



International Motor Bike Association

Internationale Motorsport Bond voor Amateurs



AMCA



CAM



CSEN



DMCU



DAM



MON



SAM



UFOLEP



VMCF



NRMF

IMBA Secretary: Willi Jütten, Deichstrasse 6, 52525 Heinsberg - D

IMBA - SPORTREGLEMENT MOTORCROSS 2019

**Dit reglement is een vertaling,
de Engelse versie is bindend, zie www.imba-mx.com**

Verfasser / Auteur / Author:

Willi Jütten

Wijzigingen Congres 2018

Stand : 18.11.2018

Versie 2

Blauw = nieuw

ALGEMEEN.

1. De INTERNATIONALE MOTORSPORT BOND VOOR AMATEURS, afgekort als IMBA, heeft voor haar leden het recht en de plicht leidend en regelend op te treden in de motorsport in de meest algemene zin van het woord.
2. Europese wedstrijden mogen uitsluitend worden georganiseerd door bij IMBA aangesloten leden. Niet-leden mogen enkel organiseren, na voorafgaande schriftelijke goedkeuring van de leden.
3. Het organiserende lid is verantwoordelijk voor alle wettelijke vergunningen en voorschriften, vereist voor het organiseren van het betreffende evenement. **En verzekeringen**
4. **De leden melden jaarlijks, zo snel mogelijk, maar uiterlijk twee weken voor het jaarlijks vastgestelde IMBA -congres hun wedstrijden** voor het EK, en andere internationale wedstrijden voor het komende seizoen, aan bij de IMBA -secretaris.
 - a. Er moet minstens een vrij weekend zijn tussen de data van een categorie (dus 14 dagen tussen twee evenementen).
 - b. **Er kunnen maximaal 2 klassen op een wedstrijdag op één plaats gehouden worden, met verschillende combinaties. b.v. MX2 of Open of Dames met de 2 jeugd klassen.**
 - c. Veranderingen van wedstrijddata, of toevoegingen aan de wedstrijdkalender voor het komende seizoen zijn enkel toegestaan tot uiterlijk **30 dagen** na het congres.
Na deze datum (30 dagen na het congres) kunnen geen toevoegingen van wedstrijden of veranderingen van datum meer plaatsvinden. Alleen plaats wijzigingen kunnen gedaan worden. Misschien moet er dan wel een wedstrijd van de kalender gehaald worden.
5. Indien een lid een wedstrijd moet annuleren, dan dient dit uiterlijk 14 dagen voor de geplande datum bij IMBA en de deelnemende leden bekend te zijn.
 - a. Indien daags voor de wedstrijd het evenement moet worden afgelast, kan dit alléén besproken en besloten worden door de organisator in samenspraak met de nationale IMBA - verantwoordelijke (Sportleider van het organiserende land) en de al aanwezige teamleiders, **en een telefoontje met de IMBA Secretaris.**
 - b. Wedstrijden welke twee dagen en/of op de wedstrijdag om bepaalde redenen afgelast moeten worden, kunnen dat kalenderjaar niet meer op de internationale wedstrijd kalender opgenomen worden, gezien de hieraan verbonden extra kosten voor de IMBA -leden.
 - c. Indien, door afgelasting van deze klasse, het minimum aantal van 5 wedstrijden niet is behaald, dan mag de wedstrijd alsnog op de IMBA wedstrijd kalender worden geplaatst.

6. Het organiserende lid zendt aan het IMBA -secretariaat uiterlijk 4 weken voor een evenement de volgende stukken:
- IMBA-wedstrijdinformatieformulier met o.a.:
 - routebeschrijving, wegbewijzing en postcode naar het circuit
 - het programma van zaterdag en zondag.
 - Gelegenheid om te logeren,
 - alsmede **GPS-gegevens, (zeer belangrijk!!!)**
 - Toeristische informatie.
per E-mail

Wordt door de organisator afgeweken van het IMBA tijdschema (b.v. rijdersvoorstelling op zaterdagavond) dan dient de organisator dit vroegtijdig kenbaar te maken aan IMBA. Ook dient de organisator ervoor te zorgen dat de rijder(s) die niet op de zaterdagavond bij de rijdersvoorstelling aanwezig kan zijn, dat deze rijder (s) alsnog **hun aandelen** krijgen op de zondag door deze aan de teamleider mee te geven.

- a. De organiserende bond moet voor iedere aangemelde deelnemer, bij de entree van het circuit een envelop met het vastgestelde aantal entreekaarten klaar hebben liggen. (Voor zijspanrijder en bakkenist aparte enveloppen), of geven deze omslagen en de informatie bij de laatst gehouden wedstrijd aan de teamleiders van de eerstvolgende wedstrijdklasse..
Dit zijn dus:
- Teambegeleider 2 entreekaarten;
 - Solorijder 2 entreekaarten;
 - Zijspanrijder 2 entreekaarten; Bakkenist **2** entreekaarten;
 - IMBA vertegenwoordiger 2 entreekaarten.
 - Toegangskaarten rennerskwartier.
- b. Op vertoon van het afvaardigingsformulier, door de afvaardigende bond ingevuld en ondertekend, zullen de vrijkaarten en toegangskaarten afgegeven worden.
- c. De bonden zullen voor een zijspancombinatie twee afvaardigingsformulieren uitgeven, waarvan één bestemd voor de rijder en één bestemd voor de bakkenist.
Wanneer een rijder of bakkenist **zonder** afvaardiging zich bij de toegang van het circuit meld dan zal hij de normale toegangsprijs moeten betalen.
- d. **Bij niet EK -wedstrijden geldt een andere regeling en afspraken voor de bonden,**
- Waarvoor bijzondere afvaardigingsformulieren afgegeven worden.
 - Rijders die in een nationale (bijprogramma) klasse willen deelnemen, moeten dit tijdig door hun eigen bond laten aan de organisator van de wedstrijd inlichten.
 - Voor de juistheid van de gegevens op het afvaardigingsformulier, alsmede de geldigheid van het startbewijs, is de verstrekende bond verantwoordelijk.
 - Afvaardigingen moeten compleet ingevuld zijn, afgestempeld en door de bond en de rijder ondertekend zijn, kopieën zijn niet toegestaan. Faxen, waarbij het bondslogo ontbreekt zijn eveneens niet toegestaan.
 - **De rijder(ster), alsmede de bakkenist, betalen het voor dat land normale entreegeld en inschrijfgeld.**
 - De bond/rijder dient zich vooraf te informeren, of er rijders afgevaardigd mogen worden en in welke klasse(n).
 - Eveneens dient de bond, die de rijders afvaardigt, een lijst of kopie van het afvaardigingsformulier aan de organiserende bond te sturen.

7. De verantwoordelijkheid over zaken met betrekking tot IMBA berust bij de IMBA -jury, eventueel in samenspraak met de aanwezige IMBA -vertegenwoordiger.

De vertegenwoordiger van het organiserende land in de jury zorgt voor:

- a. het houden van een bespreking met teamleiders, **10 minuten na afloop van beide trainingen iedere manche.**
- b. een lijst van de ingeschreven renners, met vermelding van motormerken, startnummers en de namen van de teamleiders.
- c. Waar met elektronische tijdwaarneming gewerkt wordt, wordt de lijst met de startopstelling voor alle 3 de manches opgemaakt volgens de lijst van tijdwaarneming.

- d. Waar geen elektronische tijdwaarneming gebruikt wordt, gebeurt de startopstelling volgens de stand van het kampioenschap bij aanvang van de eerste manche. Voor de volgende manches wordt gestart volgens de uitslag van de vorige manche. **(zie hiervoor ook art. 33b)**
- e. De deelnemerslijst en de 3 rondelijsten van de 3 manches en de daguitslag, die aan het IMBA secretariaat gestuurd wordt.
- 8. De jury staat onder leiding van de vertegenwoordiger/teamleider van het organiserende land.** De jury is samengesteld uit de teamleiders van de deelnemende landen.
- a. Ongeacht of er met transpondertijdwaarneming gewerkt wordt, **is ieder organisator / bond verplicht ervoor te zorgen, dat er een team van minstens 2 personen verantwoordelijk is voor de handmatige jurylijsten. Is er geen handgeschreven jurylijst voorhanden, dan geldt in ieder geval de uitlag van Mylaps. Bij problemen met de tijdwaarneming waardoor er geen uitslag gemaakt kan worden, zo kan deze manche als ongeldig verklaard worden. Voor het goed functioneren van de transponder is de rijder verantwoordelijk. Wanneer zijn transponder niet goed werkt zal hij niet in de uitslag opgenomen worden. Is een transponder uitgegeven door een organiserende bond, is de verantwoordelijkheid bij de afgevende bond. Het is voor iedere manche verplicht een controle van de transponder uit te voeren.**
- b. Alle teamleiders ondertekenen na afloop van de wedstrijd de **einduitslag** voor akkoord. Na afloop van de wedstrijd ontvangt elke teamleider en IMBA -vertegenwoordiger een volledig **uitgewerkte dagklassering**.
- c. Tevens ondertekenen de teamleiders een door de Imba-vertegenwoordiger gemaakt **wedstrijdrapport**, waarin alle gegevens, problemen en straffen uit de gehouden teamleidersvergaderingen zijn opgetekend, zodat dit meegenomen kan worden naar de volgende wedstrijd(en).
- 9. De reiskostenvergoeding**, opgesteld in Euro's, wordt jaarlijks op het IMBA -congres vastgesteld voor het komende seizoen. Dit is ook bindend voor AMCA, SAM, CAM, NRMF en DMCU.
- 10. De hoofdkleuren van de shirts, welke verplicht moeten worden gedragen tijdens een EK-wedstrijd, zijn als volgt:**

Land	Shirt – kleuren
België	Zwart - geel – rood
Duitsland	Kleuren landenvlag op witte shirt
Groot-Brittannië	Rood – wit - blauw;
Frankrijk	Blauw – wit – rood
Nederland	Oranje
Zwitserland	Rood met wit kruis
Denemarken	Rood – wit
Tsjechië	Rood – wit – blauw
Italië	Blauw en wit
Rusland	Rood – blauw – wit

- a. **Iedere bond is verplicht het IMBA logo op het nieuwe landenshirt te plaatsen op de linker of rechter borstzijden. Van ieder goedgekeurd landenshirt zal een voorbeeld in het reglement worden opgenomen.**
- b. Shirtreclame is toegestaan, als het IMBA -bestuur toestemming verleent, conform de richtlijnen in artikel 56 en in het bijzonder sponsorreglement (achteraan in dit reglement opgenomen). Wordt voor de start vastgesteld, dat de te voeren reclame niet overeenkomstig het reglement is, **dan kan er een startverbod volgen.** Wordt dit na een manche vastgesteld, dan volgt diskwalificatie.
- c. De landenshirts moeten voorzien zijn van rugnummers, welke duidelijk dienen af te steken tegen de ondergrond. De cijferhoogte moet minimaal 20 cm zijn, de breedte naar verhouding 10 cm en de breedte van de letters 2,5 cm.. **Outline nummers zijn niet toegestaan**
- d. Rijders, welke niet aan het verzoek voldoen om een rugnummer te dragen, zullen niet in de klassering opgenomen worden.
- e. De landenshirts worden over de protectoren gedragen.

- f. De regerend Europees kampioen draagt tijdens de rijdersvoorstelling het IMBA - kampioensshirt. Dit shirt is voorzien van het woord IMBA - CHAMPION, klasse en jaartal. **Bij niet dragen** vervalt de extra onkostenvergoeding van 35 Euro voor de solo kampioen en 50 Euro voor de zijspankampioen.
De Europees Kampioen van het vorige jaar mag, als hij ook weer in het lopende seizoen de ranglijst aanvoert, de 1e manche in de kampioenstrui rijden.
Als hij wil rijden met het IMBA kampioenshirt met daarop zijn persoonlijke sponsor, dan is dit toegestaan. Hij zal op eigen kosten extra kampioensshirt moeten laten maken met sponsoring erop welke aan dezelfde eisen moeten voldoen als het landenshirt. De shirts moeten aan het IMBA hoofdbestuur ter goedkeuring worden voorgelegd.
- g. De leider in de tussenstand om het Europees Kampioenschap draagt het gele shirt tijdens de voorstelling, en tijdens de DRIE manches, als het niet de regerende kampioen van vorig jaar is. **Het gele IMBA leadershirt is zonder reclame.**
Wil de rijder die het gele Leadershirt moet dragen zijn persoonlijke sponsor op het gele leadershirt hebben, dan kan hij op eigen kosten gele leadershirt conform de sponsorregeling van het Nationale shirt laten maken. Echter reclame op de armen is niet toegestaan. De shirts moeten aan het IMBA hoofdbestuur worden voorgelegd ter goedkeuring
- h. Het "gele" shirt wordt door de aanwezige officiële IMBA -vertegenwoordiger uitgereikt en weer ingenomen **(of met de leider in de tussenstand meegegeven naar de volgende wedstrijd).** Moedwillig vernielde shirts (bijvoorbeeld gaten erin knippen) moeten door de rijder vergoed worden (€ 50,- per shirt, dit geld wordt zo mogelijk direct na de wedstrijd uit het prijzengeld ingehouden).
- i. Aan de deelnemende landen zijn de volgende nummers toegekend:

Nederland	van 1 t/m 9	100-109
Groot-Brittannië	van 10 t/m 19	110-119
Duitsland	van 20 t/m 29	120-129
België	van 30 t/m 39	130-139
Zwitserland	van 40 t/m 49	140-149
Frankrijk	van 50 t/m 59	150-159
Denemarken	van 60 t/m 69	160-169
Tsjechië	van 70 t/m 79	170-179
Rusland	van 80 t/m 89	180-189
Italië	van 90 t/m 99	190-199
Niet bij IMBA aangesloten bonden/rijders moeten de nummers		200 > nemen

- j. Kleur nummerplaat: gele ondergrond met zwarte cijfers.
- k. Reclame op de nummerplaat is alleen toegestaan als het startnummer in de maten als hieronder aangegeven duidelijk leesbaar is.
- l. Reclame: er mag alleen boven de cijfers, reclame worden geplaatst met een maximale hoogte van 30 mm. Er mag géén reclame worden geplaatst aan de zijkanten en de onderkant van de nummerplaat.
- m. De cijfers van de startnummers dienen minimaal **150** mm. hoog, verhoudingsgewijs **75** mm. breed en de cijferbreedte **25** mm. te zijn. Rondom het cijfer dient tenminste 15 mm. vrije ruimte in geel te blijven.
- n. Quadklassen voeren een extra nummerplaat, bevestigd haaks aan de voorste stootbeugel en zijdelings leesbaar in het verlengde aan de achterzijde van de machine.
- o. Zogenaamde sier- en/of schaduwcijfers **outline nummers** zijn niet toegestaan.
- 11.** Uiterlijk maandags voorafgaande aan de betreffende EK -wedstrijd moeten alle bonden de namen van alle EK -deelnemers aan het IMBA -secretariaat per E-mail / Fax doorgegeven hebben. Wijzigingen moeten **direct** aan de IMBA-secretaris gemeld worden.

Als bonden hun definitieve deelnemerslijst te laat (later dan maandags voor de wedstrijd) doorgeven, dan kan het gebeuren, dat een rijder (diegene, die de minste Kampioenschapspunten behaald heeft) uit het te laat aangemelde team zijn startplaats afgeven moet aan een door de IMBA-secretaris geaccepteerde rijder/deelnemer uit een **niet bij IMBA aangesloten land**. Zie ook artikel 12.

12. DEELNAME.

Deelnemers, die de nationaliteit hebben van een bij IMBA aangesloten land, die aan de Europese Kampioenschap deelnemen, moeten de nationaliteit hebben van het land, dat zij vertegenwoordigen.

Uitzondering: Rijders die in een land wonen wat lid is van IMBA kunnen, met toestemming van de twee nationale bonden, voor het land waar zij wonen, werken en een verblijfsstatus hebben aan de start gaan. De aanvraag moet worden ingediend via het IMBA-secretariaat, inclusief een kopie van het paspoort en de verblijfsstatus.

Deelnemers, die de nationaliteit hebben van een **niet bij IMBA aangesloten land**, kunnen een aangesloten land vertegenwoordigen, mits goedkeuring van het IMBA -bestuur. Zij hebben dezelfde rechten en plichten als andere deelnemers op de Europese titel. In voorkomend geval wordt het volkslied gespeeld van **het land waar zij de nationaliteit hebben**, en dat hij vertegenwoordigt.

Voor bakkenisten is zondermeer een andere nationaliteit toegestaan dan die van het land, dat hij vertegenwoordigt. Aan de wedstrijd mogen alleen rijders/bakkenisten deelnemen, die in het bezit zijn van een door hun IMBA -bond afgegeven startbewijs voor het lopende seizoen.

1. Alle rijders (sters) mogen **maximaal drie keer** aan alle FIM WK- en/of EK-wedstrijden deelnemen en punten behalen. Is er een IMBA en FIM wedstrijd op dezelfde dag dan dient de rijder(ster) voorkeur te geven aan de IMBA wedstrijd.
2. De rijder die in beide competities deelneemt (FIM/UEM en IMBA) moet naast zijn IMBA thuiswedstrijd nog aan minstens 2 andere IMBA wedstrijden deelnemen. Dit is niet van toepassing voor rijders die niet aan FIM/UEM wedstrijden deelnemen.
3. Wanneer dit niet het geval is, dan wordt men aan het einde van het seizoen uit de kampioensstand gehaald en zij moeten ontvangen bekertjes en truien terug geven.
4. Voldoet een rijder niet aan deze regel dan zal hij het volgende jaar niet aan IMBA wedstrijden kunnen deelnemen
5. Voor bakkenisten geldt deze regel niet. Zij mogen ook met andere rijders aan bovengenoemde competities deelnemen;

6. **Algemene voorwaarden:**

a. **De rijder moet goedgekeurd zijn voor deelname aan IMBA EM Motorcross evenementen door zijn nationale bond, of het IMBA bestuur voor rijders uit landen die niet aangesloten zijn bij IMBA.**

b. **De leeftijd voor deelname aan het kampioenschap:**

De leeftijd van 15 jaar voor MX 2 (2 takt en viertakt), Dames (2 takt en viertakt) en Quadklasse, resp. 16 jaar voor de openklassen, en zijspan hebben bereikt, tenzij het in het organiserende land anders bepaald is; (bv. Frankrijk MX2 =16 jaar voor 4takt) Bakkenist 14 jaar (voor bakkenist in België 15 jaar);

Uitzonderingen kunnen alleen op verzoek van het IMBA-bestuur worden toegelaten.

- c. Een volledig ingevuld en ondertekend afvaardigingsformulier kunnen overleggen.
- d. De IMBA-afgevaardigde is gerechtigd, als dit nodig is, de juistheid van de leeftijd aan de hand van startbewijs en/of paspoort te controleren. Zijn bovengenoemde zaken niet duidelijk of kunnen ze niet gecontroleerd worden, dan kan een start geweigerd worden.

12a. **Deelname van rijders, die de nationaliteit hebben van een “niet” bij IMBA aangesloten land**, die aan de Europese Kampioenschappen willen deelnemen,

12a.1 er mogen uit ieder land **4 deelnemers** met toestemming van het IMBA –Secretariaat en aan de volgende punten voldoen, deelnemen:

12a.2 De deelnemer dient een amateurstatus te onderschrijven.

12a.3 = zoals 12.1

- 12a.4 = zoals 12.2
- 12a.5 = zoals 12.3
- 12a.6 Hij moet uit een land komen, dat niet bij IMBA aangesloten is.
- 12a.7 Alle deelnemende landen moeten hun deelnemers gemeld hebben, zodat vastgesteld kan worden of er nog startplaatsen vrij zijn.
- 12a.8 Ook moet de aanvraag vroegtijdig (minstens 4 weken) voor de wedstrijd bij het IMBA -secretariaat aangemeld zijn. Een toestemming tot deelname kan echter pas in de week vóór de wedstrijd door het IMBA-secretariaat (**dinsdags**) gegeven worden. Een toestemming kan pas geannuleerd worden, als de rijder/deelnemer nog tijdig vóór vertrek naar de wedstrijd ingelicht kan worden.
- 12a.9 Als bonden hun definitieve deelnemerslijst te laat (later dan maandags voor de wedstrijd), dan kan het gebeuren, dat een rijder (diegene, die de minste Kampioenschapspunten behaald heeft) uit het te laat aangemelde team zijn startplaats afgeven moet aan de geaccepteerde rijder/deelnemer uit een **niet bij IMBA aangesloten land**.
- 12a.10 Er moet een verzekering voor de deelnemer (bijv. daglicentie) geregeld zijn.

13. De organisatie van de rijders presentatie is in de eerste plaats vrij voor elke organisator, how hij wil deze uitvoeren, zoals gewoonlijk of in een andere vorm.
Deelname moet verplicht zijn voor iedere deelnemers, als gevolg van respect voor de organisator. Bestuurders, teamleiders en IMBA-managers krijgen een blijvende herinnering van de organisator.

14. Een deelnemer kan in meerdere EK klassen rijden. Het is echter niet toegestaan om op èèn wedstriiddag in verschillende klassen te rijden (**Jeugd 85, MX2 Jeugd, MX2, Open, Dames of Zijspannen**).

15. Deelnemers worden door de bond, die hen afvaardigt, in het bezit gesteld van een wedstrijdreglement van IMBA en een schema van de onkostenvergoedingen.

16. Het is voor de deelnemers aan te raden, voor reizen naar het buitenland een aanvullende buitenland-reisziektekostenverzekering af te sluiten (waarin terugbrengen naar huis en gewonden **vervoer** naar het ziekenhuis verzekerd zijn), omdat niet in alle landen (bijv. Zwitserland) die onkosten door de ziekenfondsverzekering vergoed worden.
*(Zo'n verzekering kan men krijgen bij de ziektekostenverzekering : Geldig voor 1 jaar, ofwel voor 45 reisdagen in het buitenland, kosten € 11,50 voor de transportverzekering, resp. € 14,29 met ongevallenverzekering). Zonder zo'n verzekering moet de rijder de kosten (ongeveer € 600,--) **zelf** betalen (Bij weigering zal de betreffende bond aansprakelijk gesteld worden).*

INSCHRIJVING.

17. Iemand, die aan een EK -wedstrijd deelneemt, is verplicht zich voor de wedstrijd te melden of te laten melden door de teamleider op de daarvoor aangewezen plaats en tijd. **Inschrijven kan ten laatste op de wedstriiddag om 8.30 uur.**

Het is mogelijk voor de organiserende bond om op zaterdag voorafgaande aan de EK -wedstrijd van 19.00 – 19.30 uur de internationale deelnemers in te schrijven.

Men is verplicht het startbewijs en een ondertekend afvaardigingsformulier te overleggen.

Indien er geen startbewijs **en afvaardigingsformulier** wordt getoond, volgt géén starttoestemming.

Indien rijders geen transponders hebben en deze moeten lenen van de organisator, moet de bond deze rijder ten laatste vrijdag in de deelnemerslijst op de website van IMBA laten opnemen. Of om zich de dag voordien (vrijdag of zaterdag) te melden bij het wedstrijdkantoor van de organisator en de transponder te ontvangen.

HET CIRCUIT.

18. Het circuit, waarop de wedstrijd wordt verreden, moet goedgekeurd zijn door de landelijke keuringscommissie en voldoen aan de voor EK -wedstrijden gestelde eisen.

19. Er zijn enkele normen waaraan de cursus en de omgeving voor een IMBA-evenement voldoen zalen:

- Voldoende toiletten (volgens de huidige hygiënische normen) voor deelnemers en bezoekers.
- Douches voor deelnemers indien nodig, ook tegen betaling.
- Een vergaderzalen tent voor de teamleidersbijeenkomst
- Aansluiting voor PC zou makkelijk zijn
- Een toilet (Dixi) in de buurt van de voorstart (Fuik), voor de deelnemers van de manche voor de start.

20. De lengte van het circuit:

20.1 **Dient** minimaal 1200 meter en mag maximaal 2.500 meter zijn.

20.2 De breedte van het circuit **dient** voor $\frac{2}{3}$ van de lengte minimaal 8 meter zijn en mag $\frac{1}{3}$ van de lengte tussen de 6 en 8 meter zijn.

20.3 Het sproeien van het circuit wordt 's morgens op de teamleidersbespreking afgesproken tussen de plaatselijke verantwoordelijken en de Internationale Jury. Is nét voor een EK-manche sproeien noodzakelijk, dan **word** een verkenningsronde **gereden** en dan gebeurt dit in de volgorde van de startopstellingen met een inhaalverbod, waarna de deelnemers direct aan het starthek plaatsnemen (dus niet eerst terug naar de fuik).

20.4 **Het is verboden in de verkenningsronde en proefstart te maken! Maakt men toch en proefstart dan volgt een straf zie Art 50.10**

20.5 Als een rijder niet aan de verkenningsronde deelneemt, of er tijdens de verkenningsronde problemen ontstaan (bijv. valpartij en/of technisch defect), dan verliest de betreffende rijder zijn startplaats en dient achteraan aan te sluiten.

20.6 Voor de helpers en de tijdaangevers, alsmede voor de monitor waarop de rondetijden worden aangegeven (**als er een extra monitor aanwezig is**), dient een aparte aangeefzone aanwezig te zijn.

21. De breedte van het starthek **dient**, minimaal 30 - 35 meter zijn.

Het starthek dient te bestaan uit losse poortjes (hekjes) is dit niet het geval dan moet de wedstrijdleider met een rode vlag op het startterrein aanwezig zijn om een eventuele valse start de wedstrijd te stoppen.

Het starthek moet aan beide zijde van het starthokje een gelijk aantal poortjes hebben.

Achter het starthek moet zóveel plaats zijn (**ongeveer 8 meter**), dat het mogelijk is om in 2 startrijen (ieder 3 meter) op te stellen, terwijl dan nog plaats moet zijn (2 meter) om iedere gewenste startplaats (ook in de 2e startrij) te bereiken.

Men dient een markering van hout of ronde buis aan te brengen met een hoogte van 10 cm en minimaal 3 meter achter het starthek.

Wanneer het landenreglement niet anders vermeldt, **dient** de gehele wedstrijd baan aan beide zijden af te bakenen met minstens één lint of soortgelijk materiaal.

DE WEDSTRIJD.

22. Betekenis van de vlaggen

Groene vlag	Starten van de motoren
Gele vlag	Gevaren, oppassen, snelheid minderen, inhalen verboden Indien mogelijk is het verboden om sprongen te maken.
Rode vlag	Stopgebod (alleen startmeester)
Blauwe vlag	Wordt bij IMBA niet gebruikt
Gele vlag met "1" of "X"	Aanduiding laatste ronde
Zwart-wit geblokte vlag	Startvlag en finishvlag
Blauwe en rode vlag	Uitrit naar rennerskwartier
Zwarte vlag of Zwart bord met nummer	Renner met dat nummer moet de baan verlaten

22a. Het negeren van vlaggen en zwart bord met nummer tijdens training en of wedstrijd wordt zondermeer bestraft met besluit door de Int. Jury (volgens artikel **50.2 t/m 50.10**).

Ten aanzien van het al dan niet negeren van vlaggen is de visie van de betreffende baancommissaris en/of official doorslaggevend.

23. Tijdens de manche mag **niet** van motor en/of **bakkenist** worden gewisseld. Tussen de manches mag dit wel, als toestemming wordt verleend door de verantwoordelijke sportleider van de organiserende bond en mits de motor is goedgekeurd.
Een tweede motor (2 of 4 takt) kan gebruikt worden tijdens de training. De machine waarmee de beste trainingstijd behaald is dient in de 1^e manche gebruikt te worden. Dus niet met een 4-takt motor trainen en dan de 2-takt motor voor de 1^e manche gebruiken. Wanneer er wel gewisseld wordt vervalt de behaalde trainingstijd en zal de rijder alle manche als laatste naar het starthek mogen.
24. De rijder is vrij te bepalen welke brandstof hij wil gebruiken, tenzij in het gastland wettelijk anders wordt voorgeschreven.
25. **Of in het rennerskwartier gereden mag worden of niet, beslist de organisator). Dit geldt ook voor bromfietsen, minibikes o.i.d.**
Rijders kunnen voor overtredingen van hun begeleiders/supporters aansprakelijk gesteld worden.
26. Rijden in tegengestelde richting t.o.v. de verplichte rijrichting wordt bestraft met uitsluiting. Bij pech moet de motor zo snel mogelijk achter de afzetting worden geplaatst.
27. Een deelnemer, die een valse start veroorzaakt, wordt bij de herstart **als laatste aan het starthek gelaten, of** naar de tweede startrij verwezen.
28. Kan een rijder, door welke reden dan ook, niet meer deelnemen aan de wedstrijd, dan moet dit door zijn teamleider gemeld worden aan de wedstrijdleiding/tijswaarneming..
29. De deelnemer is verplicht de motor (ook de reserve motor) ter keuring aan te bieden voor de eerste training; de keuring vindt plaats in de fuik.

De keuring omvat speciaal:

a) de motor:

1	Losse spaken, wielen, bouten en/of moeren;
2	Speling op voorvork en/of balhoofd;
3	Goedwerkende voor- en achterrem;
4	Ronde knoppen aan rem- en koppelingshandels;
5	nummerplaten en letters, volgens het reglement;
6	Opklapbare en goed functionerende voetsteunen;
7	Scherpe uitsteeksels;
8	Binnen de bak vallende zijspanbeugels;
9	Afschermen van gietwielen alsook van achterwielen en bakwielen bij zijspannen;
10	Onverantwoorde banden, zoals versleten, schoepen - of spijkerbanden;
11	Het is gewenst om motoren (zijspannen zijn verplicht) te voorzien van een goed functionerende stroomcontact onderbreker (Voor deelname bij UFOLEP Frankrijk is een goed functionerende stroomcontact-onderbreker verplicht).

Attentie: Motoren die tijdens deelname aan de wedstrijd gebreken vertonen, kunnen uit de wedstrijd worden genomen.

Als dit geschiedt door middel van de zwarte vlag (technisch defect, bijv. uitlaat maakt teveel lawaai), dan wordt de rijder niet gediskwalificeerd. Hij wordt in de uitslag opgenomen, alsof hij was uitgevallen in de ronde vóór de zwarte vlag.

b) de kleding:

1	Deugdelijke en goed passende helm met een mondbeschermer;
2	Deugdelijke en goed aansluitende kleding;
3	Shirts met lange mouwen;
4	Hooggesloten laarzen van deugdelijk materiaal.
5	Het is verplicht met een bodyprotector te rijden. Een bodyprotector moet uit deugdelijk materiaal vervaardigd zijn, waarbij het belangrijkste is de bescherming van de borst- en de rugpartij. De IMBA vertegenwoordiger is bevoegd om dit te controleren. Bij het niet dragen van de bodyprotector wordt bij de 1 ^e keer een waarschuwing gegeven Art. 49.1. bij een 2 ^e constatering wordt er een startverbod gegeven.

6	In Nederland, België is het gebruik van crossbrillen met zogenaamde tear-offs verboden. Gebruik van brillen met zogenaamde Roll-Off's zijn toegestaan.
7	Helmcamera's zijn verboden in Frankrijk, eveneens als de garantiebepalingen van de fabrikant dit verbieden.

30. De breedte van een zijspan moet minimaal 85 cm zijn, en mag niet breder zijn dan 115 cm. Gemeten wordt vanaf het middelpunt van het achterwiel tot het middelpunt van het zijspanwiel. De minimale afstand tussen het aardoppervlak en de onderzijde van de bak moet 17 cm. zijn.

31. De cilinderinhoud in de diverse klassen bedraagt:

1	MX2, 2 Takt MX2, 4 Takt	Tweetakt 95 cc tot en met 250 cc, viertakt t/m 250 cc;
2	Open klasse	Tweetakt 175 cc t/m 500 cc, viertakt t/m 750 cc;
3	Zijspanklasse	350 cc t/m 1000 cc;
4	Quadklasse	200 cc t/m 1000 cc, maximaal 2 cilindermotoren.
5	Dames	Tweetakt 85 cc (grote wielen) t/m 500 cc, viertakt t/m 750 cc

Overschrijden van de maxima is verboden. Inhoudsbepaling van de cilinder geschiedt met de volgende formule: $0,785 \times \text{diameter} \times \text{diameter} \times \text{slag}$. Diameter en slag dienen in centimeters te worden gemeten met een nauwkeurigheid tot twee cijfers achter de komma.

32. Procedure voor de controle van een motor v.w.b. de cilinderinhoud:

- 32.1 Schriftelijke klacht indienen bij de jury, samen met een borgsom ter waarde van 250 Euro voor een solomotor en van 400 Euro voor een zijspan of quad. De klacht kan enkel ingediend worden door een ingeschreven deelnemer uit dezelfde klasse.
- 32.2 De jury beslist meteen (met eenvoudige meerderheid van stemmen) of de motor gecontroleerd moet worden. Als er nog een manche moet verreden worden, dan zal ze er voor zorgen dat er enkel onder haar toezicht onderhoud wordt uitgevoerd en de cilinder verzegelen. De cilinder vervangen is niet toegestaan. Inbouw van een ander blok wel, waarna het aangeklaagde blok onmiddellijk ter beschikking van de verantwoordelijke van het organiserende land moet staan.
- 32.3 De motor, die gecontroleerd moet worden, moet op verzoek van de wedstrijdleider tot zijn beschikking gesteld worden, onmiddellijk na afloop van de laatste manche. Hij kan vrij beslissen waar, in alle redelijkheid, de controle gebeurt en dient persoonlijk aanwezig te zijn. De jury mag aanwezig zijn. Indien controle wordt geweigerd wordt de klacht als ongegrond beschouwd.
- 32.4 Het openen van de motor gebeurt door de aangeklaagde rijder of zijn helper. De eigenaar van de motor mag ook aanwezig zijn.
- 32.5 Indien bij de controle blijkt, dat de klacht ongegrond was komt de borgsom toe aan de aangeklaagde. Wordt een overtreding vastgesteld, dan krijgt de aanklager zijn borgsom terug.
- 32.6 Indien een overtreding wordt vastgesteld zal een straf worden opgelegd door de jury. Deze straf is enkel van toepassing op wedstrijden verreden onder IMBA – reglementen.

1. De organisator is verplicht twee trainingen van 15 minuten in het programma op te nemen.

- De 1^e training om 09.30 uur en de 2^e training / kwalificatie om 11.00 uur
- Men is verplicht aan beide trainingen deel te nemen
- de tijd gaat in vanaf de eerste doorkomst bij de tijdwaarneming

33.1 Zonder elektronische tijdwaarneming:

- De eerste trainingsstart van het seizoen volgens de eindstand van het vorig seizoen voor wat betreft de eerste tien. De volgende deelnemers volgens loting.

33.2 Met elektronische tijdwaarneming:

- De rijder stelt zich op voor de training (nadat de machine is gecontroleerd) bij de nummers in het gesloten park. Die het eerst komt, bij nr. 1, de tweede bij de 2e, de 3e op de 3e etc.
- het opvolgen van de instructies van de Officials is verplicht. Als dit niet het geval is, kan de jury een straf uitspreken volgens Art. 50.10.
- In de training word de snelste tijd van iedere rijder / team opgenomen, deze tijd geldt voor de startopstelling voor alle 3 manches.

33.3 Wordt duidelijk vastgesteld, dat een rijder/zijspancombinatie niet aan beide trainingen heeft deelgenomen, dan wordt hij in alle 3 manches als laatste aan het starthek toegelaten. Als een rijder aan geen der beide trainingen heeft deelgenomen, moet hij toestemming vragen om een

- verkenningronde te mogen rijden vóór aanvang van de 1e manche (tevens moet hij als laatste naar het starthek), ofwel hij kan niet deelnemen aan de wedstrijd.
- 33.4 Hebben rijders/zijspancombinaties niet deelgenomen aan de 1e training, dan wordt hun startplaats in de fuik vastgesteld a.d.h.v. de tijdtraining, maar wel ná alle deelnemers, die wél aan beide trainingen hebben deelgenomen. (Dit geldt dan voor alle 3 de manches).
- 33.5 Hebben rijders/zijspancombinaties niet deelgenomen aan de tijdtraining (of geen tijd gerealiseerd), dan dienen ze als laatsten in de fuik aan te sluiten, waarbij de volgorde middels loting wordt vastgesteld (geldt dan voor alle 3 de manches).

DE START.

- 34 De motoren van de rijders** moeten 5 minuten voor de start aanwezig zijn **in de fuik**. Per deelnemer wordt 1 helper toegestaan. Deelnemers, die te laat komen, zullen als laatste aan het starthek worden toegelaten.

De opstelling:

- a. Volgens de lijst van de tijdtraining voor alle 3 manches.
 - b. **Zonder elektronische tijdwaarneming:**
 - voor de eerste manche van het seizoen volgens de eindstand van het vorig seizoen voor wat betreft de eerste tien (als de rijder vorig seizoen ook in deze klasse reed). De overige deelnemers loten.
 - opstelling voor de vervolgmance(s) op de wedstrijddag geschiedt aan de hand van de uitslag van de voorgaande manche.
 - opstelling voor de eerste manche bij daaropvolgende wedstrijden volgens de stand in het kampioenschap.
- 35 Startprocedure.**
- a. Bij het opsteken van de groene vlag (stopwatch wordt aangezet) mogen de motoren worden gestart. Alle helpers dienen de fuik onmiddellijk te verlaten.
 - b. Uiterlijk 5 minuten na het teken dat de motoren mogen gestart worden, begint het oprijden naar de startplaats. Valt, gedurende deze tijd, een motor stil, dan heeft de rijder nog de tijd beschikbaar tot de 5 minuten om zijn, om zijn motor te repareren of met zijn 2^e goedgekeurde motor met gelijke startnummers aan te bieden en de door hem verkregen startplaats op te eisen. Dit houdt in, dat wanneer een rijder pech heeft, het oprijden naar het starthek dient te worden opgehouden vanaf de beurt van de betreffende rijder, tot de vijf minuten verstreken zijn. Hierna mag de volgende rijder eender welke vrije plaats kiezen.
 - c. Als een rijder zijn plaats aan het starthek heeft ingenomen dan mag hij deze plaats niet meer afstaan. (Indien er toch gewisseld wordt volgt diskwalificatie van BEIDEN)
 - d. **Als iemand vrijwillig in de tweede startrij wil staan, dan is het alleen toegestaan, als het hekje voor hem bezet is.**
 - e. **Startprocedure:** het bord/de startklok = **15** seconden, wordt omhooggehouden, als die voorbij zijn, het **5** secondenbord. Als die voorbij zijn, valt het starthek ergens in de volgende **0 t/m 5** seconden.
 - f. Helpers en supporters mogen zich niet binnen de starthekzone bevinden.
 - g. Alleen helpers, monteurs, teamleiders, officials welke een oranje vest of een stempel gekregen hebben van de organisatie s`morgens bij de teamleidersvergadering mogen zich in de aangeefzone bevinden. Andere personen en speciaal kinderen mogen zich daar niet bevinden. De organisator is verantwoordelijk voor controle hierop.
 - h. Rijders, bakkenisten, helpers en/of supporters mogen, vóór de start, geen werkzaamheden verrichten voor en/of achter het starthek, zoals bijvoorbeeld het dichtmaken en vastlopen van sporen.
Het is alleen de rijder toegestaan zich aan het starthek te begeven met zijn motor, hij kan dan het startgedeelte vlakmaken maar mag hierbij de motor niet uit de handen geven of een andere rijder hinderen, of stenen en andere materialen in de startplaats van deze verdelen.
 - i. Bij overtreding van deze regels volgt een straf volgens 49.10.

- j. Startronde: wordt bij de start direct over de detectielus (tijdwaarneming) gereden of beide de eerste doorkomst niet één volledige ronde gereden, dan geldt deze ronde als een nul (0) ronde. De officiële tijdwaarneming begint dan pas bij de 2^e doorkomst. **De 0 ronde is wel aangegeven op de uitslaglijst.** (zie instelling in AMB / Mylaps Systeem).
 - k. De detectielus mag niet direct achter een springschans ingegraven worden. Bij meer dan 60 hoogte verschil kan dit problemen geven (geen signaal ontvangst van de transponder e.d).
- 36** De start geschiedt door middel van een starthek of startvlag.
- 36.1 Als een manche omwille van omstandigheden (bijv. een ernstige valpartij) voortijdig wordt afgebroken, volgt er een herstart, indien er **minder** dan $\frac{2}{3}$ van de tijd is verstreken.
 - 36.2 Indien **meer** dan $\frac{2}{3}$ van de tijd is verstreken, wordt de uitslag opgemaakt aan de hand van de laatst gereden **volle** ronde.
 - 36.3 Het is de wedstrijdleider, die beslist over het voortijdig afbreken van een manche.
 - 36.4 Om rijders in staat te stellen eventueel reparaties uit te voeren, zal er tussen het afvlaggen van de manche en de herstart een periode van minimaal 15 minuten in acht moeten worden genomen.
 - 36.5 Indien een manche door een ongeval met één of meerdere rijders stilgelegd moet worden en er een herstart gegeven moet worden, zullen de verantwoordelijke rijder(s) als laatste(n) naar het starthek moeten gaan, de overige manche(s) volgens resultaat van de voorgaande manche.

EUROPEES KAMPIOENSCHAP.

- 37** Het Europees Kampioenschap wordt in **minimal 4 maximaal 7 wedstrijden** georganiseerd.
- a. De teams per land zijn samengesteld als volgt:
Per land bestaan de teams uit:
Soloklassen: MX2 klasse: minimaal 4, maximaal 7 (organiserend land 7 rijders),
Openklasse: minimaal 4, maximaal 7 (organiserend land ook 7 rijders). Ieder land mag met 5 rijders deelnemen. Is dit het geval dan mag het organiserende land toch 7 rijders inzetten. Het maximaal aantal deelnemers in een IMBA-wedstrijd is bepaald op 50 deelnemers.
Naast het aantal van 7 starters mag de organisator (club) ook gebruik maken van 2 starters thuisrijders (publiekstrekker) die in de omgeving wonen (ca. 50 km) en lid moeten zijn van de club. Deze deelnemers rijden dan alleen voor het dagklassement en worden niet geklasseerd in de EM.
Als ze achteraf in de EM geklasseerd willen worden, moeten ze dit schriftelijk aan het IMBA-secretariaat uitleggen (tot maximaal 3 dagen voor het volgende evenement in deze klasse) en deelnemen aan verdere evenementen. Dan gelden voor hen dezelfde voorwaarden als voor de andere deelnemers. De vereniging mag echter slechts 7 rijders per keer naar de andere landen sturen.

Wordt een totaal van 30 deelnemers **op dinsdag (15.00 uur) voor de betreffende wedstrijd** niet bereikt, dan mag het organiserend land aanvullen tot een totaal aantal van 30 deelnemers. **Dit word vastgesteld op dinsdag voor de wedstrijd door de IMBA Secretaris. Naar deze termijn binnengekomen meldingen van rijders uit IMBA aangesloten landen kunnen alleen deelnemen als de hoogste deelnemersaantal van het organiserende land (zie art.36c.) niet overschreden word.**

Het starthek moet dan ook 30 poortjes te hebben.

- b. Damesklasse: ieder land mag 4 t/m 8 deelneemsters sturen en het organiserende land kan tot 12 deelneemsters voor hun eigen land aanvullen als het totaal van 40 deelneemsters niet bereikt wordt.
- c. Wanneer er in een land nationale (verzekeringstechnische) regels gelden (bijvoorbeeld MON +/- 50, AMCA 36, DAM +/- 45, UMC 45, SAM +/- 50, UFOLEP 40, DMCU 50, CAM 45, CSEN 40) dan gelden deze aantallen
- d. (Dus in Groot-Britannië, Frankrijk en Italië maximaal 40 deelnemers).
- e. **Zijspannen:** minimaal 4, maximaal 7 (organiserend land 8) teams. Bij inzet van 6 zijspanteams per land zijn 35 teams toegelaten.
Voor Frankrijk maximaal 30 zijspannen i.v.m. verzekering.

- f. Bonden, die naar alle andere wedstrijden het maximaal aantal deelnemers afvaardigen (min 4) 5 of 6, mogen ook naar Frankrijk, Engeland en Italië automatisch 5 rijders sturen, als deze aangemeld zijn.
- g. Bonden, die naar alle andere wedstrijden **niet** het maximale aantal rijders afvaardigen (3 en minder), mogen ook naar Frankrijk, Engeland en Italië maar maximaal 3 rijders afvaardigen.
- h. Landen, die 7 rijders willen afvaardigen in de solo- en 5 of 7 rijders in de zijspanklasse moeten deze uiterlijk twee weken voor aanvang van de EK -wedstrijd op het IMBA -secretariaat aanmelden. Als er geen aanmelding heeft plaatsgevonden, wordt er vanuit gegaan, dat in de soloklasse maximaal 5 en in de zijspanklasse 4 rijders worden afgevaardigd.
- i. Maandag voorafgaande aan de betreffende EK -wedstrijd kan het IMBA -secretariaat, aan de hand van de aangemelde deelnemerslijst, vaststellen of er nog startplaatsen te vergeven zijn en deze aan die landen toewijzen, die 6 of 5 rijders willen afvaardigen.
- j. Bonden, die niet op maandag voorafgaande aan de wedstrijd de deelnemers hebben aangemeld bij het IMBA -secretariaat, of deelnemers die zonder aanmelding zich willen in laten schrijven, moeten er rekening mee houden, dat zij geen startplaats toegewezen krijgen, als er geen startplaatsen meer vrij zijn (zie ook artikel 11 en 12).
- k. Dinsdag voorafgaande aan de IMBA -wedstrijd ontvangt de organiserende bond van het IMBA -secretariaat de volledige deelnemerslijst van de aangemelde deelnemers.
- l. Zijn op de wedstrijddag na de inschrijving van de deelnemers nog startplaatsen vrij, dan is het mogelijk voor de organiserende bond, deze startplaats(en) toe te wijzen aan hun eigen rijders (tot maximaal 7 in de soloklasse).

- 38** Een wedstrijd wordt verreden over 3 manches van 18 minuten + 1 ronde. De tijdsduur tussen de aanvang van de manches (**Start tot volgend Start**) dient minimaal 1 3/4 uur te zijn. Na het afvlaggen van de winnaar wordt nog 5 minuten afgevlagd, daarna wordt de volgende manche gestart. Het is aan te raden, zo mogelijk direct vóór de E.K.-manches, géén nationale zijspanwedstrijd te plannen.

- 39** De punten worden toegekend op basis van de klassering in de manches, als volgt:

1 ^e plaats 60 punten	11 ^e plaats 33 punten	21 ^e plaats 20 punten	31 ^e plaats 10 punten
2 ^e plaats 54 punten	12 ^e plaats 31 punten	22 ^e plaats 19 punten	32 ^e plaats 9 punten
3 ^e plaats 50 punten	13 ^e plaats 29 punten	23 ^e plaats 18 punten	33 ^e plaats 8 punten
4 ^e plaats 47 punten	14 ^e plaats 27 punten	24 ^e plaats 17 punten	34 ^e plaats 7 punten
5 ^e plaats 45 punten	15 ^e plaats 26 punten	25 ^e plaats 16 punten	35 ^e plaats 6 punten
6 ^e plaats 43 punten	16 ^e plaats 25 punten	26 ^e plaats 15 punten	36 ^e plaats 5 punten
7 ^e plaats 41 punten	17 ^e plaats 24 punten	27 ^e plaats 14 punten	37 ^e plaats 4 punten
8 ^e plaats 39 punten	18 ^e plaats 23 punten	28 ^e plaats 13 punten	38 ^e plaats 3 punten
9 ^e plaats 37 punten	19 ^e plaats 22 punten	29 ^e plaats 12 punten	39 ^e plaats 2 punten
10 ^e plaats 35 punten	20 ^e plaats 21 punten	30 ^e plaats 11 punten	40 ^e plaats 1 punt

- a. De punten worden per manche toegekend.
 - b. Om in de puntentelling (dag- én kampioenschapsklassering) te worden opgenomen moet een rijder **3 ronden** die door de winnaar werden afgelegd, hebben gereden. Een uitgevallen rijder hoeft zich niet te laten afvlaggen. Het klassement wordt opgemaakt op basis van het aantal afgelegde ronden
 - c. Zou een rijder voor één of meerdere manches op de wedstrijddag gediskwalificeerd worden, dan schuiven de andere rijders op in de daguitslag. (zie ook punt Europees Kampioenschap).
- 40** Winnaar van de wedstrijd is de rijder, die het hoogste aantal punten behaalt over de te verrijden manches. Eindigen 2 rijders gelijk, dan is de laatste manche beslissend.
- 41** Nadat alle wedstrijden verreden zijn is de rijder met het hoogste aantal punten Europees kampioen.
- a. Manches waarvoor men gediskwalificeerd wordt tellen niet mee.
 - b. Eindigen 2 rijders gelijk in punten, dan is het aantal mancheoverwinningen bepalend. Blijft daarna een gelijke stand, dan telt het aantal 2^e plaatsen, 3^e plaatsen, enz.
 - c. Is de stand dan nog gelijk, dan is de laatste EK manche bepalend.
 - d. Na de laatste wedstrijd worden de eerste 3 uit de eindstand van het kampioenschap gehuldigd.

- e. Wordt een rijder uit de eindstand van het kampioenschap genomen (achteraf gediskwalificeerd), dan worden aan de andere rijders niet achteraf méér punten toegekend. De kampioenschapswaardering voor de overblijvende rijders blijft onveranderd na het uit de stand verwijderen van de gediskwalificeerde rijder.
 - f. De eerste 3 uit de EK -eindstand treden **bij de kampioenshuldiging** ieder aan in het eigen nationale landenshirt, vervolgens zal(zullen) de kampioen(en) gehuldigd worden in het IMBA -kampioensshirt.
 - g. Als bij deze kampioenshuldiging de gehuldigden (No. 1 t/m 3 in de eindstand) het landenshirt niet dragen, kan de verantwoordelijke IMBA -vertegenwoordiger weigeren de trofeeën uit te reiken.
 - h. Om in aanmerking te komen voor de 2-takt cup (beste 2-takt rijder van het seizoen) alleen voor **de Dames** moet men minimaal 80% aan de wedstrijden hebben deelgenomen met een 2-takt machine.
- 42** Uitbetaling van de onkostenvergoeding aan de MX”, Open-Klasse, zijspan, en Dames volgt meteen na de wedstrijd.
Wie niet van start gaat ontvangt geen premiegeld voor de betreffende manche.

43 Blijft vrij

44 Geluid:

- a. **wordt gemeten in overeenstemming met de lokale en verplichte richtlijnen van het organiserende land**
- b. **Rijders waarvan motoren tijdens de dynamische meting de (94 t/m 96) dBa minimaal 3 maal overschrijden zullen door de dienstdoende official of wedstrijdleiding worden gemeld bij de internationale Jury (tijdens de teamleidersvergadering, die na iedere manche gehouden wordt) De teamleider van de betreffende rijder is verplicht zijn rijder te informeren en hem erop te wijzen de overtreding te herstellen.**
- c. **blijkt dat na deze waarschuwing nog niet aan de gestelde eisen wordt voldaan dan kan de official die de geluidsmeting uitvoert dit opnieuw aan de Jury, of de IMBA afgevaardigde melden, welke dit in het internationale juryoverleg brengt waarna diskwalificatie voor betreffende manche mogelijk is.**

GEDRAG.

- 45** Onsportief gedrag of moedwillig hinderen of overgaan tot handtastelijkheden (vasthouden/aan kleren of lichaamsdelen trekken gedurende de manche) kan worden bestraft met een waarschuwing t/m diskwalificatie van de betreffende manche. De intern. Jury beslist over de hoogte van deze Straf na Art.50
- 45.a.** Overgang naar verdere handtastelijkheden/slaan, ook na afloop van de manche (ook als er niemand gewond raakt), die ook tot gevolg hebben dat het aanzien van de organisator van de wedstrijd, de organiserende bond en/of de IMBA geschaad wordt, leiden tot een schorsing voor één of meerdere wedstrijden.
- 46** Een deelnemer kan verantwoordelijk worden gesteld voor het gedrag van zijn supporters. Wordt een supporter bij het aangeven op een niet toegestane plaats gezien en wordt het startnummer van de rijder gemeld aan de jury, dan wordt de rijder voor de volgende manche of wedstrijd gewaarschuwd. Wordt de overtreding nogmaals vastgesteld, dan wordt de betreffende rijder, na controle op de juistheid van de melding en een besluit van de jury, bestraft volgens de regels in dit reglement. De in de manche behaalde punten kunnen worden ontnomen.
- 47** Deelnemers dienen zich ook te houden aan de reglementen van het gastland, als deze niet in strijd zijn met de IMBA -reglementen. Als dat het geval is, dan moet het gastland vóór de wedstrijd een copie aan alle teamleiders geven, zo mogelijk in het Engels.

48 Milieu overtredingen

- Het is verboden om olie, benzine of andere schadelijke stoffen te laten weglopen in de bodem,

- motoren af te spuiten met hogedrukreiniger en met chemische middelen,
- gaten te graven in de bodem, voor caravans, campers en bussen
- afvalwater te laten weglopen,
- Elke rijder/s is verplicht zijn of haar vuilniszak mee na huis te nemen of als het mogelijk is deze in een vuilnisbak te werpen.

49 Klachten moeten mondeling worden **aangemeld** (uiterlijk 15 min. na afloop van de betreffende manche (waarbij het tijdstip het ophangen van de uitslag aan de jurybus bepalend is) bij de vertegenwoordiger van de organiserende bond in de jury door de deelnemer of door de teamleider.

De organiserende vereniging rijkt het IMBA-protestformulier uit, dat vervolgens binnen 1 uur na de betreffende manche schriftelijk moet worden ingediend. Het moet worden ondertekend door de deelnemer of de teamleider.

Een protestvergoeding van 70,00 euro moet contant worden betaald aan de verantwoordelijke van IMBA. De internationale jury zal dan na de hoorzitting beslissen wat er met het geld gebeurt. Afhankelijk van de resultaten van het overleg en de beslissing, volledige of gedeeltelijke terugbetaling of geen terugbetaling.

Klachten inzake de overschrijding van de cilinderinhoud moeten door de protesterende rijder zelf gebeuren. **(Zie ook Art.32)**

Video materiaal e.d. welke bij een protest als bewijsmateriaal ingediend wordt zal binnen de tijd die ervoor staat dat het protestformulier ingeleverd moeten zijn (een uur). Na deze tijd wordt er geen video materiaal e.d. meer geaccepteerd i.v.m. manipulatiemogelijkheden.

STRAFBEPALINGEN.

50 De volgende straffen kunnen alleen door een besluit/stemming van de Internationale Jury ter plaatse uitgesproken worden, als de gebeurtenissen duidelijk bekend zijn (Bij dit besluit/stemming moeten méér dan de helft van de deelnemende teamleiders aanwezig zijn). Voor het onderzoek, alsmede het aanhoren van klager en beklaagde, alsmede eventuele getuigen heeft de Internationale Jury 60 minuten tijd. De Imba-vertegenwoordiger heeft géén stem in de besluitvorming, alleen een adviserende rol.

Is te verwachten, dat oplossing ter plaatse niet mogelijk is, dan wordt het geval aan de strafcommissie van Imba ter oplossing en beslissing voorgelegd. Deze commissie beslist dan zo snel mogelijk over het geval en beslist in plaats van de internationale jury. De strafcommissie wordt door de secretaris van het IMBA-Hoofdbestuur bijeengeroepen. Er kan ook contact gehouden **en beslist** worden per E-mail.

De strafcommissie wordt samengesteld uit:

- 2 teamleiders van de betreffende klasse, welke niets met het betreffende geval te maken hebben
- de IMBA-Sportleider;
- de IMBA-Secretaris.

- 50.1 Waarschuwing; (gelijk met een gele kaart) Deze “gele kaart” word ieder keer in de kampioenschapslijst getoond. Bij meerdere waarschuwingen (maximal 2) volgt een diskwalificatie of schorsing door het IMBA Hoofdbestuur.
- 50.2 5 plaatsen terugzetting in de uitslag, als er geen gevaar voor anderen vastgesteld wordt;
- 50.3 Disqualificatie, als er gevaar voor anderen (rijders, helpers, enz.) vastgesteld wordt;
- 50.4 Voorwaardelijke schorsing.
- 50.5 Effectieve schorsing.
- 50.6 Startverbod (Bijv. wegens technische mankementen aan de machine).
- 50.7 Diskwalificatie uit manche, wedstrijd of kampioenschap.
- 50.8 Schorsing voor bepaalde of onbepaalde tijd.
- 50.9 Inhouden van onkostenvergoedingen.
- 50.10 Terugzetting naar de laatste startplaats in de komende manche, of in de komende wedstrijd. Bij meerdere rijders wordt de volgorde van de startopstelling gevolgd.

De oplegging kan geschieden door de Internationale Jury, de Strafcommissie of het IMBA - Hoofdbestuur. Geschiedt oplegging door de Internationale Jury, dan dient het IMBA -Bestuur hiervan in kennis te worden gesteld binnen de 48 uur. Van de beslissing door de Strafcommissie wordt de rijder schriftelijk in kennis gesteld. Wordt de straf ter plaatse uitgesproken, dan volgt er geen schriftelijke mededeling meer aan de betreffende rijder. De straf wordt door de **eigen** teamleider aan de betrokken rijder(s) medegedeeld.

Voor een uitgesproken straf wordt een proeftijd vastgelegd:

50.3 – 50.4 = 3 maanden), (50.5 – 50.6 = 6 maanden), 50.7 – (50.9 = 1 jaar)

51. Uitgesproken straffen door de Internationale Jury of de Strafcommissie, van welke aard dan ook, gelden alleen voor wedstrijden verreden onder de IMBA -reglementen.
52. Een deelnemer (klager én beklagde) kan uitsluitend een gemotiveerd schriftelijk **beroep (geen klacht/protest)** aantekenen bij het IMBA -Bestuur, tot uiterlijk **drie dagen** na het mededelen van de beslissing van de Internationale Jury/Strafcommissie. (Klachten/Protesten en beslissing van de jury moeten vooraf op de wedstrijd binnengekomen zijn).
 - a. Wordt beroep aangetekend, moet hierbij een borgsom van € 150,- aan de IMBA betaald worden (per Bank).
 - b. Wordt het beroep toegekend en de beslissing **door de Sportcommissie** ten gunste van de appellant beslist, wordt de borgsom terugbetaald.
 - c. Wordt het beroep niet toegekend ten gunste van de appellant (dus het besluit van de int. jury gehandhaafd (of deels gehandhaafd), dan beslist de Sportcommissie, hoeveel van de borgsom terugbetaald wordt.
 - d. Het beroep wordt behandeld, als de borgsom binnengekomen is bij IMBA, en er wordt naar gestreefd dit binnen 14 dagen na ontvangst te behandelen.
 - e. Het beroep kan in principe behandeld worden op een door IMBA bepaalde plaats.
 - f. Het staat de appellant vrij om hierbij aanwezig te zijn.
 - g. In zeer dringende gevallen (bijv. korte opeenvolging van wedstrijden) kan het IMBA -Bestuur via alternatieve communicatiemiddelen het beroep behandelen. Uiteraard is de appellant hier niet bij aanwezig.
 - h. Zou verdere Informatie en uitleg/verklaring nodig zijn, dan zal het bestuur de betrokkene(n) gelegenheid geven deze aan te geven of voor te leggen.
 - i. Na behandeling en besluitvorming van het beroep door het IMBA-Hoofdbestuur, is het besluit bindend, er is geen volgend beroep meer mogelijk.
 - j. In het uiterste geval kan een beroep/bezwaar **alleen** door het **IMBA hoofdbestuur** aan het volgende congres ter definitieve besluitvorming voorgelegd worden.

SLOTBEPALINGEN.

52. Rijders, die deelnemen aan IMBA -wedstrijden, zijn verplicht kennis te nemen van deze reglementen. Ingeval van betwisting verklaren zij zich akkoord om zich tot geen ander rechtscollege buiten IMBA te wenden om de beslissing aan te vechten.
53. Bij het verlaten van de bond, waarvoor een EK -deelnemer uitkwam, vervallen al zijn rechten.
54. Tijdens de organisatie van internationale jeugdwedstrijden zijn de IMBA reglementen alsmede het aanvullende IMBA -jeugdreglement van toepassing.
55. In gevallen, waarin dit reglement niet voorziet, beslist de wedstrijdleiding; bij aanwezigheid van een IMBA -Bestuurslid geschiedt dit in overleg met hem. Beslissingen, genomen door de IMBA -Vertegenwoordiger zijn uitvoerbaar bij voorrang en ongeacht hoger beroep.
56. Sponsoring (reclame) is toegelaten op de shirts of jacks van de deelnemers aan EK -wedstrijden en dit onder de volgende voorwaarden toegestaan:

BIJZONDER SPONSORREGLEMENT.

1. Elk shirt moet de kleur weergeven volgens de IMBA-sportregels van het land, de vlag van het land, het IMBA-logo, minimaal 10 x 10 cm, het logo van de bond en misschien de naam van de rijder. Het startnummer moet goed leesbaar zijn, zie ook art.10 van de IMBA-sportregels.
2. Nieuw ontworpen landsshirts moeten vooraf aan het IMBA-Hoofdbestuur ter goedkeuring aangeboden worden. Hiertoe dienen foto's en ontwerpen voorgelegd worden. Rijders met shirts, die niet door het Hoofdbestuur zijn gecontroleerd en goedgekeurd, kunnen aan de start geweigerd worden, resp. gediskwalificeerd worden.
3. **Bij het gele Shirt is het niet toegestaan reclame op de armen te plaatsen.**
4. Indien er bij de voorstelling een jack wordt gedragen, dan mogen hierop maximaal 3 logo's voorkomen: linker borstzijde, rechter bovenarm, linker bovenarm of op de kraag.
5. **Land-shirt en sponsoring:**
 - a. Ieder shirt van een bepaalde klasse moet hetzelfde basismodel hebben (landskleur, landsnaam, bondsnaam, IMBA-logo eventueel de naam van de rijder).
 - b. **Bondssponsoring:** als er bondssponsors zijn, dan dient het logo van de bondssponsor voor het hele team identiek zijn en op dezelfde plaats geplaatst worden.
 - c. **Persoonlijke sponsoring** van de rijder: Iedere rijder mag een logo van zijn eigen sponsor op het landsshirt plaatsen. De plaats kan vrij gekozen worden, als het niet in strijd is met de andere sponsoring (zie punt 1, 3a en 3b).
6. De bonden dragen de volledige verantwoordelijkheid voor de naleving van de voorschriften in verband met de reclame.
7. **De controle wordt uitgevoerd door de teamleiders.** Bij vaststelling van niet-naleving van dit reglement wordt een rapport opgesteld, dat door minstens twee teamleiders wordt ondertekend en aan de IMBA -vertegenwoordiger wordt overhandigd.
8. Indien de overtreding door IMBA wordt vastgesteld, dan vervalt het recht op de onkostenvergoedingen van de manche(s) en op klassering in de manche(s).
9. **De IMBA kampioen krijgt 2 kampioensshirts zoals in de afgelopen jaren. Zodat deze gedragen kunnen worden bij de rijdersvoorstelling. Wil de rijder ook tijdens de wedstrijden rijden met het kampioensshirt dan is dit mogelijk. De rijder kan op eigen kosten extra kampioensshirts laten maken met daarop zijn persoonlijke sponsor. De reclame moet voldoen aan dezelfde eisen als het Nationale landenshirt zie pnt. 1. Het shirt zal ter goedkeuring aan het IMBA hoofdbestuur voorgelegd moeten worden.**

Heinsberg, januari 2019

**Startnummer bord met
korrekt startnummer.**

