



REGULAMENTUL COMPETITIEI "SPEED PARK MOTO CHALLENGE CUP BACAU 2013"

Consideratii generale

Sportivii, tehnicienii, oficialii, precum si alte persoane implicate in orice fel in organizarea si desfasurarea competitiei **"SPEED PARK MOTO CHALLENGE CUP BACAU 2013"** sunt obligati sa cunoasca si sa respecte prevederile acestui regulament si a anexelor sale.

Este responsabilitatea cluburilor/asociatiilor sau a sportivilor sa isi instruiasca proprii membri in vederea cunoasterii prevederilor acestui regulament si a anexelor sale.

Necunoasterea acestui regulament si a anexelor sale nu exonereaza pe nimeni de raspundere si de eventualele sanctiuni.

1. REGULAMENTUL SPORTIV

1.1. Concursuri

1.1.1. Etapele ce compun competitia **"SPEED PARK MOTO CHALLENGE CUP BACAU 2013"** sunt in numar de doua si fac parte din Calendarul National 2013.

1.1.2. Promotorul competitiei **"SPEED PARK MOTO CHALLENGE CUP BACAU 2013"** este **A.C.S. MOLDOVA MOTORS SPORT BACAU** iar organizator este **MOTOCLUB ARICI MOTO ARAD**.

1.1.3. Denumirii **COMPETITIEI "SPEED PARK MOTO CHALLENGE CUP BACAU 2013"** i se poate alatura denumirea partenerului principal.

1.1.4. Etapele pot fi si internationale, dar se va intocmi clasament separat.

1.1.5. Etapa I – II se va organiza pentru omologare la SuperMoto si Scutere.

1.1.6. Organizatorul va publica cu minimum 10 zile inaintea desfasurarii etapei urmatoarele documente:

- planul detaliat (cu distante si dimensiuni) al circuitului, cu amplasamentul arbitrilor de traseu, al ambulanzelor, al masinilor de stingere a incendiilor, etc.;
- programul de desfasurare a etapei (se va mentiona ora de acces la parc, ora de



revizie tehnica, ora de incepere a antrenamentelor pe clase, ora de start a curselor pe clase, etc.);

- dovada platii taxei de organizare, catre FRM, cu c/v de 100 Euro;
- copie dupa polita de asigurare de raspundere civila conform Codului Sportiv, cu o despagubire de 10.000 Euro.

1.1.7. Organizatorul va pune la dispozitie echipamentele si personalul necesar bunei desfasurari a competitiei. Este obligatorie existenta statiilor de emisie - receptie la toti comisarii de traseu.

1.1.8. Organizarea serviciului medical si a serviciului P.S.I. este obligatorie si cade in sarcina organizatorului.

1.1.9. Organizatorul isi declina orice responsabilitate pentru pagubele cauzate unei motociclete, accesoriilor si materialelor prin accident, foc sau alt incident.

1.2. Parcul

1.2.1. Accesul echipelor sau pilotilor in parcul inchis trebuie asigurat cu minimum 2 ore inaintea primului antrenament.

1.2.2. Accesul in parc al persoanelor si vehiculelor trebuie restrictionat si strict controlat.

1.2.3. In parc se va asigura un serviciu P.S.I.

1.2.4. Echipelor li se va asigura accesul la un grup sanitar si la W.C.

1.3. Oficialii

1.3.1. Oficialii delegati pentru intreaga competitie sunt:

Directorul de Concurs

- Este responsabil de respectarea prezentului regulament pe parcursul intregii competitii si de buna desfasurare a antrenamentelor si curselor. Coordoneaza diferitele compartimente ale competitiei.
- Are urmatoarele competente:
 - a) Controleaza antrenamentele si cursa, respectarea orarului si daca este necesar, propune Juriului de Concurs modificarea orarului in concordanta 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.
- i) Secretarul de Concurs
- j) Asigura secretariatul concursului.

1.3.2. Oficialii delegati pentru fiecare etapa sunt:

Directorul de Traseu

- 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.

Starterul

- Raspunde de procedurile de start.

Cronometrorul Sef

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

Alti Oficiali - Comisarii de traseu, comisarul de R.T. si parc, cronometrorii, etc. sunt numiti, dupa caz, de organizator. Numarul lor va fi stabilit la omologarea circuitului.

1.4. Juriul de Concurs



1.4.1. Este format din:

- Traistaru Sorin – Presedinte de Juriu (membru al Comisiei de Viteza & SuperMoto a FRM)
- Un reprezentant al promotorului
- Neaga Horea – reprezentant al MotoClubului Dumbravita din Timisoara

1.4.2. Atributiile Juriului de Concurs sunt urmatoarele:

1.4.2.1. Vegheaza la respectarea regulamentelor in vigoare de catre toti factorii implicati in desfasurarea concursului.

1.4.2.2. Judeca contestatiile formulate impotriva deciziilor Directorului de Concurs sau a altor incalcari ale regulamentului.

1.4.2.3. La sfârșitul primei zile de concurs, decide clasa la care vor evolua sportivii inscrisi la clasa debutanti.

1.4.3. Juriul de Concurs se va intruni de cate ori este necesar, dar obligatoriu inainte de inceperea primului antrenament si dupa incheierea antrenamentelor. La sedintele obligatorii vor lua parte si delegatii cluburilor (1 delegat pentru fiecare club), cronometrul sef, comisarul de R.T. si parc, dar fara drept de vot.

1.4.4. Hotarârile se iau cu majoritatea simpla a voturilor.

1.5. Clase

1.5.1. Clasele de concurs sunt:

1.5.1.1. Clasa Debutanti (de la 18 ani); motociclete echipate cu motoare intre 125cc - 600cc; se alearga cuplat cate 3, Cupa regionala

1.5.1.2. Clasa SuperSport (de la 16 ani) motociclete echipate cu motoare intre 400cc-750cc; se alearga cuplat cate 3, Cupa regionala

1.5.1.3. Clasa SuperBike (de la 18 ani) motociclete echipate cu motoare intre 750cc-1400cc; se alearga cuplat cate 3, Cupa regionala

1.5.1.4. Clasa SuperMoto (de la 16 ani); se alearga cuplat cate 3, Cupa Nationala de omologare

1.5.1.5. Clasa Scooter (fara restrictii); se alearga cuplat cate 3, Cupa Nationala de omologare

1.5.2. Caracteristicile tehnice ale motocicletelor trebuie sa respecte Regulamentul Tehnic.

1.5.3. In pauzele claselor oficiale, se vor organiza sesiuni de antrenament, pe clase, pentru cei care se initiaza in acest sport, contra taxei de acces avand valoarea de 200 de lei. Aceste clase nu vor avea premieri.



1.6. Inscrieri si participanti

1.6.1. Pentru a putea participa la prima etapa a COMPETITIEI "SPEED PARK MOTO CHALLENGE CUP BACAU 2013" un sportiv trebuie sa poseze urmatoarele documente: pentru toate clasele:

- actul de identitate sau actul de nastere.
- autorizatie notariala data de ambii parinti pentru minori.
- vizita medicala valabila data de medic de medicina sportiva (la circuit va fi un medic de medicina sportiva, in programul de secretariat).
- licenta si asigurare emise de FRM (la Cupa Nationala c/v a 30 eur, la Cupa Regionala c/v a 25 eur).
- achitarea taxei de participare de 200 Lei in momentul inscrierii.

1.6.2. Aceste documente vor fi depuse la secretariatul concursului inaintea reviziei tehnice, si vor ramane la FRM.

1.6.3. La oricare etapa, la una sau mai multe clase, se admite participarea unuia sau mai multor sportivi straini, in urmatoarele conditii:

- sa posede o autorizatie de start din partea federatiei sale nationale, sau sa posede un "release" dat de federatia lor nationala, in urma caruia va avea dreptul sa urmeze aceeasi procedura ca sportivii romani
- sa achite taxa de participare

1.7. Taxe si Tarife

1.7.1. Taxele si tarifele percepute pe durata evenimentului sunt urmatoarele:

- Taxa de inscriere: 200 RON
- Antrenamente libere (Joi - Vineri): 90 RON / Zi
- Boxa simpla: 80 RON / Zi
- Boxa dubla: 150 RON / Zi
- Padoc: 3 RON / M² / Zi
- Cort: 30 RON / Zi
- Camera dubla: 120 RON / Zi
- Camera 4 paturi: 180 RON / Zi
- Apartament: 200 RON / Zi



1.8. Revizia tehnica si controlul medical

1.8.1. Toate motocicletele si castile trebuiesc prezentate la revizia tehnica inainte de participarea la prima sesiune de antrenamente.

1.8.2. Un sportiv poate prezenta la revizie cate 2 motociclete pentru fiecare clasa.

1.8.3. La cererea Directorului de Concurs sau a medicului de concurs, orice sportiv trebuie sa se supuna controlului medical. Refuzul atrage dupa sine descalificarea.

1.8.4. Se vor putea face controale anti-doping in conformitate cu codul C.I.O.

1.9. Antrenamentele

1.9.1. Durata minima a sesiunilor de antrenament:

- Pentru toate clasele: Antrenamente libere / sesiune a 30 minute
- Antrenamente oficiale

1.9.2. Sfârșitul antrenamentului va fi indicat cu steagul sah alb/negru. Sportivii vor fi cronometrati in continuare pana ce vor trece de steagul sah alb/negru.

1.9.3. Intreruperea antrenamentului datorata unui accident sau altui motiv va fi indicata cu steagul rosu. Toti sportivii vor fi obligati sa revina cu viteza redusa in parc.

1.9.4. Motocicletele pot fi pornite prin impingere de catre piloti si mecanici doar in sensul de parcurgere a circuitului.

1.9.5. Este permisa schimbarea motocicletei in timpul antrenamentului.

1.10. Rezultatele antrenamentelor

1.10.1. Rezultatele antrenamentelor oficiale vor fi comunicate la sedinta tehnica si vor fi afisate la parc.

1.11. Grila de start

1.11.1. Startul se va lua cuplat cate 3 (numai la clasele de viteza, nu si la scutere si SuperMoto) de la pregrila urmand ca cronometrarea sa inceapa din momentul trecerii liniei de start.

1.11.2. In caz de egalitate, se va lua in considerare al doilea timp ca valoare, si asa mai departe.

1.12. Cursa contra cronometru

1.12.1 Cursa consta in efectuarea a 4 ture de pista consecutive.

1.12.2. O numaratoare de tururi ce va afisa numarul de tururi ramase de parcurs va fi amplasata pe linia de sosire intr-un loc vizibil pentru sportivi.



1.12.3. Lungimea unei curse odata stabilita poate fi modificata numai de Juriul de Concurs.

1.12.4. Este necesara existenta a minimum unui sistem de cronometraj cu transpondere.

1.12.5. In functie de conditiile particulare de desfasurare a fiecarei etape, Juriul de Concurs poate hotari desfasurarea cuplata a unor clase;

1.13. Procedura de start

1.13.1. Startul se va da cu motoarele pornite.

1.13.2. Cu 10 minute inaintea startului in cursa parcul se va inchide.

1.13.3. Realimentarea cu carburant sau schimbarea rezervoarelor de benzina ale motocicletelor pe grila de start este interzisa.

1.13.4. In acest moment, Directorul de Traseu va anunta cursa --uscata-- sau --uda--. Daca nu se face nici un anunt, cursa va fi considerata automat --uscata--.

1.13.5. Cu 5 minute inaintea pornirii in turul de incalzire se va afisa panoul de --5 minute--

1.13.6. Cu 3 minute inaintea pornirii in turul de incalzire se va afisa panoul de --3 minute--
Sportivii isi vor pune castile.

1.13.7. Cu 1 minut inaintea pornirii in turul de incalzire se va afisa panoul de --1 minut--.
Pe grila va ramâne câte un singur asistent pentru fiecare motocicletă, care il va ajuta pe sportiv sa porneasca motorul, dupa care va parasii grila de start.

1.13.8. Cu 30 de secunde inaintea pornirii in turul de incalzire se va afisa panoul de --30 secunde--.

1.13.9. Sportivii care nu reusesc sa-si porneasca motoarele isi vor impinge motocicletele la linia parcului unde pot incerca sa-si porneasca motoarele sau pot schimba motocicletele. Acesti sportivi vor porni in turul de incalzire de pe linia parcului si vor lua startul in cursa din spatele grilei de start.

1.13.10. Cu 5 minute inaintea startului in cursa se va da plecarea in turul de incalzire cu un steag verde. Sportivii vor parcurge un tur de incalzire urmati de o masina oficiala.

1.13.11. Dupa ce masina a depasit linia parcului, se va permite pornirea in turul de incalzire sportivilor care asteapta aici. Dupa 30 de secunde parcul se va inchide. Depasirea masinii oficiale este interzisa.

1.13.12. La intoarcerea in grila, sportivii isi vor relua locurile lor in casete, având roata din fata a motocicletei lipita de linia care delimiteaza caseta, fara a opri motorul. Un oficial va sta in fata grilei cu un steag rosu ridicat.



1.13.13. Orice pilot care are probleme cu motocicletă în turul de încălzire poate reveni la linia parcului pentru a face reparații sau pentru a schimba motocicletă.

1.13.14. Orice pilot care calează motorul pe grila de start, sau are alt gen de problemă, va rămâne pe motocicletă și va ridica un braț. Este cu desăvârșire interzisă întârzierea startului.

1.13.15. După ce sportivii și-au ocupat locurile pe grila și mașina oficială a încheiat turul, un oficial din spatele grilei va agita un steag verde, iar oficialul cu steagul roșu din fața grilei se va retrage.

1.13.16. Dacă un pilot calează motorul după darea startului, comisarii de traseu îl vor ajuta să pornească. După un număr rezonabil de încercări, sportivul va împinge motocicletă pe linia parcului, unde poate primi asistență tehnică sau poate schimba motocicletă.

1.13.17. După ce sportivii au depășit linia parcului, comisarul de parc va permite sportivilor de aici să ia startul în cursă.

1.14. Curse --ude-- și --uscate--

1.14.1. Orice cursă trebuie catalogată drept --uda-- sau --uscata--. Catalogarea va fi anunțată pe grila prin afișarea unui panou corespunzător. Dacă nu se afișează nici un panou, cursa va fi considerată --uscata--.

1.14.2. Curse --uscate-- O cursă --uscata-- poate fi întreruptă numai de Directorul de Concurs, dacă acesta consideră că modificarea condițiilor atmosferice impune schimbarea pneurilor.

1.14.3. Curse --ude-- O cursă --uda-- nu poate fi întreruptă datorită schimbării condițiilor atmosferice.

1.14.4. Cursele întrerupte datorită condițiilor atmosferice vor fi reluate drept curse --ude--.

1.15. Propulsia

1.15.1. În timpul unei curse, o motocicletă poate fi propulsată doar de puterea propriului motor, de forța musculară a sportivului sau de forța gravitațională.

1.15.2. Cu excepția cazurilor exprese prevăzute de acest regulament, ajutorul străin este interzis.

1.16. Conduita în timpul antrenamentelor și curselor

1.16.1. Sportivii sunt obligați să respecte semnificația steagurilor și a panourilor de semnalizare.

1.16.2. Sportivii trebuie să concureze într-o manieră responsabilă care să nu pună în



pericol pe ceilalti sportivi sau pe alti participanti. Utilizarea motocicletelor in parc, cu exceptia pornirii motorului si a deplasarii spre si de la linia parcului este interzisa. in parc viteza maxima de deplasare nu va depasi 40 km/ora.

1.16.3. Un sportiv care din diverse motive a parasit traseul, va reintra pe circuit doar printr-un punct indicat de comisarul de traseu sau printr-un punct care nu ii va conferi vreun avantaj. Este interzisa scurtcircuitarea traseului. Nerespectarea acestor prevederi va fi sanctionata cu o penalizare de 10 secunde pentru fiecare abatere. La a 3-a abatere in cursa, sportivul in cauza va fi descalificat. Eliminarea de catre un sportive a unei parti din traseu se sanctioneaza cu descalificarea. Daca abaterea are loc in timpul antrenamentelor oficiale, timpul obtinut in turul respectiv nu va fi luat in considerare.

1.16.4. In urma unei cazaturi, comisarii de traseu pot tine motocicleta in timp ce sportivul face remedieri fara ajutor strain si pot ajuta la pornirea motorului.

1.16.5. Daca un sportiv abandoneaza, el trebuie sa isi parcheze motocicleta intr-un loc sigur, indicat de comisarii de traseu. Este interzisa rulara pe circuit cu viteza redusa in timpul desfasurarii cursei.

1.16.6. Daca sportivul apreciaza ca defectiunea poate fi remediata, el se va deplasa spre parc pe o trasa cat mai departata de trasa ideala.

1.16.7. Sportivii pot intra la parc in timpul cursei pentru schimbarea pneurilor sau pentru a efectua reparatii; aceste operatiuni pot fi efectuate in fata standurilor echipelor lor. Sportivii pot fi ajutati de mecanici atât la aceste operatiuni, cat si la repornirea motocicletelor. Realimentarea motocicletelor cu benzina este interzisa in afara standurilor sau a zonelor special stabilite de organizator.

1.16.8. Transportarea pe motocicleta a unui pasager este interzisa.

1.16.9. Rulara sau impingerea motocicletei in contra sens este interzisa.

1.16.10. Este interzisa propagarea oricarui semnal intre motocicleta si o alta persoana sau echipament, cu exceptia semnalului transponderului de cronometraj, a mesajelor scrise pe panoul de semnalizare al echipei sau de semnele facute de sportiv.

1.16.11. Oprirea pe circuit in timpul antrenamentelor si curselor este interzisa.

1.16.12. Exersarea startului este permisa doar in conditii de maxima siguranta, dupa afisarea steagului sah alb/negru si inafara trasei ideale.

1.16.13. Scoaterea castii se traduce prin abandon.



1.17. Semnificatia steagurilor

1.17.1. Steaguri de informare:

- Steagul national - poate fi folosit pentru darea startului
- Steagul verde - traseul este liber. Se arata in toate posturile de comisar de traseu in timpul antrenamentelor, curselor, turului de recunoastere si turului de incalzire daca nu este necesara aratarea altui steag. Se arata in postul de comisar de traseu imediat urmator ultimului post care a necesitat aratarea steagului galben. Este agitat de starter pentru a da plecarea in turul de incalzire. Este agitat la linia parcului când aceasta este deschisa.
- Steagul cu dungi galbene si rosii - ulei, apa, sau alta substanta afecteaza aderența in portiunea respectiva a circuitului. Se arata la postul de unde incepe incidentul.
- Steagul albastru - lasa-te depasit. Se arata la postul de comisar de traseu când un sportiv este pe punctul de a fi depasit de un sportiv mai rapid in timpul antrenamentelor, sau cu un tur in timpul cursei.
- Steagul sah alb/negru - agitat la linia de sosire indica terminarea antrenamentului sau a cursei.

1.17.2. Steaguri de instructiuni obligatorii

- Steagul galben - agitat de comisarii de traseu indica prezenta unui pericol in fata. Sportivii trebuie sa reduca viteza si sa fie pregatiti sa opreasca. Depasirea este interzisa pana la postul unde se arata steagul verde. in timpul turului de recunoastere va fi agitat in toate posturile pentru a arata pozitia acestora pe circuit.
- Steagul verde cu dunga galbena - un vehicul de interventie se afla pe traseu. Agitat de un comisar de traseu arata ca sportivul va intalni vehiculul in sectiunea respectiva. Depasirea unui alt sportiv este interzisa. Daca vehiculul se opreste pe traseu, se va arata alaturi de steagul alb si steagul galben.
- Steagul rosu - se agita când cursa sau antrenamentul sunt intrerupte. Sportivii se vor intoarce incet in parc. Se arata la linia parcului când acesta se inchide. Se va arata la grila de start la sfarsitul turului de recunoastere si a celui de incalzire. Poate fi folosit pentru inchiderea traseului.
- Steagul negru - aratat impreuna cu numarul de concurs unui sportiv, indica descalificarea acestuia. El trebuie sa se retraga in parc la incheierea turului respectiv



si nu mai are voie sa reia cursa.

- Steagul negru cu disc portocaliu - aratat impreuna cu numarul de concurs unui sportiv,el este informat ca motocicleta sa este periculoasa si ca trebuie sa paraseasca imediat circuitul.

1.18. Posturile Comisarilor de Traseu

Pozitia posturilor Comisarilor de traseu va fi definitivata la omologarea traseului.

1.19. Intreruperea unei curse

1.19.1. Daca Directorul de Concurs hotaraste intreruperea cursei, atunci se va arata steagul rosu la linia de sosire si in toate posturile de arbitraj de traseu. Sportivii sunt obligati sa reduca imediat viteza si sa se intoarca la parc. Rezultatele vor fi cele luate la sfârsitul ultimului tur dinaintea aratarii steagului rosu incheiat de toti sportivii din tur cu liderul de la momentul intreruperii cursei.

1.19.2. Daca se intrerupe cursa in ultimul tur, clasamentul se va face astfel:

1.19.2.1. Se va face clasamentul partial de la sfârsitul cursei tuturor sportivilor carora li s-a aratat steagul sah inaintea intreruperii cursei.

1.19.2.2. Se va face clasamentul de la sfârsitul penultimului tur tuturor sportivilor carora nu li s-a aratat steagul sah inaintea intreruperii cursei.

1.19.2.3. Clasamentul final va fi stabilit prin combinarea celor doua clasamente partiale dupa procedeul ture/timp.

1.19.3. Daca liderul cursei si ceilalti sportivi din tur cu el au parcurs mai putin de 3 tururi pana la intreruperea cursei, atunci cursa se va relua de la inceput. Daca acest lucru nu este posibil, atunci cursa va fi anulata.

1.19.4. Daca liderul cursei si sportivii din tur cu el au parcurs mai mult de 3 tururi, dar mai putin de 1/3 din numarul total de tururi al cursei rotunjit la numarul intreg inferior, atunci cursa va fi reluata conform art.1.22.4.2, clasamentul fiind facut prin aditionarea tururilor si timpilor din cele doua curse. Daca reluarea cursei este imposibila, atunci rezultatele vor conta si se vor atribui -- din puncte.

1.19.5. Daca liderul cursei si sportivii din tur cu el au parcurs 2/3 din numarul total de tururi al cursei, atunci cursa va fi considerata completa si se vor acorda punctele respective.

1.20. Reluarea unei curse intrerupte

1.20.1. Daca o cursa trebuie reluata, aceasta trebuie sa se faca cât mai repede cu putinta, in



functie de conditiile traseului. De indata ce sportivii s-au reintors in parc, Directorul de Traseu va anunta ora de reluare a procedurii de start, care, daca starea traseului o permite, nu va fi mai târzie de 10 minute de la afisarea steagului rosu.

1.20.2. Rezultatele primei parti a cursei trebuiesc afisate inaintea reluarii procedurii de start.

1.20.3. Procedura de start va fi cea normala (descrisa in paragraful 1.14).

1.20.4. Conditiiile pentru cursa reluata vor fi urmatoarele:

1.20.4.1. in cazul descris in alineatul 1.21.3:

1.20.4.1.1. Toti sportivii pot relua startul.

1.20.4.1.2. Motocicletele pot fi schimbate sau reparate. Este permisa realimentarea.

1.20.4.1.3. Numarul de tururi va fi cel initial.

1.20.4.1.4. Grila de start va fi cea initiala.

1.20.4.2. in cazul descris in alineatul 1.21.4:

1.20.4.2.1. Pot relua startul doar sportivii care au terminat prima parte a cursei.

1.20.4.2.2. Motocicletele pot fi reparate sau schimbate. Realimentarea este permisa.

1.20.4.2.5. Clasamentul final va fi facut pe baza aditionarii rezultatelor fiecarui sportiv clasificat in ambele parti ale cursei pe principiul ture/timp.

1.21. Sfârșitul unei curse si rezultatele

1.21.1. Când liderul cursei a parcurs numarul de tururi stabilit pentru cursa respectiva, i se va arata steagul sah, lui si sportivilor urmatori care trec linia de sosire.

1.21.2. Din momentul in care a fost aratat steagul sah, nici un sportiv nu mai poate iesi din parc pe circuit.

1.22. Parcul inchis

La sfârșitul cursei, primele trei motociclete plus oricare motociclete indicate de Directorul de Concurs vor fi depuse in parcul inchis pentru eventuale proteste. Ele vor putea fi ridicate dupa incheierea timpului regulamentar de depunere a protestelor.

1.23. Puncte si clasamente

1.23.1. Sportivii vor concura in Competitia **"SPEED PARK MOTO CHALLENGE CUP BACAU 2013"**

1.23.2. Va fi declarat câștigator sportivul cu cel mai bun timp obtinut in cele 5 tururi.

1.23.3. In caz de egalitate , se va lua in calcul timpul urmator obtinut .



1.23.4. Primii trei clasati la fiecare cursa sunt obligati sa participe la festivitaea de premiere si la conferinta de presa, daca aceasta este organizata, echipati in combinezon.

1.24. Premii

1.24.1. Se vor premia primele 3 locuri la toate clasele.

2. REGULAMENTUL TEHNIC

2.1. Motociclete

2.2. Caracteristicile constructive ale motocicletelor vor fi cele stipulate in regulamentele F.I.M., cu urmatoarele precizari:

2.2.2. Manete

2.2.2.1. Capatul manetelor va umplut cu un material solid sau cu cauciuc.

2.2.2.2. Repararea manetelor din aliaje usoare prin sudare este interzisa.

2.2.3. Leviere de control

2.2.3.1. Toate leviererele de pe manete trebuie sa se termine cu o bila cu diametrul minim de 16mm, aceasta bila poate fi turtita; marginile trebuie sa ramâna rotunjite, iar grosimea minima trebuie sa fie de 14mm; aceasta bila trebuie sa fie o parte integranta a levierului.

2.2.4. Clasa SuperBike

2.2.4.1. Motociclete cu motoare de minim 601 si maxim de 1000 cmc pentru motoare in 4 cilindri, 1000 cmc pentru motoare in 3 cilindri, 1200 cmc pentru motoare in 2 cilindri;. Aceste motociclete vor fi in conformitate cu prevederile regulamentului tehnic al FIM.

2.2.4.2. Singurele modificari ce pot fi aduse sistemului de admisie sunt acele, jicloarele, clapetele de acceleratie, injectoarele de carburant, si pâlniile de admisie a aerului.

2.2.4.3. Cadrul principal nu poate fi modificat decât prin adaugarea de gauri pentru montarea componentelor admise(carene, amortizor de ghidon, etc.).

2.2.4.4. Se pot folosii orice tip de anvelopa. Grosimea stratului de rulare trebuie sa fie inaintea intrarii in antrenamente sau cursa de cel putin 2,5mm.

2.2.4.5. Scaritele de suport a picioarelor pot fi inlocuite, modificate, dar trebuie sa pastreze prinderile originale de pe cadru. Scaritele care nu se pliaza trebuie sa aiba capatul din material dur (aluminu, plastic sau similar) o sfera cu diametrul de minim 8mm.

2.2.4.6. Manetele, leviererele si cablurile lor pot fi modificate sau inlocuite. Trebuie sa se



pastreze butonul de oprirea al motorului.

2.2.4.7. Carenele, protectiile de noroi si alte parti ale caroseriei trebuie sa pastreze forma motocicletei omologate.

2.2.4.8. Parbrizul poate fi inlocuit.

2.2.4.9. Conductele de aer de la carene la cutia filtrului de aer pot fi inlocuite sa modificate.

2.2.4.10. Carena inferioara trebuie construita in asa fel incat in cazul unei defectiuni sa poata retine minim 5 litri de lichid. Marginea gaurilor din carena inferioara trebuie sa fie mai sus cu cel putin 50 mm de punctul cel mai de jos al carenei.

2.2.4.11. Radiatorul poate fi inlocuit sau modificat. Se pot monta radiatoare si racitoare de ulei suplimentare.

2.2.4.12. Cutia filtrului de aer poate fi modificata sau inlocuita. Se poate inlocui sau scoate filtrul de aer. Conductele de evacuarea gazelor din carter trebuie sa fie conectate la cutia filtrului de aer. Sistemul trebuie sa poata retine in urma unei defectiuni pana la 1litru de lichid.

2.2.4.12. Computerul motorului(ECU),pompa de benzina, regulatorul de presiune, bujiile,fisele pot fi modificate sau inlocuite.

2.2.4.13. Axele cu came, rotile dintate ale axelor, valvele, arcurile valvelor, scaunele valvelor,pot fi modificate sau inlocuite.

2.2.4.14. Metoda de inchidere a valvelor trebuie sa ramâna aceeasi cu a motorului omologat.

2.2.4.15. Tachetii trebuie sa pastreze caracteristicile celor omologate(material si dimensiuni)

2.2.4.16. Chiuloasa poate fi modificata. Trebuie pastrat numarul de guri de admisie si evacuare. Lustruirea si modificarea gurilor de admisie si evacuare(porting) este permisa.

2.2.4.17. Rata de compresie poate fi modificata. Camera de ardere poate fi modificata.

2.2.4.18. Arborele cotit, biebele, pistoanele pot fi modificate sau inlocuite.

2.2.4.19. Rapoartele din cutia de viteza, si rapoartele pinionului si a rotii dintate de pe roata pot fi schimbate.

2.2.4.20. Mecanisme suplimentare de selectie a treptei de viteza, ca sistemele "quick shift" sunt permise. Ambreiajul poate fi modificat sau inlocuit; este permis limitator de moment.

2.2.4.21. Sistemul electric poate fi modificat sau inlocuit.

2.2.4.22. Sistemul de evacuare poate fi modificat sau inlocuit. Numarul si pozitia tobelor finale trebuie sa ramâna similare cu cele omologate.



2.2.4.23. Invelirea in material termorezistent este permisa doar in zona piciorului pilotului sau pentru a proteja carena de caldura.

2.2.4.24. Pot fi inlaturate: instrumente de bord, tuometru, vitezometru, ventilatorul radiatorului, protectia superioara a lantului.

2.2.4.25. Trebuie inlaturate: farul, stopul, semnalizatoarele (daca nu sunt incorporate), oglinzile retrovizoare, claxonul, numarul si prinderea acestuia, cutia de scule, cleme de prindere a bagajelor, scaritele pasagerului, mânerile de sustinere ale pasagerului, bari de protectie.

2.2.4.26. Trebuie modificate: acceleratia trebuie sa se inchida automat când nu este actionata cu mana.

2.2.4.27. Echipamente electronice suplimentare pot fi folosite.

2.2.5. Clasa Debutanti

2.2.5.1. Motociclete cu motoare de minim 401cmc si maxim de 600 cmc;

2.2.5.2. Furcile fata pot fi inlocuite partial sau integral.

2.2.5.3. Se poate adauga sau schimba amortizorul de ghidon. Acesta nu trebuie sa limiteze miscarea furcilor.

2.2.5.5. Bascula spate se poate inlocui sau modifica.

2.2.5.6. Pe bascula spate trebuie montata o aparatoare de lant astfel incât sa reduca posibilitatea ca orice parte a corpului pilotului sa fie prinsa intre bascula, traseul inferior al lantului si roata dintata a rotii spate.

2.2.5.7. Suspensia spate poate fi inlocuita. Bratele de prindere a suspensiei spate pot fi inlocuite. Prinderea originala de pe cadru (daca exista) trebuie folosita pentru prinderea amortizorului , a bratelor si a axelor de pivotare.

2.2.5.8. Rotile pot fi inlocuite. Rotile trebuie sa aiba un certificat de siguranta dat de producator. Diametrul minim este de 16", Latimea minima a jantei fata este de 4"; Latimea minima a jantei spate este de 6.25";

2.2.5.9. Cilindrul pompei frânei fata poate fi inlocuita sau modificata

2.2.5.10. Cilindrul pompei frânei spate poate fi inlocuita sau modificata

2.2.5.11. Etrierii spate si fata, placutele de frâna, furtunurile discurile de frâna pot fi inlocuiti sau modificati . Toate componentele trebuie sa aiba un certificat de siguranta dat de producator.



2.2.5.12. Se pot folosi orice tip de anvelopa. Grosimea stratului de rulare trebuie sa fie inaintea intrarii in antrenamente sau cursa de cel putin 2,5mm.

2.2.5.13. Scaritele de suport a picioarelor pot fi inlocuite, modificate, dar trebuie sa pastreze prinderile originale de pe cadru. Scaritele care nu se pliaza trebuie sa aiba capatul din material dur (aluminiu, plastic sau similar) o sfera cu diametrul de minim 8mm.

2.2.5.14. Manetele, levieretele si cablurile lor pot fi modificate sau inlocuite. Trebuie sa se pastreze butonul de oprire al motorului.

2.2.5.15. Carenele, protectiile de noroi si alte parti ale caroseriei trebuie sa pastreze forma motocicletei omologate.

2.2.5.16. Parbrizul poate fi inlocuit.

2.2.5.17. Conductele de aer de la carene la cutia filtrului de aer pot fi inlocuite sau modificate.

2.2.5.18. Carena inferioara trebuie construita in asa fel incat in cazul unei defectiuni sa poata retine minim 5 litri de lichid. Marginea gaurilor din carena inferioara trebuie sa fie mai sus cu cel putin 50 mm de punctul cel mai de jos al carenei. Carena trebuie sa aiba un dop ce poate fi deschis doar la indicatia Directorului de Concurs intr-o cursa declarata –uda--.

2.2.5.19. Rezervorul poate fi inlocuit sau modificat. Toate rezervoarele trebuie umplute cu material de prevenire a extinderii focului sau cu o spuma multicelulara.

2.2.5.20. Rezervoarele din fibre de carbon, fibra de sticla sau alte materiale compozite trebuie sa respecte standardele FIM cu privire la rezervoare sau sa contina o spuma multicelulara.

2.2.5.21. Capacitatea maxima a rezervorului nu poate depasi 24litrii.

2.2.5.22. Radiatorul poate fi inlocuit sau modificat. Se pot monta radiatoare si racitoare de ulei suplimentare.

2.2.5.23. Cutia filtrului de aer poate fi modificata sau inlocuita. Se poate inlocui sau scoate filtrul de aer. Conductele de evacuarea gazelor din carter trebuie sa fie conectate la cutia filtrului de aer. Sistemul trebuie sa poata retine in urma unei defectiuni pana la 1litru de lichid.

2.2.5.24. Computerul motorului(ECU),pompa de benzina, regulatorul de presiune, bujiile,fisele pot fi modificate sau inlocuite.

2.2.5.25. Axele cu came, rotile dintate ale axelor, valvele, arcurile valvelor, scaunele valvelor, pot fi modificate sau inlocuite.

2.2.5.26. Metoda de inchidere a valvelor trebuie sa ramana aceeasi cu a motorului omologat.



2.2.5.27. Tachetii trebuie sa pastreze caracteristicile celor omologate(material si dimensiuni)

2.2.5.28. Chiuloasa poate fi modificata. Trebuie pastrat numarul de guri de admisie si evacuare. Lustruirea si modificarea gurilor de admisie si evacuare(porting) este permisa.

2.2.5.29. Rata de compresie poate fi modificata. Camera de ardere poate fi modificata.

2.2.5.30. Arborele cotit, bielele, pistoanele pot fi modificate sau inlocuite.

2.2.5.31. Toate capacele laterale care acopera cavitati prin care circula ulei si pot ajunge in contact cu solul in cazul unei cazaturi, pot fi protejate cu un strat suplimentar din material compozite, carbon sau Kevlar®.Placi din aluminiu sau otel sunt permise.

2.2.5.32. Rapoartele din cutia de viteza, si rapoartele pinionului si a rotii dintate de pe roata pot fi schimbate.

2.2.5.33. Mecanisme suplimentare de selectie a treptei de viteza, ca sistemele “quick shift” sunt permise. Ambreiajul poate fi modificat sau inlocuit; este permis limitator de moment.

2.2.5.34. Sistemul electric poate fi modificat sau inlocuit.

2.2.5.35. Sistemul de evacuare poate fi modificat sau inlocuit. Numarul si pozitia tobelor finale trebuie sa ramâna similare cu cele omologate.

2.2.5.36. Invelirea in material termorezistent este permisa doar in zona piciorului pilotului sau pentru a proteja carena de caldura.

2.2.5.37. Pot fi inlaturate: instrumente de bord, tuometru, vitezometru, ventilatorul radiatorului, protectia superioara a lantului.

2.2.5.38. Trebuie inlaturate: oglinzile retrovizoare, claxonul, numarul si prinderea acestuia, cutia de scule, cleme de prindere a bagajelor, scaritele pasagerului, mânerele de sustinere ale pasagerului, bari de protectie.

2.2.5.39. Farul,stopul, semnalizatoarele (daca nu sunt incorporate) trebuie inlaturate sau acoperite cu o folie ce limiteaza imprastierea cioburilor in cazul unei cazaturi.

2.2.5.40. Trebuie modificate: acceleratia trebuie sa se inchida automat când nu este actionata cu mana, toate dopurile si suruburile ce sunt conectate la o cavitate prin care circula ulei, trebuie asigurate cu fir de sarma.

2.2.5.41. Echipamente electronice suplimentare pot fi folosite.

2.2.6. Clasa Super Sport

2.2.6.1. Motociclete cu motoare de minim 401 cmc si maxim de 750 cmc pentru motoare in 4 cilindri, 675 cmc pentru motoare in 3 cilindri, 750 cmc pentru motoare in 2 cilindri; sunt



admise numai pneuri de strada (cu numar de omologare); exceptie fac pneurile de ploaie pentru cursele declarate „cursa uda”; motocicletele corespunzatoare acestei clase nu pot participa la clasa Super Bike. Aceste motocicletele vor fi in conformitate cu prevederile regulamentului tehnic al FIM.

2.2.6.2. Sistemul de carburatie trebuie sa ramâna cel omologat.

2.2.6.3. Cadrul principal nu poate fi modificat decât prin adaugarea de gauri pentru montarea componentelor admise(carene, amortizor de ghidon, etc.).

2.2.6.4. Toate motocicletele trebuie sa prezinte un numar de identificare pe cadru

2.2.6.5. Furcile fata nu pot fi inlocuite. Se pot modifica componentele interioare ale furcilor. Arcurile se pot inlocuii.

2.2.6.6. Se poate adauga sau schimba amortizorul de ghidon. Acesta nu trebuie sa limiteze miscarea furcilor.

2.2.6.7. Bascula spate nu se poate inlocuii sau modifica.

2.2.6.8. Pe bascula spate trebuie montata o aparatoare de lant astfel încât sa reduca posibilitatea ca orice parte a corpului pilotului sa fie prinsa intre bascula, traseul inferior al lantului si roata dintata a rotii spate.

2.2.6.9. Suspensia spate poate fi inlocuita. Bratele de prindere a suspensiei spate nu pot fi inlocuite. Prinderea originala de pe cadru (daca exista) trebuie folosita pentru prinderea amortizorului , a bratelor si a axelor de pivotare.

2.2.6.10. Rotile nu pot fi inlocuite.

2.2.6.11. Cilindrul pompei frânei fata sau spate nu poate fi inlocuita sau modificata

2.2.6.12. Etrierii spate sau fata nu pot fi inlocuiti sau modificati

2.2.6.13. Placutele de frâna, furtunurile, discurile de frâna pot fi inlocuite sau modificate;acestea trebuie sa pastreze dimensiunile si pozitiile omologate..

2.2.6.14. Sunt admise anvelope tip SLICK si anvelope omologate pentru folosire pe drumurile publice. in cazul unei curse declarate -UDA- se pot folosi anvelope special de ploaie marcate “Not for Highway Use” sau “NHS”. Grosimea stratului de rulare trebuie sa fie inaintea intrarii in antrenamente sau cursa de cel putin 2,5mm.

2.2.6.15. Scaritele de suport a picioarelor pot fi inlocuite, modificate, dar trebuie sa pastreze prinderile originale de pe cadru. Scaritele care nu se pliaza trebuie sa aiba capatul din material dur (aluminiu, plastic sau similar) o sfera cu diametrul de minim 8mm.



- 2.2.6.16. Manetele, levieretele si cablurile lor pot fi modificate sau inlocuite. Trebuie sa se pastreze butonul de oprire al motorului.
- 2.2.6.17. Carenele, protectiile de noroi si alte parti ale caroseriei trebuie sa pastreze forma motocicletei omologate.
- 2.2.6.18. Parbrizul poate fi inlocuit. Materialul trebuie sa fie transparent.
- 2.2.6.19. Conductele de aer de la carene la cutia filtrului de aer pot fi inlocuite sau modificate.
- 2.2.6.20. Carena inferioara trebuie construita in asa fel incat in cazul unei defectiuni sa poata retine minim 5 litri de lichid. Marginea gaurilor din carena inferioara trebuie sa fie mai sus cu cel putin 50 mm de punctul cel mai de jos al carenei. Carena trebuie sa aiba un dop ce poate fi deschis doar la indicatia Directorului de Concurs intr-o cursa declarata –uda-- . Aripa fata trebuie sa pastreze forma omologata.
- 2.2.6.21. Rezervorul Nu poate fi inlocuit sau modificat.
- 2.2.6.22. Radiatorul si racitorul de ulei pot fi inlocuite sau modificate.
- 2.2.6.23. Cutia filtrului de aer Nu poate fi modificata. Se poate inlocui sau scoate filtrul de aer. Conductele de evacuarea gazelor din carter trebuie sa fie conectate direct la cutia filtrului de aer.
- 2.2.6.24. Computerul motorului (ECU), pompa de benzina, regulatorul de presiune, bujiile, fisele, pâlniile de admisie a aerului pot fi modificate sau inlocuite.
- 2.2.6.25. Axele cu came, roțile dintate ale axelor, valvele, pot fi modificate.
- 2.2.6.26. Metoda de inchidere a valvelor trebuie sa ramâna aceeași cu a motorului omologat.
- 2.2.6.27. Tachetii trebuie sa ramâna cei omologati
- 2.2.6.28. Chiuloasa, roțile dintate ale axelor, arcurile valvelor, scaunele valvelor pot fi modificate. Trebuie pastrat numarul de guri de admisie si evacuare. Lustruirea si modificarea gurilor de admisie si evacuare (porting) este permisa.
- 2.2.6.29. Rata de compresie poate fi modificata. Camera de ardere poate fi modificata doar prin inlaturare de material.
- 2.2.6.30. Arborele cotit, biebele, pistoanele NU pot fi modificate sau inlocuite.
- 2.2.6.31. Toate capacele laterale care acopera cavitati prin care circula ulei si pot ajunge in contact cu solul in cazul unei cazaturi, trebuie protejate cu un strat suplimentar din material compozite, carbon sau Kevlar®. Placi din aluminiu sau otel sunt permise.
- 2.2.6.32. Rapoartele din cutia de viteza, si rapoartele pinionului si a rotii dintate de pe roata



pot fi schimbate.

2.2.6.33. Mecanisme suplimentare de selectie a treptei de viteza, ca sistemele “quick shift” sunt permise. Ambreiajul poate fi modificat sau inlocuit; este permis limitator de moment (slippery clutch).

2.2.6.34. Sistemul electric poate fi modificat sau inlocuit. Poate fi modificata pozitia si dimensiunea acumulatorului.

2.2.6.35. Sistemul de evacuare poate fi modificat sau inlocuit. Numarul si pozitia tobelor finale trebuie sa ramâna similare cu cele omologate.

2.2.6.36. Invelirea in material termorezistent este permisa doar in zona piciorului pilotului sau pentru a proteja carena de caldura.

2.2.6.37. Pot fi inlaturate sau modificate: bujii, rulmenti, lichid de frâna, ulei, protectia superioara a lantului.

2.2.6.38. Trebuie inlaturate: farul, stopul, semnalizatoarele (daca nu sunt incorporate), oglinzile retrovizoare, claxonul, numarul si prinderea acestuia, cutia de scule, cleme de prindere a bagajelor, scaritele pasagerului, mânerile de sustinere ale pasagerului, bari de protectie.

2.2.6.39. Trebuie modificate: acceleratia trebuie sa se inchida automat când nu este actionata cu mana, toate dopurile si suruburile ce sunt conectate la o cavitate prin care circula ulei, trebuie asigurate cu fir de sarma.

2.2.6.40. Echipamente electronice suplimentare pot fi folosite.

2.3. Numere de concurs

Sunt obligatorii 3 numere de concurs asezate unul frontal si doua lateral pe motocicletă, perfect vizibile de catre public si oficiali.

2.3.1. Dimensiuni:

Cifrele vor fi de 140mm inaltime, 80mm latime si 25mm grosimea liniei. Cifrele vor fi distantate la 15mm intre ele.

Placa de numar va fi de minimum 285mm latime si 235mm inaltime. Inclinatia numarului frontal va fi de maximum 30 de grade fata de verticala.

2.3.2. Culorile si felul

- Clasa debutanti -- fond alb, cifre albastre pentru 600cmc; fond alb, cifre negre pentru 100cmc, numere natural



- Clasa Super Sport -- fond alb, cifre albastre, numere natural
- Clasa Super Bike -- fond alb, cifre negre, numere naturale

2.4. Echipamentul de protectie

2.4.1. Este obligatorie purtarea unui combinezon din piele sau din alt material rezistent la temperatura inalta si la frictiunea cu asfaltul.

2.4.2. Este obligatorie purtarea cizmelor si a manusilor din piele.

2.4.3. Este obligatorie purtarea castii de protectie, precum si a parbrizului sau a ochelarilor de protectie. Casca trebuie sa fie in perfecta stare, de masura potrivita, cu sistemul de fixare intact, fara crapaturi sau alte urme vizibile de accident.

2.5. Revizia tehnica

2.5.1. Revizia tehnica va fi efectuata la fiecare etapa de Comisarul de R.T. conform programului etapei si sub supravegherea Directorului de Concurs.

2.5.2. Comisarul de R.T. va fi la dispozitia Directorului de Concurs pe intreaga perioada de desfasurare a etapei pentru a efectua eventuale revizii tehnice dictate de acesta.

2.5.3. Prezentarea unei motociclete la revizia tehnica va fi considerata implicit o declaratie de conformitate cu regulamentul tehnic.

2.5.4. Comisarul va verifica fiecare motocicleta din punct de vedere al sigurantei cursei, si aleator din punct de vedere al respectarii altor prevederi ale regulamentului tehnic.

2.5.5. La sfârșitul verificării se va lipi un abtibil pe cadrul motocicletei care atesta ca acea motocicleta a trecut verificarea tehnica.

2.5.6. Motocicletele vor fi verificate in numele echipelor, putând fi utilizate de oricare sportiv inregistrat la clasa respectiva (maximum 2 motociclete de sportiv).

2.5.7. Motocicletele trebuie prezentate la verificarea tehnica intr-o estetica corespunzatoare

2.5.8. Orice motocicleta angrenata intr-un accident va fi automat reverificata tehnic.

2.5.9. La sfârșitul fiecărei curse, Comisarul de R.T. va avea grija ca primele 3 motociclete clasate in cursa, precum si oricare alta motocicleta indicata de Directorul de Concurs sa fie depuse in parcul inchis pe perioada regulamentara de proteste, si va supraveghea demontarea in urma unui eventual protest.

3. CODUL DE DISCIPLINA SI ARBITRAJ

3.1. Principii



3.1.1. Participantii, oficialii si organizatorii sunt obligati sa respecte prevederile Regulamentului **COMPETITIEI "SPEED PARK MOTO CHALLENGE CUP BACAU 2013"** .

3.1.2. Tinuta sportiva adecvata si obligatorie in parc, pe linia boxelor si la start, pe toata durata desfasurarii competitiei.

3.1.3. Agresiunea fizica si verbala se sanctioneaza.

3.1.4. Violarea dovedita a acestor prevederi va atrage sanctiunile prevazute in acest capitol, sau in alte capitole ale acestui regulament.

3.2. Sanctiuni

➤ Sanctiunile sunt:

- avertismentul
- amenda
- penalizarea de timp
- descalificarea
- retragerea punctelor
- suspendarea
- excluderea

3.2.1. Definirea sanctiunilor

3.2.1.1. Avertismentul: poate fi facut in particular sau in public.

3.2.1.2. Amenda: intre 50EUR si 200EUR platibili in lei la cursul B.N.R.

3.2.1.3. Penalizarea de timp: penalizare de pana la 2 minute ce duce la retrogradarea sportivului in clasamentul final.

3.2.1.4. Descalificarea: poate fi dintr-o etapa, dintr-un antrenament (steag negru, steag negru cu disc portocaliu), din cursa (steag negru, steag negru cu disc portocaliu), sau de la rezultatele cursei.

3.2.1.5. Retragera punctelor: pierderea punctelor obtinute in etapele deja disputate.

3.2.1.6. Suspendarea: pierderea dreptului de participare la una sau mai multe etape ale **COMPETITIEI "SPEED PARK MOTO CHALLENGE CUP BACAU 2013"** .

3.2.1.8. Excluderea: pierderea definitiva si completa a dreptului de participare in orice activitate de sub egida promotorului.

3.2.2. Cumulul de sanctiuni



- Se pot dicta mai multe sanctiuni simultane impotriva celor vinovati.

3.3. Organele de disciplina si de apel

- Acestea sunt:

- Directorul de Concurs
- Juriul de Concurs
- Comisia de judecare a contestatiilor

3.3.1. Directorul de Concurs

3.3.1.1. Autoritate si competenta

- Directorul de Concurs poate sanctiona automat:

- sportivi, participanti, oficiali si organizatori pentru incalcari ale regulamentului petrecute in timpul unei etape.
- orice actiune voluntara sau involuntara a unei persoane sau grup de persoane savârsita impotriva prezentului regulament sau a indicatiilor unui oficial in timpul unei etape.
- orice act de coruptie, fraudă, sau care prejudiciaza interesele competitiei sau sportului, savârsit de o persoana sau de un grup de persoane in timpul unei etape.

3.3.1.2. Sanctiuni ce pot fi dictate de Directorul de Concurs

- avertisment
- amenda
- penalizare de timp
- descalificare

- Directorul de Concurs poate cere Comisiei de judecare a contestatiilor aplicarea unei sanctiuni mai severe.

- Nerespectarea hotarârilor Directorului de Concurs atrage dupa sine descalificarea.

3.3.2. Juriul de Concurs

- Este format din:

- Delegatul Federal (presedinte de juriu)
- Directorul de Concurs
- Directorul de Traseu

3.3.2.1. Competenta

Juriul de Concurs judeca toate protestele formulate impotriva hotarârilor luate de Directorul de Concurs sau a altor incâlciri ale regulamentelor in vigoare.



3.3.2.2. Sanctiuni ce pot fi dictate de Juriul de Concurs in urma unui protest

- avertisment
- amenda
- penalizare de timp
- descalificare

3.3.3. Comisia de judecare a contestatiilor

- Este formata din membri numiti de promotor la propunerile cluburilor participante la competitie.

3.3.3.1. Competenta

Comisia de judecare a contestatiilor judeca toate contestatiile formulate impotriva hotarârilor luate de Juriul de Concurs. Comisia de judecare a contestatiilor decide asupra cererilor formulate de Directorul de Concurs sau de Juriul de Concurs.

3.3.3.2. Sanctiuni ce pot fi dictate de Comisia de judecare a contestatiilor

- avertisment
- amenda
- penalizare de timp
- descalificare
- retragerea punctelor
- suspendare
- excludere

3.4. Proteste

3.4.1. Dreptul la protest

Orice persoana (sportiv, membru al unei echipe, oficial, organizator, etc.), afectata de o decizie sau de o incalcare a prezentului regulament are dreptul sa protesteze impotriva deciziei sau incalcarii respective. Nu se poate protesta impotriva sanctiunilor de --Stop and Go-- si descalificare dictate de Directorul de Concurs.

3.4.2. Procedura si limita de timp

Protestul trebuie semnat si depus numai de persoana direct interesata la secretarul competitiei in cel mult 30 minute de la comunicarea rezultatelor provizorii. Fiecare protest trebuie sa se refere la un singur subiect. Taxa de protest este de 100EUR platibili in lei la cursul B.N.R. si va fi depusa de protestatar la secretarul competitiei. Daca protestatarul are



dreptate, taxa de protest ii va fi inapoiata. Daca protestul presupune demontarea unei motociclete, taxa de protest va fi de 500EUR platibili in lei la cursul B.N.R. la secretarul competitiei, din care 100EUR vor ramâne la promotor,iar 400EUR vor fi cedati partii care are dreptate, urmând ca partea perdanta sa suporte intreaga suma de 500EUR.

Partea perdanta va suporta de asemenea costul materialelor necesare reasamblarii.

3.4.3. Judecarea protestelor

Protestele vor fi judecata de catre Juriul de Concurs pe loc, in conformitate cu prevederile prezentului regulament, iar hotarârile vor fi comunicate in scris protestatarilor. Hotarârile Juriului de Concurs intra in vigoare in momentul pronuntarii lor. Nerespectarea hotarârii Juriului de Concurs atrage dupa sine suspendarea pana la sfârșitul sezonului competitional.

3.5. Contestatii

3.5.1. Dreptul la contestatie

Oricine este nemulțumit de hotarârile Juriului de Concurs poate face contestatie la Comisia de judecare a contestatiilor.

3.5.2. Procedura si limita de timp

Contestatia trebuie semnata si depusa de contestatar la secretariatul promotorului in cel mult 3 zile (data postei) de la pronuntarea hotarârii Juriului de Concurs. Taxa de contestatie este de 100EUR platibili in lei la cursul B.N.R. si va fi depusa de contestatar la secretariatul promotorului in cazul in care contestatarul are câștig de cauza, taxa de contestatie ii va fi returnata. Eventualele cheltuieli ocazionate de judecarea contestatiei cad in sarcina exclusiva a contestatarului.

3.5.3. Judecarea contestatiilor

O contestatie se va judeca in maximum 14 zile de la depunerea ei (data postei). Hotarârile Comisiei de judecare a contestatiilor vor fi comunicate in scris contestatarului. Pârțile implicate pot asista la judecarea contestatiei, si se pot apara, daca este cazul. Partile implicate pot apela la ajutorul unui consilier. Comisia poate solicita depozitia unor martori sau raportul unui expert. Hotarârile Comisiei de judecare a contestatiilor intra in vigoare in momentul comunicarii lor (data postei), si sunt definitive.

La cererea expresa a contestatarului, Comisiei de judecare a contestatiilor poate amâna aplicarea hotarârilor Juriului de Concurs pana la pronuntarea propriei hotarâri. Nerespectarea



hotarârilor Comisiei de judecare a contestatiilor atrage dupa sine excluderea.

4. CIRCUITELE

- 4.1. Viteza medie pe un tur de circuit nu poate fi mai mare de 100km/ora la nici o clasa de concurs.
- 4.2. Lungimea unui tur de circuit va fi de 1km-3km,având cel putin o linie dreapta de minimum 400m.
- 4.3. Latimea minima a circuitului trebuie sa fie de 9m, iar linia dreapta de dupa start trebuie sa fie de minimum 200m.
- 4.4. Orice obstacol rigid va fi protejat.
- 4.5. Virajele vor fi semnalizate cu panouri care vor indica directia virajului la 150m, 100m si 50m inainte de viraj.
- 4.6. Startul va fi semaforizat si va avea o latime de 12m-15m. Grila de start va fi marcata cu vopsea alba sub forma de linii cu lungimea de 80cm si grosimea de 8cm.
- 4.7. Linia parcului va fi obligatoriu situata inaintea liniei de start, in sensul de desfasurare a cursei.

5. CODUL MEDICAL

5.1. Generalitati

- 5.1.1. Organizatorul adopta si recunoaste integral si neconditionat Codul Antidoping al F.I.M.
- 5.1.2. Sportivii trebuie sa completeze fisa de inscriere de in care vor fi consemnate:
 - nume, prenume, vârsta, adresa, telefon, persoana de contact in caz de accident.
 - grupa sanguina si Rh.
 - clasa de participare.
 - afectiuni ce necesita conditii speciale de tratament (alergii, astm, alte afectiuni de care trebuie tinut seama in cazul unui accident, etc.).
- 5.1.3. Organizatorul trebuie sa se asigure ca, in caz de accidente, sportivii au acces rapid si neconditionat la un spital cu servicii permanente de chirurgie, ortopedie, medicala, neurologie, radiologie si A.T.I.

5.2. Controale medicale speciale

- 5.2.1. La cererea Directorului de Concurs sau a Medicului de Concurs, orice sportiv este obligat sa efectueze la fata locului un control medical sau al alcoolemiei.



5.2.2. In urma rezultatelor unui asemenea control, Directorul de Concurs poate interzice unui sportiv participarea la antrenamente sau cursa.

5.2.3. Sustragerea sau refuzul unui sportiv de a efectua un control medical special sau al alcoolemiei atrage dupa sine descalificarea.

5.2.4. Dupa fiecare antrenament sau cursa, Medicul de Concurs va pune la dispozitia Directorului de Concurs o lista cu eventualii sportivi ce nu mai pot participa la antrenamente sau curse din motive medicale.

5.3. Personalul medical

5.3.1. Medicul de Concurs trebuie sa fie un medic sau paramedic cu drept de libera practica pe teritoriul Comunitatii Europene, specializat in tratamentul de urgenta al accidentelor rutiere, precum si in resuscitarea cardio-respiratorie.

5.3.2. Este obligatorie prezenta unui asistent medical cu calificare asemanatoare celei a Medicului de Concurs.

5.4. Echipamente medicale

5.4.1. Este obligatorie prezenta la circuit a unei ambulante care sa fie dotata cu aparatura pentru resuscitare cardiorespiratorie si cu personalul necesar.

5.4.2. Daca, din diverse motive, ambulanta paraseste circuitul, antrenamentul sau cursa vor fi intrerupte si vor putea fi reluate numai dupa revenirea ambulantei cu echipamentul de resuscitare cardiorespiratorie.

6. DISPOZITII FINALE

6.1. Prezentul regulament intra in vigoare la 01.07.2013.

6.2. Prevederile prezentului regulament pot fi modificate numai inainte cu 15 zile de inceperea competitiei.