în pit-lane, Directorul Cursei va anunța timpul rămas până la redeschiderea pit-lane.

a) Durata dintre steagul roșu și deschiderea efectivă a ieșirii din pit-lane va fi de 10 minute sau mai multe.

b) Timpul rămas până la deschiderea ieșirii din pit-lane va fi afișat pe ecranele de cronometrare și în tabela de numărătoare inversă a grilei de start.

Rezultatele primei curse trebuie să fie disponibile pentru echipe înainte ca a doua parte a unei curse să înceapă.

Când o cursă este oprită, pilotii trebuie să se întoarcă pe linia boxelor, cu excepția cazului în care oficialii nu indică altfel.

3. După expirarea perioadei de timp, ieșirea de pe linia boxelor va fi deschisă doar pentru șaiszeci de secunde.

Pilotii vor face o tură cu viteză nerestricționată până la grila de start, urmat de un Safety Car.

Orice pilot care întârzie progresul turului de formare va fi depășit de Safety Car. Orice pilot sosit în spatele mașinii de siguranță trebuie să intre în pit lane. Astfel de piloți vor trebui să înceapă turul de încălzire de pe linia boxelor și va începe cursa din spatele grilei.

4. Orice pilot care rămâne în pit-lane după ce aceasta a fost închisă va trebui să înceapă turul de încălzire de pe linia boxelor și începe cursa din spatele grilei.

5. După închiderea ieșirii de pe linia boxelor, încălzitoarele de anvelope trebuie îndepărtate de pe toate motocicletele rămânând în pit-lane.

6. Un singur mecanic, per pilot , poate merge pe grilă (fără unelte) pentru a-i indica în primul rând pilotului poziția sa pe grilă. În cazul unei curse care afectează noi poziții pe grilă, mecanicul trebuie sa ajute pilotii sai cu noua pozitionare pe grila conform clasamentului afișat pe tabela de cronometrare sau de la oficialii care vor fi poziționați la punctul de intrare în grilă cu informațiile despre noua grila de pornire.

7. Toți pilotii vor ajunge înapoi pe grila de start și se vor opri, cu motoarele pornite, fără ajustări ce pot fi făcute. Orice pilot care întâmpină dificultăți în „turul de formare” de la ieșirea de pe linia boxelor trebuie să intre pe linia boxelor.

8. De îndată ce Safety Car sosește în spatele grilei, va fi afișată o tabelă de 30 de secunde. La acest punct mecanicii trebuie să părăsească imediat grila pe ruta cea mai rapidă. Cele 30 de secunde pot fi reduse, ramane la discreția Directorului de Cursa atunci când grila este eliberată și este considerat sigur.

9. După ce au trecut 30 de secunde, va fi afișat un steag verde pentru a începe turul de încălzire.

10. Tura de încălzire va fi finalizată cu viteză nerestricționată, urmată de un Safety Car. Când ultimul pilot a trecut de ieșirea de pe linia boxelor, aceasta va fi deschisă pentru o perioadă de 15 secunde pentru a intra orice pilot in așteptare. Ieșirea din pit-lane va rămâne închisă până după începerea cursei. Orice pilot care întârzie progresul turului de încălzire va fi depășit de Safety Car.

11. Orice pilot care nu poate părăsi ieșirea de pe linia boxelor are o opțiune finală de a începe cursa de pe linia boxelor.

12. La sosirea înapoi la grila de start se va urma procedura normală de start, cu startul semnal dat în mod normal.

13. Pilotii care au început turul de încălzire din pit-lane trebuie să înceapă cursa din spatele grilei conform indicațiilor date de oficiali. Dacă doi sau mai mulți piloți trebuie să înceapă din spatele grilei, o vor face din poziția în care s-au calificat pentru cursă sau, în cazul unei curse reluate, conform poziției pe care s-au calificat în cursa anterioară cu steag roșu.

Orice pilot care sosește după Safety Car va porni din spatele grilei.

14. După ce a fost dat semnalul de start și ultimul pilot a trecut de ieșirea de pe linia boxelor, ieșirea de la boxă va fi deschisă. Orice pilot aflat încă în pit-lane poate începe cursa până la punctul în care pilotul principal a trecut linia de sosire pentru a parcurge primul tur de curse.

Condițiile pentru reluarea cursei vor fi următoarele:

A: În cazul situației descrise ca mai puțin de 3 ture parcurse mai sus:

- a. Toți piloții pot reporni.
- b. Motocicletele pot fi reparate. Alimentarea cu combustibil este permisă.
- c. Numărul de tururi va fi 2/3 din distanța inițială a cursei, rotunjită în jos la cea mai apropiat număr întreg de ture.
- d. Pozițiile pe grilă vor fi ca pentru cursa inițială.

B: În cazul situației descrise cu 3 tururi sau mai mult și mai puțin de două treimi completate mai sus:

- a. Doar piloții care sunt clasificați ca au trecut linia de finish în prima cursă pot reporni.
- b. Motocicletele pot fi reparate, roțile/aneloapele pot fi schimbate. Realimentarea permisa doar în pit-lane.

c. Numărul de ture ale următoarei curse va fi numărul de ture necesare pentru a parcurge 2/3 a distanței inițiale de cursă rotunjită în jos la cel mai apropiat număr întreg de ture cu minim 5 ture.

d. Poziția pe grilă se va baza pe ordinea de finish a primei curse.

e. Rezultatul final al cursei va fi stability în funcție de poziția și numărul de ture ale fiecărui pilot în momentul în care a trecut linia de sosire la sfârșitul acestei noi curse.

Dacă cursa reluată este întreruptă când au fost parcurse 5 sau mai multe ture, va fi considerate cursa complete și vor fi acordate puncte.

Dacă cursa reluată este întreruptă când au fost parcurse mai puțin de 5 ture, nu este considerată cursa terminată și nu vor fi acordate puncte.

Dacă directorul de cursă găsește posibilă efectuarea unei curse suplimentare, vor fi reluate cu minimum de 5 ture. Dacă nu există posibilitatea de reluări ulterioare, cursa va fi anulată și nu vor fi acordate puncte în campionat.

Dacă nu este posibilă reprogramarea cursei, se va lua în considerare prima parte a cursei și jumătate de puncte vor fi acordate cu condiția ca în prima parte să se fi parcurs 5 sau mai multe ture.

MC 01.26 FINALIZAREA UNEI CURSE ȘI REZULTATELE CURSEI

Când pilotul lider a parcurs numărul de ture stabilit pentru cursă, se va flutura un steag în carouri de către un oficial care stă la linia de sosire. Steagul în carouri va continua să fie fluturat pilotilor următori.

Atunci când steagul în carouri este afișat conducătorului principal, niciun alt pilot nu va avea voie să intre în pistă de pe linia boxelor. De îndată ce steagul în carouri este arătat conducătorului principal, semaforul roșu va fi pornit la ieșirea de pe linia boxelor și un arbitru care arată un steag roșu va sta la ieșirea de pe linia în boxelor.

Dacă un pilot(i) îl precede de aproape pe lider în timpul ultimului tur înainte de linia de sosire, oficialul va arăta piloților și liderului simultan steagul în carouri și steagul albastru. Asta înseamnă că cursa este terminată pentru lider, în timp ce piloții care îl precedă (trebuie) să parcurgă ultimul tur și să ia steagul în carouri de finish.

În cazul unui photo-finish între doi sau mai mulți piloti, decizia va fi luată în favoarea concurentului a cărui margine anterioară a roții din față traversează primul planul liniei de sosire. În caz de egalitate, piloții în cauză vor fi clasificați în ordinea celui mai bun timp pe tur realizat în timpul cursei.

În cazul în care pilotul nu este în contact cu motocicletă, timpul de sosire este determinat de prima parte a pilotului sau motocicletei să treacă linia de sosire, oricare dintre acestea sosește ultimul.

În caz de egalitate, piloții în cauză vor fi clasificați în ordinea celui mai bun timp pe tur realizat în timpul cursei.

Ar trebui, din orice motiv, semnalul de încheiere a cursei să fie dat înainte ca motocicletă principală să încheie numărul real de ture sau durata, cursa va fi considerată terminată atunci când motocicletă care conduce a trecut ultima linie înainte ca semnalul să fie dat.

În cazul în care semnalul de încheiere a cursei este întârziat din orice motiv, cursa va fi considerată terminată când ar fi trebuit să se termine.

Rezultatele vor fi bazate pe ordinea în care piloții trec linia și numărul de tururi finalizat.

Pentru a fi considerat ca un finisher în cursă și a fi inclus în rezultate, un pilot trebuie:

- Parcurgă 75% din distanța cursei.

- Treaca linia de sosire pe pista de curse (nu în pit-lane) în termen de cinci minute de la câștigătorul cursei.

În cazul în care pilotul nu este în contact cu motocicletă, timpul de sosire este determinat de prima parte a pilotului sau a motocicletei pentru a trece linia de sosire, oricare dintre acestea sosește ultima.

Pilotii plasați pe primele trei poziții în cursă vor fi escortați de oficiali, la fel de repede posibil, pe podiumul ceremoniei de premiere. Participarea la ceremonia podiumului de către primii trei piloți este obligatoriu.

Toate turele pilotilor vor fi cronometrate

Un nou record de tur al circuitului poate fi stabilit doar de un pilot numai în timpul cursei.

Atât pentru antrenament, cât și pentru cursă, timpul pe tur este scăderea timpului dintre două treceri consecutive ale liniei de sosire marcate pe pista.

Recordurile oficiale ale circuitului vor fi recunoscute după cum urmează:

- All Time Lap Record – cel mai rapid timp pe tur din istorie, inclusiv toate sesiunile la un eveniment de cursă.

- Cel mai bun tur de cursă – cel mai rapid timp pe tur din istorie înregistrat în timpul unei curse.

MC 01.27 STESGURI ȘI SEMNALE LUMINOASE

Arbitri și alți oficiali afișează steaguri sau semnale luminoase pentru a oferi informații și/sau a transmite instrucțiuni către piloți.

Toate steagurile sunt prezentate fluturate.

Panourile luminoase pot fi utilizate în plus sau în locul steagurilor și pot avea mici variații în aparență față de steagul din cauza constrângerilor tehnice. Steagurile și semnalele luminoase pe drum sunt ambele semnale oficiale.

MC 01.27.1 Steaguri și lumini utilizate pentru a furniza informații

Următoarele dimensiuni ale steagurilor trebuie respectate: 80 cm pe verticală și 100 cm pe orizontală

- Steagul Verde

Pista este liberă.

Acest steag trebuie să fie afișat la fiecare post de arbitru de traseu în primul tur al fiecărei sesiuni de antrenament și încălzire, în timpul turului de formare și turului de încălzire.

Acest steag trebuie să fie afișat la postul de comanda al pavilionului imediat după incidentul care necesită utilizarea unuia sau mai multor steaguri galbene.

Când este fluturat de starter, este semnalul de a începe turul de încălzire.

Acest steag poate fi fluturat la ieșirea din boxă, împreună cu semnalul oficial al semaforului verde, ca un semnal suplimentar că ieșirea din linia boxelor este deschisă.

- Lumină verde

Această lumină trebuie aprinsă la ieșirea din linia boxelor pentru a semnala începutul fiecărui antrenament și sesiune de încălzire, turul (tururile) de formare și începutul turului de încălzire.

- Steagul cu dungi galbene și roșii

Aderența pe această secțiune a pistei poate fi afectată de orice alt motiv decât ploaia (ulei, pietriș, iarbă sau alte resturi). Acest steag trebuie arătat fluturat la postul de arbitru de traseu.

- Steagul alb cu cruce roșie în diagonală - (lățimea tractului brut: între 10 și 13 cm)

Picături de ploaie pe această secțiune a pistei, inclusiv ploaia care afectează suprafața pistei.

Acest steag trebuie fluturat la postul arbitrilor de traseu.

- Steagul Albastru

Fluturat la postul arbitrilor de traseu, acest steag indică unui pilot că este pe cale să fie depășit.

În timpul sesiunilor de antrenament, pilotul în cauză trebuie să-și păstreze linia și să încetinească treptat pentru a permite pilotului mai rapid să-l depășească.

În timpul cursei, pilotul în cauză este pe cale să fie depășit.

El trebuie să permită pilotilor care urmează să-l depășească cât mai curând posibil. Trebuie să elibereze trasa ideală sub steagul albastru este interzis să depășească alt grup de piloți înclinați.

Fluturat la un post de arbitru de traseu după ieșirea din linia boxelor, acest steag indică unui pilot care iese din linia boxelor că se apropie pilotii pe pistă. Pilotul care iese din linia boxelor trebuie să facă acest lucru în siguranță și fără a deranja pilotii aflați pe pistă.

Orice încălcare a acestei reguli poate fi sancționată de către Direcția de Curse.

- Lumini albastre intermitente

Va fi aprinsă la ieșirea din linia boxelor în orice moment în timpul antrenamentelor și curselor, cu excepția cazului în care este afișată lumina roșie.

- Steagul Alb

Fluturat la toate posturile de arbitri de traseu, acest steag indică faptul că plouă în unele părți ale circuitului.

Doar Direcția de Curse poate lua decizia.

- Steagul în carouri negru/alb

Acest (aceste) steag(uri) vor fi flutate la linia de sosire pentru a indica terminarea cursei sau a sesiunii de antrenament.

- Steagul în carouri negru/alb și steag albastru

Steagul(ile) în carouri negru/alb vor fi flutate împreună cu steagul albastru la linia de sosire atunci când pilotul(i) îl precede cu atenție pe lider în timpul ultimului tur înainte de linia de sosire.

- RIDE THROUGH Tabla galbenă (100 cm orizontală X 80 cm verticală, doar pentru piloți) care afișează numărul de concurs al pilotului (culoare neagră): vor fi afișate la linia de sosire și vor fi, de asemenea, informații afișate pe monitoarele de cronometrare.

MC 01.27.2 Steaguri și lumini care transmit informații și instrucțiuni

- Steagul galben

Afișat fluturat la fiecare rând al grilei de start, acest steag indică faptul că startul cursei este întârziat.

Fluturat la un rând (sau mai multe) din grila de start, acest steag indică faptul că un pilot de pe acel rând are dificultăți.

Un singur steag galben fluturat la postul arbitrilor de start indică faptul că există să urmeze un pericol în sensul de mers.

Două steaguri galbene flutate împreună la postul arbitrilor de start indică faptul că există un pericol care blochează parțial pista.

Fluturarea unui steag galben simplu sau dublu nu semnifică un grad de pericol, ci doar locația incidentului.

Pilotii trebuie să încetinească și să ruleze cu prudență. Depășirea este interzisă până în punctul în care se flutură steagul verde.

Orice încălcare a acestei reguli în timpul unei sesiuni de antrenament va avea ca rezultat anularea timpului din turul în care s-a produs infrațiunea.

În cazul încălcării acestei reguli în timpul cursei, pilotul va fi penalizat cu scăderea de poziții în cursa, la hotărârea Directorului de Cursa. În cazul în care pilotul nu își îndeplinește atribuțiile care rezultă din această decizie în termen de 5 ture de la prima indicare a acestei proceduri la linia de sosire, el va fi penalizat cu procedura de trecere pe linia boxelor (drive trough).

În ambele cazuri, pot fi impuse și alte sancțiuni (cum ar fi amendă – suspendare). Dacă imediat după ce a făcut depășirea, pilotul își da seama de gresala făcută și trebuie să ridice mâna să lase trecerea pilotilor pe care i-a depășit. În acest caz, nu se va aplica nicio penalitate.

În timpul turului final de inspecție, acest steag trebuie fluturat exact în locul unde se află antrenamentul de start stabilit în timpul antrenamentelor, încălzirilor și curselor.

Luminile galbene intermitente de-a lungul pistei (dacă sunt utilizate) oferă aceleași instrucțiuni.

Tabelă: renunțați la o poziție (tablă galbenă de 80x100 cm – Renunțați la o poziție (sau două, sau trei), deasupra este numărul de concurs al pilotului care trebuie să o facă.)

Dacă este impusă o penalizare pentru căderea poziției, un panou va fi afișat pentru pilot pe linia de sosire timp de 5 ture. Dacă pilotul nu a revenit după ce tabela a fost prezentată de 5 ori, el va fi penalizat printr-un ride through.

- Steagul Roșu și Semaforul Roșu

Când cursa sau antrenamentul este întrerupt, steagul roșu va fi fluturat la fiecare post de arbitru iar luminile roșii din jurul pistei vor fi aprinse. RiPilotii trebuie să se întoarcă încet la boxe.

Când ieșirea din pit-lane este închisă, lumina va fi aprinsă și steagul roșu poate fi folosit împreună cu semnalul oficial de lumină roșie.

Pilotilor nu li se permite să iasă din pit-lane.

Steagul roșu va fi prezentat nemișcat pe grila de start la sfârșitul turului de încălzire. Steagul roșu poate fi folosit și pentru a închide pista.

Semaforul roșu va fi aprins la linia de start între 2 și 5 secunde pentru a începe fiecare cursă.

- Steagul negru împreună cu un număr alb pe un panou de semnalizare negru

Acest steag este folosit pentru a transmite instrucțiuni doar unui singur pilot și este fluturat la fiecare post arbitru cu steag împreună cu numărul pilotului.

Pilotul trebuie să se oprească la boxe la sfârșitul turului curent și nu poate reporni când apare acest steag de penalizare.

Acest steag poate fi prezentat și unui călăretpilot pentru un alt motiv decât o penalizare, de ex. pentru a clarifica o problemă tehnică periculoasă, cum ar fi o problemă cu transponder, sau pentru a indica unui pilot în tura de încălzire sosind la intrarea în pit-lane după mașina de siguranță care trebuie să intre în pit-lane.

Orice încălcare a acestei reguli poate fi sancționată de către Direcția de Curse

- Steagul Negru cu disc portocaliu (Ø 40 cm) împreună cu un număr alb pe un panou de semnalizare negru

Acest steag este folosit pentru a transmite instrucțiuni doar unui singur pilot și este fluturat la fiecare post de arbitru cu steag împreună cu numărul pilotului.

Acest steag informează pilotul că motocicletă lui are probleme mecanice care ar putea să se pună în pericol sau alți piloti, și că trebuie să părăsească imediat pista. Pilotul nu poate reîntra pe pistă decât dacă este autorizat să facă acest lucru de către un oficial.

Dacă reîntra pe pistă, pilotul trebuie să meargă la pitlane (în aceeași tură) pentru o verificare tehnică de către un oficial.

MC 01.28 MAȘINI MEDICALE

Mașinile medicale trebuie să fie echipate cu lumini galbene intermitente. Cuvintele „MEDICAL” ar trebui să fie indicat clar pe spatele și părțile laterale ale mașinii.

AACR 01.29 PARC INCHIS

La sfârșitul cursei, sau partea finală a unei curse care a fost întreruptă, toate motocicletele clasate trebuie să intre în Parcul Inchis în așteptarea inspecției de către Comisarii Tehnici sau potențialelor proteste. Este responsabilitatea echipelor și a pilotilor să se asigure că mașina se află în parc închis. În mod normal, motocicletele vor fi eliberate din zona Parcului Inchis la 30 de minute după terminarea cursei.

Nimeni nu are voie să-și scoată motocicletă din Parcul închis înainte ca directorul de cursă să declare că deschide Parcul Inchis. Orice încălcare a acestei reguli va fi sancționată cu descalificare din cursă.

Parcul Inchis pentru primii trei motocicliști este situat lângă podium sau în fața podiumului, loc pe care Organizatorul îl va stabili.

MC 01.30.1 REZULTATE, PUNCTE ȘI CLASIFICARE CAMPIONAT

Toate rezultatele trebuie să fie considerate neoficiale, până când acestea sunt contrasemnate de către Președintele juriului în timpul ultimei ședințe a juriului din ziua în cauză. Toate rezultatele publicate, prin urmare, întotdeauna trebuie să poartă următorul text tipărit: „Rezultat neoficial, supus ratificării de către BMU - Juriu”

Punctele vor fi alocate după cum urmează:

Plasare 1° 2° 3° 4° 5° 6° 7° 8° 9° 10° 11° 12° 13° 14° 15°

Puncte 25 20 16 13 11 10 9 8 7 6 5 4 3 2 1

Toți Organizatorii trebuie să comunice rezultatele tuturor BMU - FMN-urilor la finalul evenimentelor lor.

În caz de egalitate în clasamentul final, pilotul cu cel mai bun loc devine primul. În caz de egalitate în continuare, sunt luate în considerare cele mai bune locuri din ultima cursă, din totalul locurilor 1 din tot campionatul și așa mai departe.

MC 01.30.2 DESEMNAREA CAMPIONULUI NATIONAL

Titlul de campion national se acorda doar daca cel puțin au fost prezenti cel puțin 3 piloti la clasa respective de la 3 cluburi diferite.

Daca sunt mai mult de 3 etape se poate scade o etapa. Daca sunt mai mult de 6 etape se pot scade o etapa sau doua in functie de hotararea Comisiei de Viteza in anul precedent inceperii campionatului dar numai daca raman 6 etape valide.

Pentru clasificarea finală BMU, toate rezultatele (inclusiv punctele suplimentare) vor fi luate în considerare.

Pentru clasificarea Federațiilor BMU în competițiile unice (puncte efective), punctele din campionat vor fi însumate cu cei mai bine clasificați 5 piloți ai BMU, cu condiția ca cel puțin trei federații BMU sunt prezente. Punctele efective ale rezultatelor vor fi numărate.

Din clasamentul general la curse se vor lua puncte pentru:

Campionatul Uniunii Balcanice de Motociclism la toate clasele BMU și în Campionatul National al FMN.

MC 01.31 PREMII

La fiecare eveniment, Organizatorul dă 3 trofee pentru câștigătorii fiecărei clase și un trofeu pentru echipa castigatoare. Eventualele premii în bani vor fi la discreția Organizatorului. Este obligatorie participarea la toate acordările de premii ale evenimentelor individuale pentru piloții din primele treilocuri a fiecărei curse.

Decernarea finală a premiilor Campionatului BMU va avea loc la sfârșitul sezonului cu ocazia ultimului eveniment BMU. Toți piloții care vor primi trofee la premiера finală a Campionatului BMU trebuie să fie prezenți la acea ceremonie. Dacă piloții nu vor fi prezenți la acordarea premiului final și scuzele lor sunt considerate a fi justificate premiile pot fi luate de persoanele delegate.

MC 01.32 INSTRUCȚIUNI ȘI COMUNICARE CĂTRE CONCURENȚI

Instrucțiunile pot fi date de către Directorul Cursei și/sau Directorul de Circuit și Juriul Balcanic către Echipe și/sau piloți prin intermediul circularilor speciale în conformitate cu regulamentele în vigoare. Circularile vor fi afișate la avizierul oficial și locația acestuia trebuie să fie definită în Regulamentul Particular pentru cursă.

Toate clasificările și rezultatele antrenamentelor și curselor, precum și toate deciziile emise de oficiali, vor fi afișate la avizierul oficial.

Avizierul oficial poate fi aranjat în format digital

Orice comunicare din partea Direcției de Curse către o echipă sau un pilot trebuie să fie comunicată în scris.

În mod similar, orice comunicare de la o echipă sau un pilot către Direcția de Curse trebuie să fie făcută în scris.

AACR 01.33 COMBUSTIBIL

Depozitarea combustibilului:

Combustibilul trebuie depozitat în recipiente metalice sigilabile în boxa concurentului, în general, în cantități mici de până la 20 l și în recipiente de plastic omologate.

Echipamentele de stingere a incendiilor, dispozitivele de protecție și personalul trebuie să respecte cerințele impuse de autoritățile locale și regulamentele.

Organizatorul trebuie să aibă la dispoziție stingătoare de incendiu de dimensiunea și tipul aprobate prin reglementările locale pentru fiecare concurent din zona boxelor.

MC 01.34 PNEURI

Vezi Regulamentul Tehnic BMU!

MC 01.35 SANCTIUNE PENTRU NERESPECTAREA REGULILOR DE COMBUSTIBIL

Vezi articolul MC 01.09 de mai sus (Protest și contestații), în baza Regulilor FIM 2016.

MC 01.36 CRONOMETRAJ

Pilotii trebuie sa accepte orice model de cronometrare aprobat de FIM/FIM Europe.