



QUY CHẾ THI ĐẤU

Giải Đua xe Mô Tô Việt Nam 2026
Vietnam Motor Racing Championship 2026

MỤC LỤC

CHƯƠNG I: QUY CHẾ THI ĐẤU	5
1.1. Giới thiệu	5
1.2. Vòng đua.....	5
1.3. Khu kỹ thuật của các đội đua (Paddock).....	6
1.4. Cán bộ kỹ thuật:.....	6
1.5. Ban Tổ chức Vòng đua.....	7
1.6. Ban Trọng tài:	8
1.7. Ban Điều hành Giải VMRC 2026	10
1.8. Lịch thi đấu:	10
1.9. Nội dung thi đấu	10
1.10. Đối tượng thi đấu:.....	11
1.11. Đăng ký tham gia và suất đặc cách.....	11
1.12. Số Thi đấu.....	13
1.13. Lịch hoạt động.....	13
1.14. Giám sát kỹ thuật, Y tế và chất kích thích.....	15
1.15. Tập luyện và kiểm tra	15
1.16. Sơ đồ vị trí xuất phát chính thức trên đường đua (Grid).....	17
1.17. Vòng đua chính thức.....	17
1.18. Quy trình xuất phát.....	18
1.19. Quy trình chạy qua đường Pit.....	23
1.20. Đường đua “Uớt” hoặc “Khô ráo”	24
1.21. Hành vi ứng xử trong quá trình tập luyện và thi đấu.....	24
1.22. Cờ và đèn hiệu	27
1.23. Xe cấp cứu	30
1.24. Kết thúc một cuộc thi đấu và Kết quả thi đấu	30
1.25. Tạm dừng cuộc đua.....	31
1.26. Xuất phát lại một cuộc đua đã bị tạm dừng.....	32
1.27. Khu vực kiểm tra	34

1.28. Điểm thưởng và Bảng xếp hạng của Giải VMRC 2026.....	34
1.29. Các chỉ dẫn và Thông tin cho các VĐV	35
1.30. Nhân viên của các CLB trong khu vực đường Pit.....	35
1.31. Các mức quy định xử phạt.	
CHƯƠNG II: PHƯƠNG TIỆN VÀ THIẾT BỊ BẢO HỘ THI ĐẤU	37
2.1. Phương tiện tham gia thi đấu	37
2.2. Thiết bị bảo hộ sử dụng trong khi tham gia thi đấu.....	56
CHƯƠNG III: HÌNH THỨC KỶ LUẬT VÀ QUY TẮC PHÂN XỬ'.....	58
3.1. Các nguyên tắc.....	58
3.2. Các hình thức kỷ luật	58
3.3. Đơn vị phân xử	59
3.4. Khiếu nại và Kháng án	61
CHƯƠNG IV: TIÊU CHUẨN ĐƯỜNG ĐUA.....	64
4.1. Áp dụng đường đua mới	64
4.2. Kiểm tra điều kiện đường đua	64
4.3 Đánh giá điều kiện kỹ thuật đường đua.....	64
CHƯƠNG V: ĐIỀU KIỆN SỨC KHỎE	65
5.1. Phạm vi áp dụng	65
5.2. Chứng nhận sức khỏe thi đấu	65
5.3. Hướng dẫn kiểm tra sức khỏe VĐV	65

QUY CHẾ THI ĐẤU

Giải Đua xe Mô Tô Việt Nam – Vietnam Motor Racing Championship 2026

*(Ban hành kèm theo Quyết định số: .../QĐ-XĐMT,
ngày ... tháng ... năm 2026 của Liên đoàn Xe đạp - Mô tô thể thao Việt Nam)*

Cam kết và điều kiện cơ bản

Các quy định tại Quy chế thi đấu Giải Đua xe Mô Tô Việt Nam (sau đây gọi tắt là Quy chế thi đấu) được sử dụng thay thế cho các quy định đã được công bố trước đây, và được áp dụng cho Giải Đua xe Mô Tô Việt Nam (sau đây gọi tắt là Giải VMRC 2026).

Tất cả các tổ chức và cá nhân tham gia Giải VMRC 2026, đặc biệt là các vận động viên (VĐV), thành viên các đội đua, nhân viên đường đua, nhà tổ chức... phải tuân thủ các điều khoản về:

Luật thi đấu

Phương tiện và thiết bị bảo hộ thi đấu

Các hình thức kỷ luật và cách thức tiến hành

Tiêu chuẩn đường đua

Điều kiện sức khỏe

Việc sửa đổi, bổ sung các quy định tại Quy chế thi đấu này phải được thực hiện bằng văn bản bởi Liên đoàn Xe đạp - Mô tô thể thao Việt Nam.

Các đội tham gia thi đấu phải đảm bảo rằng tất cả các cá nhân, tập thể có liên quan đến đội đều tuân thủ các quy định của Quy chế thi đấu Giải VMRC 2026. Trách nhiệm của VĐV hoặc các nhân được giao nhiệm vụ tham gia vào bất kỳ thời điểm nào của Giải VMRC 2026 phải tuân theo các điều khoản được quy định đối với đội. Tất cả các thành viên tham dự Giải VMRC 2026 khi đang trong khu vực pit hoặc sân đua phải mang thẻ phù hợp với vai trò, trách nhiệm của mình

Điều khoản về chống sử dụng chất kích thích

Tất cả các thành viên, người có liên quan đến Giải VMRC 2026 không được sử dụng các chất kích thích trong suốt quá trình tham dự ở mọi nơi, mọi lúc.

CHƯƠNG I: QUY CHẾ THI ĐẤU

1.1. Giới thiệu

Giải VMRC 2026 gồm các vòng đua được tổ chức thành một Giải Đua xe Mô Tô Việt Nam dành cho các tay đua và các đội đua tham dự.

1.2. Vòng đua

1.2.1. Mỗi Vòng đua sẽ được coi như bắt đầu từ thời điểm tiến hành việc kiểm tra kỹ thuật và thể thao theo lịch thi đấu do Ban Tổ chức công bố; kết thúc tại thời điểm hết hạn nộp các khiếu nại và các kết luận về mặt kỹ thuật theo lịch đã được công bố.

Việc kiểm soát cuộc đua phải được duy trì hoạt động cho đến khi kết thúc quá trình khiếu nại theo đó, tất cả các nhân viên kỹ thuật và trọng tài đường đua (Marshall) vẫn phải có mặt tại vị trí làm việc trên đường đua, sẵn sàng hỗ trợ cho Giám đốc trường đua và các bên có trách nhiệm để đưa ra các quyết định trong thời gian nói trên.

1.2.2. Các Vòng đua phải được tổ chức tại các trường đua đã được Liên đoàn Xe đạp - Mô tô thể thao Việt Nam (sau đây gọi tắt là Liên đoàn) chấp thuận.

Mỗi Vòng đua phải được tổ chức riêng lẻ, không được bao gồm các cuộc đua khác trừ các cuộc đua diễn ra nhằm hỗ trợ hoạt động của giải chính và được phê duyệt bởi Liên đoàn. Những cuộc đua hỗ trợ này không làm thay đổi lịch trình làm việc của các Vòng đua chính.

1.2.3. Các hoạt động thi đấu mô tô thể thao diễn ra trong trường đua trong thời gian 7 ngày trước khi diễn ra Vòng đua phải được báo cáo và được sự chấp thuận của Liên đoàn.

1.2.4. Đơn vị tổ chức có trách nhiệm cung cấp các điều kiện về cơ sở vật chất và nhân lực để đảm bảo cho việc tổ chức các vòng đua theo đúng các yêu cầu về thể thao và kỹ thuật.

1.2.5. Trong vòng tối thiểu 30 ngày trước khi diễn ra mỗi Vòng đua, Nhà tổ chức phải đệ trình các thông tin sau cho Liên đoàn:

- i. Thông tin của Đơn vị tổ chức bao gồm tối thiểu: Tên, địa chỉ, số điện thoại, số fax liên lạc;
- ii. Thời gian và địa điểm tổ chức Vòng đua;
- iii. Thông tin cụ thể của trường đua, chiều thi đấu, chiều dài đường đua...;
- iv. Vị trí các phòng chức năng của trường đua;

- v. Tên và địa chỉ của công ty cung cấp dịch vụ bảo hiểm và địa chỉ liên lạc (bao gồm cả số điện thoại liên hệ);
- vi. Tên của Thư ký đường đua;
- vii. Tên, địa chỉ, số điện thoại của trưởng bộ phận y tế;
- viii. Tên, địa chỉ và số điện thoại của bệnh viện được chỉ định để xử lý các sự cố diễn ra trong quá trình tổ chức;

1.2.6. Trước khi diễn ra Vòng đua tối thiểu là 14 ngày, Đơn vị tổ chức phải thông báo công khai (trên các phương tiện thông tin đại chúng, báo chí và trang fanpage chính thức của Giải v.v..) các thông tin nêu trên cho tất cả các đội tham gia giải đua;

1.3. Khu kỹ thuật của các đội đua (Paddock)

1.3.1. Khu kỹ thuật và tất cả các trang thiết bị cần thiết phải được chuẩn bị sẵn sàng và cho phép các đội sử dụng bắt đầu tối thiểu là 01 ngày trước ngày tập luyện chính thức cho đến hết ngày thi đấu cuối của Vòng đua. Đây được gọi là thời gian kỹ thuật.

1.3.2. Các đội được phép sử dụng Khu kỹ thuật trong thời gian từ 8 giờ đến 22 giờ trong các ngày của thời gian kỹ thuật.

1.3.3. Khu kỹ thuật phải được bố trí để cho phép xe phục vụ của các đơn vị có liên quan có thể ra, vào từ 7 giờ đến 23 giờ trong các ngày của thời gian kỹ thuật.

1.3.4. Khi Khu kỹ thuật đã đi vào hoạt động, Đơn vị tổ chức phải đảm bảo đội ngũ nhân viên y tế, cứu hỏa sẵn sàng hoạt động để hỗ trợ cho các tay đua, đội đua và các đơn vị có liên quan sử dụng khu vực này.

Tối thiểu các hoạt động dịch vụ này phải phục vụ từ 8 giờ đến 22 giờ trong các ngày của thời gian kỹ thuật.

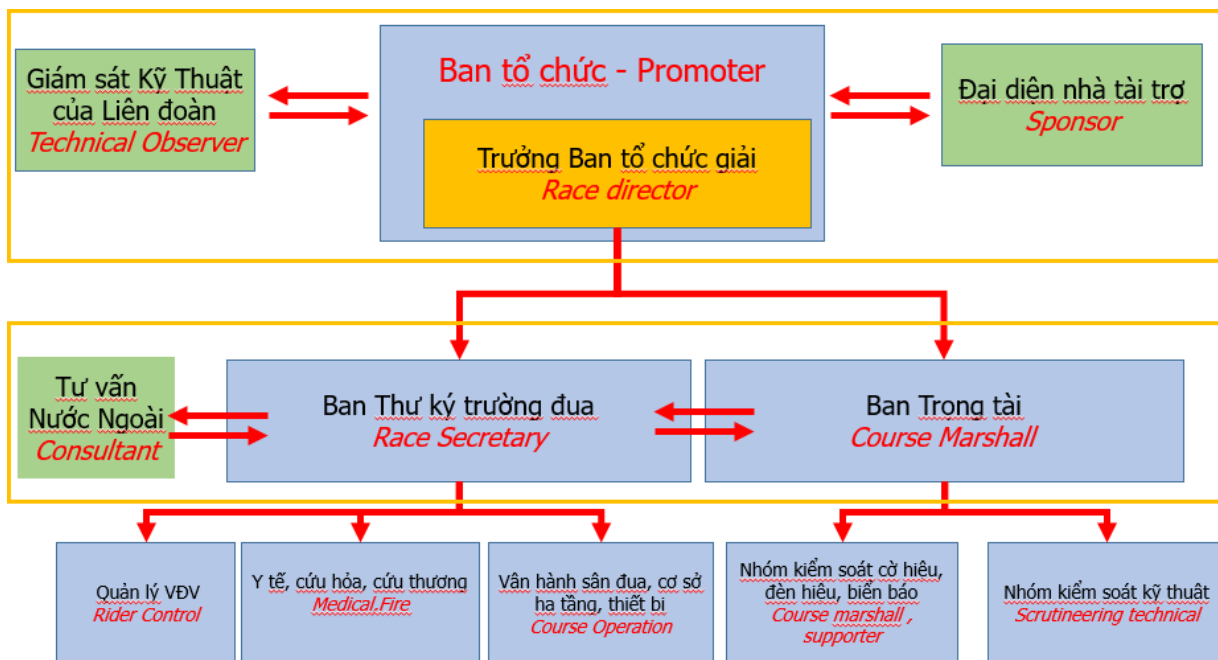
1.3.5. An ninh phải được đảm bảo cho Khu kỹ thuật từ nửa đêm trước ngày chuẩn bị cho đến nửa đêm sau ngày đua chính thức

1.4. Cán bộ kỹ thuật:

- Là tất cả các vị trí điều hành trong giải đua, có trách nhiệm tham gia và đảm bảo cho quá trình tổ chức Giải VMRC 2026.
- Các vị trí điều hành:

Trưởng ban tổ chức giải, Trưởng ban thư ký, Trưởng ban Trọng tài.

1.5. Ban Tổ chức Vòng đua
Sơ đồ tổ chức



1.5.1. Ban Tổ chức bao gồm các nhóm nhân lực làm việc với sự phối hợp chặt chẽ với Trưởng Ban tổ chức cuộc đua, bao gồm Ban thư ký và Ban Trọng tài.

Trưởng Ban tổ chức là người đại diện của ban tổ chức vòng đua, chịu trách nhiệm về tất cả các hoạt động trên sân đua bắt đầu từ quá trình chuẩn bị trước giải đấu cho đến khi kết thúc. Trưởng Ban tổ chức sẽ điều hành Ban thư ký và Ban Trọng tài để vận hành giải. Trưởng Ban tổ chức sẽ làm việc với Giám Sát của Liên Đoàn và Nhà tài trợ trong suốt quá trình diễn ra giải.

1.5.2 Trách nhiệm của Ban Tổ chức vòng đua:

Theo quy định tại Khoản 2, Điều 10, Thông tư số 13/2013/TT-BVHTTDL ngày 18/12/2013 do Bộ Văn hóa, Thể thao và Du lịch ban hành, Ban Tổ chức giải có trách nhiệm:

- a) Xây dựng kế hoạch tổ chức, chương trình, lịch trình và lộ trình thi đấu; đảm bảo an toàn và các yêu cầu chuyên môn;
- b) Phối hợp với các cơ quan Công an, Giao thông vận tải, Y tế, Thông tin và Truyền thông và các cơ quan có liên quan xây dựng và tổ chức thực hiện kế hoạch đảm bảo công tác an toàn, trật tự, công tác y tế, sơ cứu, cấp cứu trong quá trình thi đấu, công tác tuyên truyền, quảng cáo theo quy định của pháp luật.

Bên cạnh đó, Ban Tổ chức Vòng đua phải có trách nhiệm thực hiện các công việc sau:

- Đảm bảo Vòng đua được diễn ra suôn sẻ và hiệu quả.
- Đề xuất về phương án giải quyết các vấn đề phát sinh mâu thuẫn với quy định hiện hành
- Thực hiện xử lý các vi phạm đối với Quy chế thi đấu; đối với các vấn đề cần phân tích về chuyên môn, bao gồm bất kỳ sự cố nào liên quan đến việc điều khiển xe gây nguy hiểm, Ban Tổ chức gửi yêu cầu Ban Trọng tài xem xét lại các vấn đề đó, quyết định một cách độc lập và ban hành các quyết định xử phạt cho các hành vi có liên quan.

1.5.3. Ban Tổ chức sẽ họp tại bất cứ thời điểm nào trong quá trình tổ chức sự kiện nhưng tối thiểu sẽ có buổi họp tại các thời điểm sau:

- Trước buổi tập đầu tiên;
- Cuối mỗi ngày tập luyện;
- Cuối mỗi cuộc đua;

1.6. Các nhóm vận hành chính: Ban trọng tài và Ban thư ký

1.6.1. Thành phần Ban Trọng tài

Ban trọng tài sẽ do Liên đoàn quyết định, gồm tối thiểu 10 thành viên: 01 Trưởng ban, 02 Phó ban, Trọng tài xuất phát và các Trọng tài chính làm việc theo sự phân công của Trưởng ban (Theo quy định tại Điều 9, Thông tư 13/2013/TT-BVHTTDL của Bộ Văn hóa, Thể thao và Du lịch).

1.6.2. Trách nhiệm của Ban Trọng tài:

- a) Điều hành quá trình thi đấu và ban hành các quyết định kỹ thuật theo quy định của Quy chế thi đấu.
- b) Giám sát quá trình tổ chức, thi đấu để đảm bảo Vòng đua được tiến hành an toàn, hiệu quả, theo đúng lịch trình công bố và các quy định của Quy chế thi đấu.
- c) Có quyền thay đổi hình thức thực hiện các buổi tập hoặc thi đấu dựa trên các yêu cầu về an toàn nếu những thay đổi này là cần thiết để giải quyết các sự việc bất thường, chưa có trong quy định tại Quy chế thi đấu. Trong những trường hợp ngoại lệ như vậy, các quyết định của Ban Trọng tài được coi trọng hơn so với các quy định riêng của Quy chế thi đấu.
- d) Nhằm xử lý các sự việc ngoại lệ chưa được quy định tại Quy chế thi đấu, Ban Trọng tài có thể ban hành các hướng dẫn trước cuộc đua hoặc trong những trường hợp đặc biệt, có thể ban hành các điều khoản quy định trước cuộc đua (VD: Các thay đổi về luật dựa trên điều kiện thực tế của địa phương mà vòng đua được tổ

chức). Tuy nhiên, những quyết định đó chỉ được thực hiện trong giới hạn thẩm quyền của Ban Trọng tài đã được quy định tại Quy chế thi đấu.

- đ) Áp dụng hình phạt đối với mọi hành vi vi phạm Quy chế thi đấu. Thẩm quyền của Ban Trọng tài liên quan đến việc áp dụng những điều luật ban hành và hình phạt sẽ được giới hạn bởi những hành vi vi phạm rõ ràng. Những hành vi này bao gồm tăng tốc trên đường pit, vượt dưới cờ vàng v.v..
- e) Đề xuất với Ban Điều hành về các hình thức kỷ luật đối với Ban Tổ chức trong những trường hợp Vòng đua không được tiến hành theo đúng các quy định tại Quy chế thi đấu do trách nhiệm của Ban Tổ chức.
- f) Xem xét và giải quyết các khiếu nại trong quá trình tổ chức.

1.6.3 **Thư ký trường đua:** Là người được Liên đoàn phân công làm việc, có vai trò và trách nhiệm như sau đây:

- a) Đảm bảo đường đua được chuẩn bị phù hợp và duy trì các điều kiện vận hành trong suốt quá trình tổ chức Vòng đua; đảm bảo là các yêu cầu về luật pháp đối với việc tổ chức Vòng đua đều được tuân thủ.
- b) Đảm bảo đội ngũ nhân viên kỹ thuật và dịch vụ của trường đua được bố trí phù hợp với yêu cầu cho việc tổ chức Vòng đua.

Tất cả các vị trí trên đường đua cũng như trang thiết bị (trọng tài đường đua, lực lượng cứu hỏa, y tế, xe cứu thương, cờ hiệu...) phải sẵn sàng trước khi bắt đầu các buổi tập chính thức, khởi động và thi đấu chính thức tối thiểu là 30 phút theo lịch trình.

Đại diện kỹ thuật, Thư ký trường đua và Trưởng bộ phận Y tế có trách nhiệm thực hiện việc kiểm tra đường đua lần cuối cùng để đảm bảo tuân thủ các quy định về kỹ thuật. Việc kiểm tra này phải được hoàn thành tối thiểu là 30 phút trước khi bắt đầu buổi tập chính thức đầu tiên trong ngày và/hoặc đợt chạy khởi động.

Trong vòng kiểm tra cuối, cờ vàng được phát lên ở tất cả các chốt cùng với các cờ và các trang thiết bị khác theo yêu cầu của Thư ký trường đua;

- c) Ra các quyết định để đảm bảo Vòng đua được tiến hành hiệu quả.
- d) Đảm bảo là Vòng đua được tiến hành đúng theo các quy định của Quy chế thi đấu.
- đ) Thông báo các khiếu nại cho Ban Điều hành.
- e) Ký xác nhận, phê duyệt kết quả (tập luyện, khởi động, vị trí xuất phát và thi đấu) và gửi báo cáo cho Ban Tổ chức Vòng đua.

1.6.3. *Các nhân viên khác*, bao gồm: Trọng tài đường đua, nhân viên kỹ thuật, nhân viên

an ninh, nhân viên y tế... được bố trí để đảm bảo Vòng đua được tiến hành hiệu quả.

Thông tin về các nhân sự của Vòng đua phải được Trưởng ban Tổ chức giải thông qua.

1.7. Các đơn vị tư vấn cho Ban tổ chức

1.7.1 Các đơn vị tư vấn giám sát bao gồm: Giám sát kỹ thuật của Liên Đoàn, tư vấn nước ngoài.

Các hạng mục cần tư vấn giám sát

Giám sát, đảm bảo việc thực hiện các quy định của Quy chế tổ chức trong việc tiến hành quá trình tập luyện và thi đấu.

- a) Giám sát quá trình tập luyện và thi đấu dựa trên Lịch tập luyện và thi đấu được ban hành và nếu cần, Đại diện kỹ thuật có thể đề nghị thay đổi Lịch tập luyện và thi đấu để phù hợp với các quy định tại Nội quy thi đấu;
- b) Dừng quá trình tập luyện hoặc thi đấu dựa trên các quy định của Nội quy thi đấu hoặc nếu cảm thấy không an toàn cho việc tiếp tục diễn ra các hoạt động trên đường đua, và đảm bảo rằng việc bắt đầu lại các hoạt động trên đường đua được diễn ra theo đúng trình tự;
- c) Quá trình xuất phát;
- d) Trường hợp sử dụng xe y tế, xe can thiệp nhanh.

1.7.2 Nhiệm vụ của các đơn vị tư vấn

- a) Tư vấn các vấn đề về kỹ thuật phát sinh trong giải đua
- b) Cùng lúc đưa ra các đánh giá để góp ý cho Ban tổ chức trong công tác vận hành giải.

1.8. Lịch thi đấu:

Liên đoàn sẽ quyết định số lượng các vòng đua trong một mùa giải, số vòng đua cả mùa giải được công bố tối thiểu là 30 ngày trước khi diễn ra vòng đầu tiên của mùa giải.

Liên đoàn sẽ quyết định và công bố thời gian tổ chức của mỗi Vòng đua tối thiểu là 15 ngày trước khi bắt đầu ngày tập luyện chính thức của mỗi Vòng đua. Lịch thi đấu chi tiết của mỗi Vòng đua sẽ được công bố tối thiểu là 24h trước khi bắt đầu ngày tập luyện chính thức.

Lịch thi đấu chi tiết của mỗi Vòng đua có thể thay đổi, hoãn, hủy do điều kiện khách quan. Trong trường hợp đó, Ban Trọng tài và Ban Tổ chức cần thống nhất, thông báo trực tiếp đến các thành viên tham gia.

1.9. Nội dung thi đấu

1.9.1. Các nội dung thi đấu của Giải VMRC 2026 bao gồm:

- NSF 100cc (NSF100);
- NSF 250cc (NSF250);
- Winner R 150cc (Winner150)
- Sport150 (SP150)

Các hệ thi đấu bạn tổ chức có thể thay đổi tùy vào điều kiện thực tế, tuy nhiên sẽ phải thông báo cho các tay đua, và các bên liên quan trước ít nhất 01 tháng tính từ ngày đua chính thức.

1.9.2. Ba loại xe NSF 100cc, NSF 250cc và Winner X 150 sẽ do Honda Việt Nam trực tiếp cung cấp cho các VĐV tham gia thi đấu và tuân thủ các yêu cầu quy định về an toàn. Riêng đối với SP150, các yêu cầu về kỹ thuật sẽ được quy định trong phần sau của Quy chế thi đấu.

1.10. Đối tượng thi đấu:

- Các Vận động viên (VĐV) đua xe Mô tô thể thao trong toàn quốc, có Thẻ VĐV do Liên Đoàn cấp, được phép tham gia Giải VMRC 2026;
- Các VĐV tham gia Giải VMRC 2026 phải từ 10 tuổi trở lên. Với các VĐV dưới 18 tuổi, cần phải có giấy cam kết của cha mẹ hoặc người giám hộ bảo lãnh đối với việc tham dự Giải VMRC 2026.
- Cách tính tuổi của VĐV sẽ được tính từ thời điểm bắt đầu chặng đầu tiên của mùa giải VMRC 2026 tức là ngày 01/05/2026 trừ đi năm sinh của VĐV đăng kí tham gia giải, nếu đã đến ngày sinh nhật thì đủ tuổi, còn nếu không rõ ngày/tháng sinh, sẽ tính mặc định ngày 1 tháng 1, hoặc ngày 1 tháng sinh tương ứng
- Các CLB có trách nhiệm tổ chức đào tạo; ký hợp đồng đào tạo với các VĐV dưới 18 tuổi nhằm đảm bảo cho các VĐV có đủ năng lực tham gia thi đấu. Quá trình tham dự VMRC (cũng như các giải đấu khác) sẽ giúp đánh giá trình độ và kết quả tập luyện của các VĐV trẻ, hướng tới các giải đấu tiếp theo.
- VĐV phải đảm bảo các quy định về sức khỏe như quy định tại Chương 5 của Quy chế thi đấu.
- Đối với Câu lạc bộ (CLB) phải là câu lạc bộ thành viên của Liên đoàn Xe đạp – Mô tô thể thao Việt Nam

1.11. Đăng ký tham gia và suất đặc cách

1.11.1. Cách thức đăng ký

- a. Các VĐV có thể đăng ký tham gia Giải VMRC 2026 theo Câu lạc bộ (CLB) hoặc cá nhân (đối với VĐV tham gia hệ xe hãng). Việc đăng ký phải được thực hiện với Ban Tổ chức tối thiểu là 15 ngày trước ngày tập luyện chính thức đầu tiên của mỗi vòng đua

Ở mỗi nội dung thi đấu (tương ứng với mỗi loại xe: NSF 100cc, NSF 250cc, Winner150 và SP 150), Ban Tổ chức sẽ lựa chọn tối thiểu là 8 VĐV với mỗi hệ xe hãng, và 16 VĐV với hệ SP150 thông qua buổi thi đấu tuyển chọn VĐV tham dự mỗi Vòng đấu hoặc cả mùa giải tùy theo điều kiện thực tế.

- b. Đối với CLB đăng ký thi đấu phải tuân thủ quy tắc:
 - Nếu CLB muốn đổi tên đăng ký phải thông báo trước cho Ban Tổ chức. Sau thời điểm khi Ban Tổ chức đã xác nhận, tên mới của CLB sẽ được sử dụng để công bố điểm trên bảng điểm của giải đấu. Việc đổi tên CLB không tương đương với việc thành lập một CLB mới.
 - Mỗi CLB sẽ có tối đa 2 VĐV tham gia giải đấu;
 - CLB phải có sơ đồ tổ chức, nhân sự tối thiểu 02 người trên 01 xe, bao gồm 01 phụ trách kỹ thuật và 01 VĐV.

1.11.2. Các CLB và VĐV khi đăng ký tham gia Giải VMRC 2026 sẽ phải tham dự tất cả các Vòng đua thuộc Giải VMRC 2026 theo Lịch do Liên đoàn công bố ngoại trừ các trường hợp sau:

- a. VĐV không đủ sức khỏe thi đấu do chấn thương từ các lần đua trước hoặc do bệnh tật; Trường hợp này, VĐV phải có giấy chứng nhận sức khỏe do bệnh viện cấp huyện hoặc cấp tương đương trở lên chứng nhận
 - Do phương tiện thi đấu sử dụng trong thi đấu bị hư hỏng nặng không thể khắc phục được. Trong trường hợp này cần xác nhận của Ban Tổ chức;
 - Do những trường hợp bất khả kháng khác phải được xác nhận của Ban Tổ chức
- b. Việc thông báo không thể tham dự thi đấu phải được CLB hoặc VĐV (trong trường hợp đăng ký tự do) gửi đến Ban Tổ chức tối thiểu là 10 ngày trước ngày tập luyện chính thức đầu tiên của Vòng đua.
 - CLB có quyền thay thế VĐV thi đấu chậm nhất là 1 ngày trước ngày tập luyện chính thức đầu tiên của mỗi Vòng đua với Ban Tổ chức.
 - Trường hợp 1 VĐV hệ xe hãng không thể tham dự một Vòng đua bất kỳ có sự đồng ý của Ban Tổ chức, Đơn vị tổ chức được phép quyết định mời VĐV khác tham dự thay thế VĐV đó dựa vào kết quả kiểm tra của vòng tuyển chọn, và VĐV không thể tham dự vòng đua này sẽ có quyền ưu tiên tham dự Vòng đua tiếp theo.
- c. VĐV sau khi đăng ký dưới tên một CLB vào đầu mùa giải sẽ không được chuyển

sang thi đấu cho một CLB khác sau khi hoàn thành 1 vòng của giải đấu.

- Chỉ trường hợp CLB ngừng tham gia thi đấu thì VĐV được phép chuyển sang thi đấu dưới tên một CLB khác. CLB phải báo cáo với Ban Tổ chức việc ngừng tham gia thi đấu, sau đó CLB sẽ được giữ nguyên tên, số điểm trên bảng xếp hạng mùa giải; VĐV cũng sẽ được giữ nguyên số điểm cá nhân của mình trên bảng xếp hạng mùa giải, và tiếp tục được tính trên bảng xếp hạng nếu VĐV đó chuyển sang thi đấu cho CLB mới.
- CLB tiếp nhận VĐV chuyển tới phải đảm bảo số lượng tối đa VĐV mà CLB có thể đăng ký theo quy chế của giải.
- Nếu một CLB ngừng tham gia thi đấu, quyết định bổ sung một CLB khác ngoài danh sách các CLB đang tham gia thi đấu sẽ dựa vào quyết định của Ban Tổ chức.

1.11.3. Tất cả các CLB hoặc/và VĐV tham gia Giải VMRC 2026 phải tuân thủ tham gia các hoạt động mà Ban Tổ chức Giải VMRC 2026 yêu cầu, bao gồm:

- Các buổi lễ chính thức của mỗi Vòng đua (Khai mạc, Bế mạc, Trao thưởng) cũng như của cả giải đấu;
- Các hoạt động cổ động cho giải đấu ngoài những ngày tập luyện và thi đấu chính thức (chụp ảnh quảng cáo, giao lưu với người hâm mộ). Trong những trường hợp này, Đơn vị tổ chức có trách nhiệm thông báo trước cho VĐV và CLB tối thiểu là 07 ngày trước khi tổ chức sự kiện và phải chi trả chi phí di chuyển, ăn ở... trong quá trình thực hiện hoạt động;
- Các CLB và VĐV không được phép có những tuyên bố trước công chúng hoặc báo chí gây ảnh hưởng xấu đến hình ảnh, uy tín và quyền lợi của Giải VMRC 2026, Ban Tổ chức, các nhà tài trợ, tính toàn vẹn của Giải VMRC 2026 hoặc của môn đua xe mô tô; nếu CLB, VĐV hành động, phát ngôn gây ảnh hưởng xấu tới hình ảnh của giải, BTC có quyền loại CLB, VĐV đó ra khỏi giải đấu.

1.11.4. Suất đặc cách:

Trong quá trình giải đua đang diễn ra, tùy vào điều kiện thực tế tại mỗi vòng đấu - (số lượng VĐV đăng ký thi đấu, số lượng phương tiện thi đấu...) Ban Tổ chức giải có quyền chỉ định bổ sung một hoặc một số VĐV thi đấu tại từng chặng, và vận động viên đó phải đáp ứng đủ yêu cầu đối tượng tham dự giải.

1.11.5. Phí tham dự giải đua VMRC 2026

Hệ thi đấu	Chặng	Toàn mùa
Xe hăng	Chưa áp dụng	Chưa áp dụng

SP150	1.500.000 VNĐ/VĐV	9.000.000 VNĐ/VĐV
-------	-------------------	-------------------

- 1.11.6.** Hợp kỹ thuật: Mỗi vòng đua sẽ có ít nhất một buổi họp kỹ thuật. Đại diện các CLB và các VĐV phải tham dự đầy đủ buổi họp kỹ thuật này.
- 1.11.7.** VĐV được coi là đã tham gia Vòng đua khi tham dự ít nhất 1 buổi tập luyện chính thức của Vòng đua đó.
- 1.11.8.** VĐV được coi là đã bắt đầu thi đấu khi tham gia vòng đua đầu tiên của đợt thi đấu.
- 1.11.9.** Ở mỗi vòng đua, Đơn vị tổ chức có trách nhiệm mua bảo hiểm thân thể cho các VĐV tham gia quá trình tập luyện và thi đấu chính thức tại Vòng đua đó. Giá trị bảo hiểm tối đa là 200.000.000đ (Hai trăm triệu đồng) đối với trường hợp tử vong.
- 1.11.10.** Trách nhiệm của VĐV đối với Bảo hiểm của bản thân:
Mỗi VĐV phải đảm bảo việc đã có các bảo hiểm liên quan đến việc tham gia giải đua.

1.12. Số Thi đấu

Mỗi VĐV khi được cho phép tham gia thi đấu tại Giải VMRC 2026 sẽ được cấp số Thi đấu, và sẽ sử dụng số Thi đấu này trong toàn bộ giải đấu.

1.13. Lịch hoạt động

- 1.13.1.** Lịch hoạt động để các CLB và VĐV tham khảo cho mỗi Vòng đua dự kiến như sau:
- ❖ **Ngày thứ nhất:** là ngày Chuẩn bị, diễn ra 1 ngày trước ngày tập luyện đầu tiên
Các đội chuẩn bị phương tiện và thiết bị thi đấu tại địa điểm tổ chức giải đua
 - Ban Tổ chức kiểm tra kỹ thuật đối với đường đua cũng như các yêu cầu khác
 - Ban Tổ chức kiểm tra thiết bị bảo hộ của VĐV
 - Các VĐV nhận xe
 - Họp kỹ thuật
 - ❖ **Ngày thứ hai:** Luyện tập tự do
 - Mỗi hệ đua sẽ có bốn lần luyện tập tự do (FREE PRACTICE)

- Một lần luyện tập tự do (FREE PRACTICE) sẽ kéo dài trong 15 phút

❖ **Ngày thứ ba** : bấm giờ (QUALIFYING) và thi đấu vòng 1 (Race 1)

- Trước khi thi đấu sẽ có vòng bấm giờ (QUALIFYING) để xếp vị trí của vận động viên
 - Thời gian bấm giờ của mỗi hệ sẽ diễn ra trong vòng 15 phút, và kết quả bấm giờ sẽ được công bố sau khi các hệ đã hoàn thành việc bấm giờ
- Thi đấu (Race) : sau khi hoàn thành vòng bấm giờ và công bố vị trí của các VĐV thì sẽ tới phần thi đấu
 - Thời gian thi đấu của mỗi hệ sẽ diễn ra trong vòng 20 phút

❖ **Ngày thứ tư** : khởi động làm nóng (Warm Up) và thi đấu vòng 2 (Race 2)

- Trước khi diễn ra thi đấu vòng hai (Race 2) thì có vòng khởi động làm nóng (Warm Up)
 - Mỗi một hệ sẽ có 10 phút chạy khởi động và làm nóng (Warm Up)
- Sau khi các hệ hoàn thành vòng khởi động làm nóng thì tiếp tục diễn ra vòng thi đấu thứ 2 (Race 2)
 - Thời gian thi đấu vòng 2 (Race 2) sẽ diễn ra trong vòng 20 phút

Lịch thi đấu do Ban Tổ chức quyết định. Dựa vào tình hình thực tế tại mỗi vòng đấu, lịch thi đấu có thể được thay đổi và được thông báo tới CLB và VĐV trước thời điểm diễn ra hoạt động có sự thay đổi

1.13.2. CLB/VĐV có thể được phép kiểm tra đường đua bằng xe đạp hoặc đi bộ trong thời gian cho phép của Ban Tổ chức.

1.14. Giám sát kỹ thuật, Y tế và chất kích thích

1.14.1. Với tất cả các nội dung thi đấu, Ban Tổ chức có thể kiểm tra xe đua trước buổi tập luyện chính thức đầu tiên và sau quá trình thi đấu để đảm bảo các yêu cầu về kỹ thuật.

Các CLB/VĐV từ chối việc kiểm tra xe đua sẽ không được tham gia tập luyện, thi đấu và kết quả thi đấu của vòng đua đó bị hủy.

1.14.2. Ban Tổ chức sẽ tiến hành kiểm tra việc sử dụng Doping hoặc các chất kích thích khi cần.

1.15. Tập luyện và kiểm tra

1.15.1. Giới hạn cho tập luyện và kiểm tra

Việc tập luyện làm quen đường đua là được phép theo các điều kiện sau:

- a) Tối thiểu là 03 ngày trước ngày tổ chức buổi tập chính thức đầu tiên của Vòng đua đó.
- b) Chỉ được phép sử dụng các loại xe có trong nội dung thi đấu để tập luyện.
- c) Chỉ có các VĐV đã được phép tham dự thi đấu tại Giải VMRC 2026 mới được tham gia tập luyện.
- d) Vì lý do an toàn, việc thay đổi các thiết bị sau của xe cần được thông báo trước với Ban trọng tài
 - Bánh xe
 - Hệ thống phanh trên xe
 - Giám sát trước và sau
 - Việc tháo các bộ phận nhựa dễ vỡ, thủy tinh trên xe (VD: Gương, đèn...)
 - Lớp xe
 - Chỗ để chân, ghi đông và cần điều khiển
 - Ống xả

1.15.2. Xe đua

Với nội dung SP 150, VĐV sẽ sử dụng xe do câu lạc bộ cung cấp, chi tiết kỹ thuật được mô tả chi tiết ở Chương II. Phương tiện và thiết bị bảo hộ trong Thi đấu

Với 03 nội dung thi đấu trong hệ xe hăng (NSF 100cc, NSF 250cc, Winner R 150cc) VĐV sẽ sử dụng xe do đơn vị tài trợ cung cấp, nếu xe thi đấu bị sự cố, VĐV được phép đổi xe khác dưới sự cho phép của đơn vị Tài trợ và Ban tổ chức.

1.15.3. Các buổi tập luyện chính thức (Practice)

Các buổi tập luyện chính thức (bao gồm cả các buổi khởi động)

- a) Tay đua sẽ bắt đầu lượt chạy tập từ Đường chạy qua khu vực kỹ thuật (đường Pit) khi có tín hiệu cho phép ra tập luyện.
- b) Thời gian chạy tập sẽ được bắt đầu tính từ lúc có tín hiệu cho phép ra tập luyện. Bảng điện tử hoặc bảng đếm ngược tại lối ra của đường Pit sẽ hiển thị số phút chạy còn lại.
- c) Lượt chạy tập sẽ kết thúc khi có tín hiệu báo từ Trọng tài hoặc nhân viên hướng dẫn (cờ ca rô vẫy lên đồng thời lối ra của đường Pit đóng lại). Thời gian của lượt chạy tập của tay đua vẫn tiếp tục được tính cho đến khi xe chạy qua vạch đích sau khi thời gian quy định đã kết thúc. Sau khi trọng tài hoặc nhân viên hướng dẫn vẫy cờ đích báo hiệu kết thúc lượt chạy, các VĐV sẽ hoàn thành nốt vòng chạy sau khi vượt qua trọng tài báo cờ đích và di chuyển vào bên trong đường

Pit. Các VĐV chạy qua vị trí trọng tài vẫy cờ đích từ 02 lần trở lên sẽ bị Ban Trọng tài phạt cảnh cáo, hình thức cảnh cáo tùy thuộc vào quyết định của Ban Trọng tài.

- d) Nếu lượt chạy tập bị gián đoạn do sự cố hoặc bất cứ lý do nào khác, Cờ đỏ sẽ vẫy lên ở vạch xuất phát và tất cả các giám sát viên, tất cả các tay đua phải giảm tốc độ, chạy chậm vào đường Pit.

Khi lượt chạy tập bắt đầu lại, thời gian còn lại sẽ hiển thị trên bảng đếm ngược của đường Pit và đồng hồ của trọng tài bấm giờ ngay khi cờ đỏ vẫy lên.

- đ) Sau khi lượt chạy tập đã bắt đầu, điều kiện bề mặt của đường đua không nên thay đổi trừ khi có sự chỉ đạo của Đại diện kỹ thuật của Liên đoàn/ Giám đốc cuộc đua

1.15.4. Thành tích mỗi vòng đua

Trong quá trình tập luyện chính thức, thành tích thực hiện mỗi vòng đua của VĐV có thể được ghi nhận và sử dụng chính thức.

Đối với tập luyện và thi đấu, thành tích mỗi vòng đua được tính bằng cách trừ thời gian giữa 02 lần liên tiếp vượt qua mặt phẳng ngang của vạch đích được đánh dấu bằng đường thẳng sơn trên đường đua.

1.15.5. Vòng đấu loại

Tùy theo yêu cầu của thực tế, có thể tổ chức vòng đấu loại để lựa chọn các VĐV tham gia vào vòng thi đấu chính thức. Cách thức xác định sẽ do Ban Trọng Tài quyết định.

1.16. Sơ đồ vị trí xuất phát chính thức trên đường đua (Grid)

1.16.1. Các vị trí xuất phát trên đường đua sẽ được quyết định tương ứng với thành tích được ghi nhận tại vòng phân hạng.

Vị trí xuất phát đầu tiên (pole) giành cho VĐV có thành tích tốt nhất ở vòng phân hạng.

Vị trí xuất phát của các VĐV có thể thay đổi tùy thuộc vào quyết định của Ban Trọng tài trong trường hợp có khiếu nại hoặc VĐV vi phạm các quy định trong thời gian chạy vòng phân hạng.

- 1.16.2. Với các nội dung thi đấu, vị trí xuất phát của VĐV được xếp theo hệ thống bậc thang 3-3-3-3. Mỗi đường xuất phát được vẽ ngang với cự ly giữa mỗi hàng là 9m.

- 1.16.3. Trong trường hợp 02 hoặc nhiều VĐV có thành tích phân hạng bằng nhau, sẽ sử dụng thành tích phân hạng tốt thứ hai, và tiếp dần sau đó để quyết định vị trí xuất phát của VĐV.

Thành tích phân hạng tốt thứ hai là thành tích bấm giờ cá nhân tốt thứ hai của VĐV sau khi kết thúc vòng phân hạng.

- 1.16.4. Vị trí xuất phát sẽ được công bố sau khi hoàn thành vòng Khởi động (Warm up) (nếu trong lịch thi đấu có vòng Khởi động), hoặc tối thiểu là 01 giờ trước khi xuất phát của vòng đua chính thức.
- 1.16.5. Trường hợp 1 hoặc nhiều VĐV bị yêu cầu xuất phát phía sau Grid, các VĐV đó sẽ xuất phát ngay phía sau VĐV cuối cùng theo sơ đồ, và thứ tự của các VĐV này sẽ do Trưởng ban trọng tài quyết định.

1.17. Vòng đua chính thức

- 1.17.1. Số vòng thi đấu được quyết định bởi Ban Điều hành sau khi công bố lịch thi đấu. Chỉ có Đại diện kỹ thuật được phép thay đổi số vòng thi đấu.
- 1.17.2. Bảng đếm ngược được đặt ở vạch xuất phát để thông báo số vòng thi đấu còn lại.
- 1.17.3. Phòng theo dõi kết quả thi đấu được cung cấp điện và có máy phát điện dự phòng để đảm bảo quá trình làm việc.

1.18. Quy trình xuất phát

- 1.18.1. Chỉ có các VĐV đã hoàn thành ít nhất một Vòng thử sân (sighting lap) được phép xuất phát trong Khu vực xuất phát. Không được phép đẩy VĐV vào điểm xuất phát từ đường Pit.
- 1.18.2. Tối thiểu là 15 phút trước giờ thi đấu (trừ trường hợp xuất phát lại hoặc thay đổi lại lịch thi đấu), lối ra của đường Pit sẽ được mở để các VĐV thực hiện Vòng thử sân. Trọng tài sẽ dùng hiệu lệnh (cờ, đèn hoặc bảng đếm ngược thời gian) ở lối ra của đường Pit để báo hiệu.
Các VĐV có thể thực hiện nhiều hơn 1 vòng thử sân bằng việc đi qua đường Pit, khu vực mà các VĐV có thể thực hiện việc điều chỉnh kỹ thuật, thay lốp hoặc đổ thêm nhiên liệu.
- 1.18.3. Tối thiểu là 10 phút trước giờ thi đấu (trừ trường hợp xuất phát lại hoặc thay đổi lại lịch thi đấu), lối ra của đường Pit sẽ được đóng lại. Trọng tài sẽ dùng hiệu lệnh (cờ hoặc đèn) ở lối ra của đường Pit để báo hiệu.
- 1.18.4. Các VĐV không được xuất phát trong Khu xuất phát có thể thực hiện Vòng khởi động từ đường Pit theo sự hướng dẫn của Trọng tài đường đua tại lối ra của đường Pit. Các VĐV thực hiện Vòng khởi động từ đường Pit sẽ phải xuất phát từ phía sau Khu xuất phát.
Việc thực hiện các điều chỉnh kỹ thuật, thay lốp hoặc đổ thêm nhiên liệu phải được hoàn thành ở khu vực đường Pit trước khi lối ra của đường Pit đóng lại.
- 1.18.5. Khi các VĐV đến Khu xuất phát sau khi thực hiện vòng thử sân, họ phải dừng

ở phía sau Khu xuất phát và tắt động cơ. Xe đua, sau đó sẽ được thành viên của CLB đẩy bộ vào vị trí xuất phát trong Khu xuất phát. VĐV có thể vẫn ngồi trên xe hoặc xuống xe trong quá trình xe được đẩy bộ vào vị trí xuất phát.

Thợ kỹ thuật, các thành viên khác trong đội có thể vào Khu xuất phát để hỗ trợ cho VĐV tuy nhiên những người này phải có thẻ do BTC cấp.

1.18.6. Trọng tài xuất phát sẽ thông báo về điều kiện đường đua (khô hoặc ướt) để các VĐV thực hiện thay đổi những thay đổi phù hợp với điều kiện thực tế của đường đua.

1.18.7. Tại khu vực Khu xuất phát, các VĐV được phép sử dụng bọc giữ ấm cho lốp xe, máy khởi động và máy phát điện để cung cấp năng lượng cho bọc giữ ấm lốp xe tuy nhiên, mỗi VĐV chỉ được phép sử dụng tối đa 01 máy phát điện. Đây phải là các loại máy phát điện xách tay và có công suất không quá 2 kilowatt.

Máy phát điện và máy khởi động phải được đặt ở phía sau xe đua.

Việc điều chỉnh kỹ thuật phải được hoàn thành tối thiểu là 03 phút trước giờ xuất phát. Khi trọng tài đã thông báo còn 03 phút đến giờ xuất phát, các VĐV nếu muốn điều chỉnh kỹ thuật sẽ phải đẩy xe đua vào đường Pit. Các VĐV này cùng xe đua của mình phải rời Khu xuất phát và vào đường Pit tối thiểu là 1 phút trước giờ xuất phát; phải thực hiện Vòng khởi động từ đường Pit và xuất phát ở vị trí xuất phát cuối cùng.

1.18.8. Nghiêm cấm việc tiếp nhiên liệu hoặc thay bình nhiên liệu trong Khu xuất phát.

1.18.9. Trọng tài sẽ thông báo đếm ngược thời gian còn 05 phút, 03 phút, 01 phút và 30 giây đến giờ xuất phát Vòng khởi động.

1.18.10. Còn 03 phút trước khi bắt đầu Vòng khởi động, máy phát điện sẽ ngắt khỏi bọc giữ ấm cho lốp xe và được đưa ngay ra khỏi Vị trí xuất phát. Khi đó, tại Khu xuất phát chỉ còn lại VĐV và 01 thợ kỹ thuật.

1.18.11. Còn 01 phút trước khi bắt đầu vòng khởi động, bọc giữ ấm lốp xe sẽ được bỏ ra. Lúc này, thợ kỹ thuật sẽ giúp VĐV khởi động xe và sau đó rời khỏi Khu xuất phát.

1.18.12. Còn 30 giây trước khi xuất phát Vòng khởi động, tất cả các VĐV phải sẵn sàng tại vị trí xuất phát với xe đã được khởi động và không được phép được nhận hỗ trợ kỹ thuật. Những VĐV không thể khởi động xe phải đưa xe vào đường Pit, theo sự hướng dẫn của Trọng tài. Tại khu vực đường Pit, VĐV có thể nhận sự hỗ trợ kỹ thuật; thực hiện Vòng khởi động từ đường Pit và xuất phát từ vị trí phía sau Vị trí xuất phát.

1.18.13. Còn 02 phút trước khi bắt đầu vòng đua chính thức, Trọng tài sẽ vẫy cờ xanh để bắt đầu Vòng khởi động.

Vì lý do an toàn, nếu VĐV bị chết máy xe, VĐV đó có thể được hỗ trợ để xuất phát lại. Nếu, sau một khoảng thời gian nhất định, máy xe không thể khởi động, VĐV đó sẽ được đẩy vào đường Pit để nhận hỗ trợ.

Các VĐV sẽ thực hiện Vòng khởi động theo tốc độ hạn chế. Có thể bố trí xe an toàn đi theo sau các VĐV. Xe an toàn được phép vượt qua các VĐV đi chậm.

Khi các VĐV vượt qua lối ra của đường Pit, trọng tài sẽ mở đường Pit trong vòng 30 giây để các VĐV đang chờ trên đường Pit có thể bắt đầu Vòng khởi động.

Khi trở lại Khu xuất phát (sau Vòng khởi động), các VĐV sẽ đến vị trí xuất phát chính thức của mình. Khi đó, bánh xe trước của VĐV sẽ ở ngay phía sau vạch xuất phát và ở giữa hai đường giới hạn ngang đánh dấu vị trí xuất phát trong Khu xuất phát và giữ cho động cơ vẫn chạy. Bánh xe trước không được phép chạm vào bề mặt đường ở phía bên ngoài vạch sơn giới hạn vị trí xuất phát trong Khu xuất phát.

Nếu có từ 02 VĐV trở lên phải xuất phát từ vị trí phía sau Khu xuất phát, vị trí của họ sẽ được quyết định theo thành tích vòng loại mà họ đạt được.

Một trọng tài sẽ đứng ở phía trước của Khu xuất phát (tại vạch xuất phát) và giương cờ đỏ báo hiệu cho các VĐV.

Các VĐV đến lối vào của đường Pit sau xe an toàn sẽ phải vào trong đường Pit và xuất phát cuộc đua từ lối ra của đường Pit.

VĐV nào gặp sự cố với động cơ xe trong quá trình thực hiện Vòng khởi động có thể trở lại đường Pit để điều chỉnh.

VĐV nào không thể khởi động động cơ xe tại Khu xuất phát hoặc có những khó khăn khác sẽ phải ngồi yên trên xe và giơ tay báo hiệu. Cuộc đua vẫn sẽ xuất phát theo lịch. Không được phép cố gắng để xuất phát lại trong Khu xuất phát. VĐV và xe sẽ rời Khu xuất phát theo sự giám sát và hỗ trợ của Trọng tài đường đua để vào đường Pit, nơi mà VĐV có thể nhận hỗ trợ kỹ thuật.

Khi các VĐV ở mỗi hàng của Khu xuất phát đã sẵn sàng, Trọng tài đường đua sẽ ra dấu để báo hiệu. Và khi tất cả các VĐV đều sẵn sàng và xe an toàn đã vào vị trí, Trọng tài đường đua ở phía sau Khu xuất phát sẽ vẫy cờ xanh để báo hiệu.

Trọng tài xuất phát sẽ hướng dẫn Trọng tài đường đua ở phía trước Khu xuất phát, người giương cờ đỏ, di chuyển vào rìa đường đua.

1.18.14. Đèn đỏ sẽ bật trong vòng từ 2 đến 5 giây sau đó tắt đi, báo hiệu bắt đầu thi đấu.

Xe an toàn sẽ theo sau các VĐV trong cả vòng đua đầu tiên, và có thể vượt qua các VĐV đi chậm.

Nếu hệ thống đèn xuất phát được chạy bằng điện, hệ thống này cần được kết nối với ác quy hoặc với một hệ thống tích điện để không đảm bảo hệ thống đèn xuất phát luôn hoạt động trong suốt quá trình xuất phát.

Bất cứ VĐV nào xuất phát trước hiệu lệnh sẽ bị yêu cầu thực hiện cuộc đua theo các quy định tại điều 1.17.

Xe đua phải đứng yên tại thời điểm đèn đỏ tắt báo hiệu bắt đầu xuất phát. Việc xuất phát trước hiệu lệnh được định nghĩa bằng việc xe đua tiến về phía trước ở thời điểm đèn đỏ tắt.

Trường hợp có những dịch chuyển nhỏ (của xe) sau đó dừng lại trong quá trình đèn đỏ vẫn sáng, các Trọng tài đường đua được chỉ định sẽ có trách nhiệm giám sát và quyết định sự việc đó có mang lại lợi thế cho VĐV hay không.

Trường hợp có lỗi xuất phát trước hiệu lệnh, Trưởng Ban trọng tài phải thông báo hình phạt cho VĐV ngay sau khi thống nhất lỗi xảy ra với các thành viên khác trong tổ trọng tài.

1.18.15. Nếu, sau khi xuất phát cuộc đua, một VĐV bị chết máy, VĐV đó có thể được đẩy dọc theo đường đua cho đến khi khởi động được động cơ.

Nếu, sau một khoảng thời gian cho phép mà động cơ vẫn không thể khởi động, VĐV đó sẽ được đẩy vào đường Pit để thợ kỹ thuật có thể hỗ trợ.

1.18.16. Sau khi tất cả các VĐV trên đường đua vượt qua lối ra của đường Pit, Trọng tài sẽ báo hiệu và cho phép các VĐV vẫn còn trên đường Pit xuất phát.

Lối vào và ra của đường Pit là điểm giao nhau giữa đường Pit và đường đua theo hướng thi đấu, hoặc có thể do Trưởng Ban trọng tài quyết định.

Trường hợp có nhiều hơn 1 VĐV phải xuất phát từ đường Pit, Trưởng Ban trọng tài sẽ quyết định thứ tự và vị trí xuất phát của các VĐV đó.

1.18.17. Hoãn xuất phát

Nếu phát hiện thấy vấn đề ảnh hưởng đến sự an toàn (của cuộc đua) tại thời điểm xuất phát, Trọng tài xuất phát sẽ thực hiện quy trình Hoãn xuất phát như sau:

- Vẫy cờ đỏ từ bục của Trọng tài xuất phát đồng thời giữ đèn đỏ sáng.
- Trọng tài thông báo “Hoãn xuất phát” bằng bảng hoặc thông qua hệ thống loa, và các Trọng tài đường đua sẽ vẫy cờ vàng tại khu vực Khu xuất phát.
- Các VĐV vẫn giữ nguyên vị trí của mình tại Khu xuất phát, vẫn đội mũ bảo hiểm nhưng có thể tắt máy xe.
- Trường hợp việc “Hoãn xuất phát” là do một hoặc nhiều xe gây ra, các xe đó sẽ được đưa vào đường Pit. VĐV đó sẽ xuất phát Vòng khởi động từ đường Pit và xuất phát cuộc đua ở phía sau Khu xuất phát.

- Sau khi thông báo “Hoãn xuất phát” được đưa ra, mỗi VĐV sẽ được phép hỗ trợ bởi 01 thợ kỹ thuật tại Khu xuất phát. Có thể sử dụng bọc giữ ấm cho bánh xe, máy khởi động, chống xe và các dụng cụ cầm tay nhưng không được phép sử dụng máy phát điện tại khu vực Khu xuất phát.
- Chỉ có các Trọng tài đường đua được phép vào khu vực Khu xuất phát. Không cho phép phóng viên, khách mời, nhân viên khác của các CLB vào khu vực Khu xuất phát trừ lực lượng phóng viên hình do Ban Tổ chức phân công.
- Trọng tài xuất phát, sau đó, sẽ thông báo thời gian xuất phát Vòng khởi động còn lại bắt đầu từ 03 phút (thông thường là ngay khi thợ kỹ thuật đã tiếp cận tất cả các VĐV tại Khu xuất phát).
- Các quá trình tiếp theo sẽ được tiến hành như xuất phát thông thường.
- Bất cứ ai, do hành vi của mình tại Khu xuất phát gây ra việc “Hoãn xuất phát”, có thể nhận những hình phạt tiếp theo.

1.18.18. Đường đua “Uớt” hay “Khô ráo”

Nếu đường đua chuyển từ trạng thái “Khô ráo” sang trạng thái “Uớt” trong quá trình thực hiện Vòng chào sân, khi đó Trọng tài xuất phát sẽ thực hiện các quy trình sau đây:

- Thông báo “Đường đua ướt” bằng bảng hoặc thông qua hệ thống phát thanh. Thông báo này có thể được đưa ra trước hoặc sau thông báo đếm ngược 05 phút trước khi xuất phát nhưng thông thường, nêu thông báo khi VĐV cuối cùng về đến Khu xuất phát.
- Tại Khu xuất phát, VĐV chỉ được phép thay hoặc điều chỉnh bánh xe.
- Các VĐV sẽ có thêm 05 phút để thực hiện các thay đổi nên thông thường, 05 phút sau khi thông báo “Đường đua ướt”, Trọng tài sẽ thông báo đếm ngược còn 05 phút sẽ xuất phát Vòng khởi động. Các thủ tục tiếp theo được tiến hành như bình thường.
- Số vòng đua khi thi đấu sẽ được giảm xuống còn 2/3 so với cự ly ban đầu.

1.18.19. Xuất phát cuộc đua khi đường đua ướt (đường đua khô khi tập luyện)

Trong trường hợp các buổi tập luyện được thực hiện trong điều kiện đường đua khô nhưng khi thi đấu, đường đua lại ướt (theo thông báo của Trọng tài) trước khi đường Pit mở ra cho Vòng thử sân, quy trình sau đây sẽ được áp dụng:

- Trọng tài thông báo tình trạng “Đường đua ướt” càng sớm càng tốt trước khi mở đường Pit.
- Đường Pit vẫn được mở đúng giờ và được kéo dài thêm 05 phút so với bình thường. Các VĐV được phép thực hiện nhiều hơn 1 vòng thử sân.

- Trọng tài sẽ thông báo đếm ngược thời gian xuất phát: 10 phút, 05 phút, 04 phút, 03 phút, 02 phút, 01 phút trước khi đường Pit đóng.
- 03 phút sau khi đóng đường Pit, quy trình khởi động và xuất phát cuộc đua được tiến hành bình thường, và Vòng khởi động được đếm ngược: 05 phút, 03 phút, 01 phút và 30 giây. Như vậy, Vòng Khởi động và xuất phát cuộc đua được thực hiện chậm hơn bình thường 05 phút.
- Cự ly thi đấu được giảm bớt 01 vòng đua.

1.18.20. Quy trình xuất phát lại cuộc đua (xuất phát nhanh)

Trường hợp cuộc đua bị dừng lại, các VĐV sẽ phải trở lại đường Pit trừ khi có hướng dẫn khác từ Ban Trọng tài. Trường hợp phải xuất phát lại cuộc đua, quy trình thực hiện như sau:

- Khi các VĐV trở lại đường Pit, họ được phép thực hiện các sửa chữa, điều chỉnh kỹ thuật đối với xe và tiếp thêm nhiên liệu.
- Khi tất cả các VĐV đã trở lại đường Pit, Đại diện kỹ thuật hoặc Trưởng Ban trọng tài sẽ thông báo thời gian còn lại để đường Pit mở ra, tối thiểu là 5 phút. Trọng tài sẽ thông báo đếm ngược thời gian còn lại.
- Cửa ra của đường Pit chỉ được mở thêm 60 giây theo thông báo. Các VĐV sẽ thực hiện 1 vòng thử sân với tốc độ không giới hạn trước khi vào Khu xuất phát, có xe an toàn theo sau. Bất cứ VĐV nào làm chậm vòng thử sân, bị xe an toàn vượt qua, sẽ phải trở lại đường Pit, thực hiện Vòng khởi động từ đường Pit và xuất phát từ vị trí phía sau Khu xuất phát.
- Những VĐV vẫn còn ở lại đường Pit khi lối ra đã đóng lại sẽ phải thực hiện Vòng khởi động từ đường Pit và xuất phát từ vị trí phía sau Khu xuất phát.
- Chỉ cho phép 01 thợ kỹ thuật phục vụ cho 01 VĐV được vào khu vực Khu xuất phát (mà không mang theo dụng cụ) để thông báo sớm cho VĐV về vị trí của anh ta trong Khu xuất phát. Trong trường hợp xuất phát lại với vị trí trong Khu xuất phát mới, thợ kỹ thuật nên có mặt tại vị trí mới trong Khu xuất phát của VĐV do mình phụ trách. Trọng tài có trách nhiệm thông báo điều này cho Thợ kỹ thuật hoặc cho CLB.
- Các VĐV sẽ trở lại Khu xuất phát và dừng tại vị trí xuất phát với động cơ vẫn đang chạy, và không được phép thực hiện các điều chỉnh kỹ thuật. Bất cứ VĐV nào đề nghị thực hiện việc sửa chữa hoặc điều chỉnh kỹ thuật trong Vòng thử sân tại lối ra của đường Pit sẽ phải vào lại đường Pit.
- Ngay khi xe an toàn đã đến vị trí phía sau Khu xuất phát, Trọng tài sẽ thông báo còn 01 phút đến thời điểm xuất phát lại. Khi đó, thợ kỹ thuật phải rời khỏi khu vực Khu xuất phát. Trọng tài xuất phát có thể rút ngắn khoảng thời gian này, cho

các VĐV xuất phát sớm khi khu vực Khu xuất phát đã trống và đảm bảo an toàn.

- Trọng tài xuất phát sẽ vẫy cờ xanh báo hiệu xuất phát Vòng khởi động.
- Các VĐV sẽ thực hiện 1 vòng khởi động với tốc độ không hạn chế, có xe an toàn theo sau. Khi VĐV cuối cùng vượt qua lối ra của đường Pit, Trọng tài sẽ mở đường Pit trong vòng 30 giây để cho phép các VĐV đang đợi phía trong thực hiện Vòng khởi động. Sau 30 giây này, lối ra của đường Pit sẽ đóng lại cho đến khi xuất phát cuộc đua. Những VĐV không thể rời đường Pit trong 30 giây này sẽ xuất phát cuộc đua từ lối ra của đường Pit. Những VĐV đi quá chậm trong Vòng khởi động sẽ bị xe an toàn vượt qua.
- Khi các VĐV đã trở lại Khu xuất phát, quy trình xuất phát sẽ được tiến hành như bình thường.
- Các VĐV xuất phát Vòng khởi động từ đường Pit sẽ phải xuất phát cuộc đua từ phía sau của Khu xuất phát theo sự hướng dẫn của Trọng tài. Trong trường hợp có từ 02 VĐV trở lên phải xuất phát từ phía sau của Khu xuất phát, họ sẽ xuất phát từ các vị trí cuối của Khu xuất phát theo thứ tự tại Khu xuất phát của họ. Những VĐV về tới lối vào đường Pit sau xe an toàn sẽ phải vào đường Pit và xuất phát cuộc đua từ lối ra của đường Pit.
- Cự ly thi đấu sẽ được quy định theo Điều 1.26 (Xuất phát lại một cuộc đua bị gián đoạn).
- Quy trình xuất phát lại có thể được điều chỉnh bởi Trưởng ban trọng tài sau khi đã báo cáo và được sự chấp thuận của Đại diện kỹ thuật.

1.19. Quy trình chạy qua đường Pit

Trong quá trình thi đấu, VĐV có thể bị yêu cầu phải chạy qua đường Pit. VĐV không được phép dừng lại và sau đó có thể trở lại cuộc đua. Để thông báo cho VĐV, Trọng tài sẽ dùng bảng màu vàng (kích thước 100cm x 80cm) với số đeo của VĐV màu đen đặt tại đích đến.

VĐV phải đảm bảo giới hạn tốc độ khi chạy qua đường Pit. Trong trường hợp vi phạm quy định về giới hạn tốc độ, Trọng tài sẽ tiếp tục yêu cầu VĐV phải vào lại đường Pit và trong trường hợp vi phạm lần thứ hai, Trọng tài sẽ vẫy cờ đen báo hiệu cho VĐV.

Trong trường hợp xuất phát lại cuộc đua, quy định trên cũng sẽ được áp dụng.

Trong trường hợp cuộc đua bị gián đoạn trước khi VĐV thực hiện yêu cầu chạy qua đường Pit, và nếu cuộc đua được xuất phát lại, VĐV sẽ bị yêu cầu chạy qua đường Pit sau khi bắt đầu lại cuộc đua.

Trường hợp đã thông báo 05 lần mà VĐV vẫn không chịu chạy qua Pit, kết quả

thi đấu của VĐV sẽ không được công nhận.

Trong trường hợp VĐV chưa chạy qua Pit theo yêu cầu và cuộc đua đã kết thúc, Ban Trọng tài có thể quyết định phạt thời gian đối với VĐV đó có tính toán đến thời gian chạy qua Pit. Quyết định phạt thời gian đối với VĐV sẽ được thông báo cho CLB hoặc cho VĐV bằng văn bản.

1.20. Đường đua “Uớt” hoặc “Khô ráo”

Đường đua được xác định một trong hai tình trạng là “Uớt” hoặc “Khô ráo”, và được Ban Trọng tài thông báo. Nếu không có thông báo nào từ Ban Trọng tài, đường đua được mặc định là ở trạng thái “Khô ráo”. Mục đích của việc xác định này là để thông báo cho các VĐV về sự thay đổi của điều kiện thời tiết trong quá trình thi đấu.

1.21. Hành vi ứng xử trong quá trình tập luyện và thi đấu

1.21.1 Tay đua phải tuân thủ tín hiệu cờ và các bảng truyền đạt hướng dẫn do các trọng tài đưa ra. Bất kỳ hành vi vi phạm nào đối với quy tắc này sẽ áp dụng các hình thức xử phạt như trong điều 3.2

1.21.2. Các VĐV phải thi đấu với tinh thần trách nhiệm, không được phép gây ra những nguy hiểm cho các VĐV khác hoặc những người tham gia, cả trong khu vực đường đua và đường Pit. Những vi phạm điều luật này sẽ chịu hình phạt như sau.

a) Trong khi luyện tập/khởi động

- Phạt 200.000 VNĐ đối với lần vi phạm thứ nhất
- Phạt 500.000 VNĐ đối với lần vi phạm thứ hai

b) Trong khi phân hạng

- Phạt 500.000 VNĐ đối với lần vi phạm thứ nhất
- Phạt cộng thêm 5 giây ở kết quả phân hạng đối với lần vi phạm thứ hai

c) Trong cuộc đua

- Phạt 1.000.000 VNĐ
- Phạt “chạy qua đường Pit” có thể được thêm vào trong chặng đua tiếp theo.
- Việc loại khỏi cuộc đua có thể được xem xét bởi Ban trọng tài.

* Lưu ý: Ban trọng tài có thể áp dụng hình thức phạt bổ sung nếu thấy rằng hành động của VĐV là rất nguy hiểm theo Điều 1.23

1.21.3. Các VĐV chỉ được sử dụng phần đường đua hoặc đường Pit. Tuy nhiên, nếu VĐV vì gặp tai nạn văng ra khỏi đường đua, VĐV đó phải trở lại đường đua tại khu vực mà Trọng tài đường đua yêu cầu hoặc ở khu vực không tạo lợi thế cho VĐV và an toàn để tiếp tục...nếu VĐV vi phạm thì sẽ bị xử phạt như sau :

a) Trong khi luyện tập, phân hạng/khởi động.

- Hủy thời gian thực hiện vòng đua liên quan

b) Trong cuộc đua

- Trước vòng đua cuối, phạt 200.000 VNĐ
- Trong vòng đua cuối, phạt lùi 3 vị trí sau khi về đích

Nếu VĐV nhận ra và giơ tay để các VĐV khác vượt qua thì sẽ không bị phạt. Chỉ có Ban trọng tài mới có quyền quyết định hành động của tay đua là tạo ra lợi thế và có ảnh hưởng đến kết quả của cuộc đua hay không.

1.21.4. Nếu VĐV cố tình chạy xuyên cắt đường giới hạn của đường đua/đường pit sẽ bị xử phạt :

a) Trong khi luyện tập, phân hạng hoặc làm ấm.

- Hủy thời gian thực hiện vòng đua liên quan

b) Trong cuộc đua

- Trước vòng đua cuối cùng, tối đa 2 lần cảnh báo được thông báo thông qua bảng hiệu. Nếu đã có hơn 2 cảnh báo, VĐV sẽ bị phạt “ chạy qua đường pit “ hoặc có thể sẽ bị phạt cộng 20 giây vào thời gian hoàn thành cuộc đua.
- Trong vòng đua cuối cùng, VĐV sẽ bị lùi 1 vị trí sau khi về đích.

1.21.5. VĐV không được phép dừng lại, làm chậm hoặc cản trở các VĐV khác trên đường đua trong quá trình luyện tập và phân hạng. Bất kỳ hành vi vi phạm nào đối với quy tắc này sẽ bị phạt như sau:

a) Trong quá trình luyện tập/làm ấm

- Phạt 200.000 VNĐ

b) Trong khi phân hạng (Hình phạt sẽ được áp dụng trong cuộc đua)

- Phạt xuất phát thi đấu từ đường pit

1.21.6. Vì lý do an toàn, tất cả VĐV phải luôn giữ cả hai tay trên tay lái trong suốt quá trình luyện tập, phân hạng và cuộc đua, nếu không, VĐV sẽ bị phạt tối thiểu 100.000 VNĐ. Ban trọng tài có thể áp dụng các hình thức phạt bổ sung nếu thấy hành động của VĐV là rất nguy hiểm hoặc để tạo ưu thế.

1.21.7. Trên đường đua, VĐV có thể tự sửa chữa, điều chỉnh xe nhưng không được phép nhận hỗ trợ từ bên ngoài. Trọng tài đường đua chỉ có thể giúp tay đua nâng, nhắc và giữ phương tiện giúp VĐV trong quá trình sửa chữa. Trọng tài đường đua sau đó có thể giúp VĐV khởi động xe.

1.21.8. Nếu muốn dừng đua, VĐV phải đỗ xe tại khu vực an toàn được Trọng tài

đường đua chỉ định.

- 1.21.9. Nếu gặp sự cố về phương tiện dẫn đến việc phải dừng đột tập luyện hoặc thi đấu, VĐV không nên tiếp tục di chuyển trên đường đua với tốc độ chậm để về đến khu kỹ thuật mà nên dừng xe ở khu vực an toàn được Trọng tài đường đua chỉ định.
- 1.21.10. Trong quá trình chạy chậm về khu vực kỹ thuật để sửa chữa, VĐV cần đảm bảo tránh càng xa đường di chuyển tối ưu của đường đua càng tốt.
- 1.21.11. Trong quá trình thi đấu, VĐV có thể về lại khu vực kỹ thuật nhưng không được phép đổi xe. Trong quá trình thi đấu, cấm bỏ sung hoặc rút bớt nhiên liệu trong khu vực đường Pit. Nếu vi phạm điều luật này, VĐV sẽ bị loại.
- 1.21.12. Thợ kỹ thuật có thể hỗ trợ VĐV khởi động lại động cơ tại Pit.
- 1.21.13. Trong quá trình thi đấu, VĐV không được phép sử dụng xe của VĐV khác hoặc cho VĐV khác sử dụng xe của mình
- 1.21.14. VĐV không được phép chạy xe ngược chiều trên đường đua và đường Pit trừ khi được Trọng tài yêu cầu và hướng dẫn.
- 1.21.15. Không được phép trao đổi tín hiệu giữa VĐV/xe đua (đang tham gia tập luyện, thi đấu chính thức) với thành viên của CLB, hoặc bất kỳ ai có liên quan đến CLB, các VĐV dự bị hoặc chính thức trừ tín hiệu từ hệ thống xác định thành tích, các thông tin cho phép được thể hiện trên bảng thông báo hoặc những cử động cơ thể của VĐV và thành viên của CLB.
- 1.21.16. Chỉ được phép gắn camera hành trình nếu được sự chấp thuận của Ban Trọng Tài. Đơn vị tổ chức cũng có quyền đề nghị gắn camera hành trình lên xe đua.

Camera và các thiết bị đi kèm phải được sử dụng trong tất cả các buổi tập luyện chính thức.

- 1.21.17. Tại khu vực đường Pit, giới hạn tốc độ di chuyển là 20 km/h. VĐV phải tuân thủ giới hạn tốc độ này đặc biệt khi đã có bảng thông báo.

Bất cứ VĐV nào vi phạm quy định về tốc độ giới hạn trên đường Pit sẽ bị phạt tiền tối thiểu là 200.000 VNĐ đối với lần vi phạm đầu tiên. Những lần vi phạm tiếp theo, số tiền phạt sẽ tăng lên và Ban Trọng tài có thể tước quyền thi đấu đối với những vi phạm nghiêm trọng.

Nếu vi phạm quy định về giới hạn tốc độ trên đường Pit trong quá trình thi đấu, ngoài khoản tiền phạt, VĐV sẽ bị phạt phải chạy qua đường Pit.

- 1.21.18. Trong quá trình tập luyện và thi đấu, nghiêm cấm dừng xe trên đường

đua. Nếu phương tiện gặp sự cố, VĐV phải di chuyển phương tiện vào lề, tránh gây cản trở cho các VĐV khác và ra hiệu cho trọng tài để được trợ giúp.

1.21.19. Trong quá trình tập luyện và khởi động, chỉ có thể tập xuất phát khi:

- a) Điều kiện an toàn cho phép, tại lối ra của đường Pit trước khi vào đường đua;
- b) Sau khi vượt qua cờ đích tại cuối các đợt tập luyện hoặc khởi động với các điều kiện sau:
 - Đảm bảo an toàn;
 - Không nằm trên đường di chuyển tối ưu (racing line);
 - Tại ở những khu vực tập xuất phát đã được quy định;
 - Theo quy trình đã được thông báo đến các đội trước buổi tập đầu tiên.

Vi phạm điều luật này, VĐV và cả CLB sẽ bị phạt tiền và những hình thức kỷ luật khác tùy theo mức độ vi phạm.

1.21.20. Sau khi về đích, nếu VĐV muốn mang theo cờ hoặc thực hiện một nghi lễ ăn mừng, VĐV đó phải chạy xe sát lề đường và lấy cờ ở một khu vực an toàn và/hoặc thực hiện nghi lễ ăn mừng và sau đó vào lại đường đua khi đảm bảo an toàn.

Nghiêm cấm dừng lại tại đường thẳng xuất phát và về đích để thực hiện bất cứ hình thức hoặc nghi lễ ăn mừng nào sau khi vượt qua cờ đích.

1.21.21. Xe đua chỉ được phép sử dụng trên đường đua và trên đường Pit. Nghiêm cấm chạy xe đua ở các khu vực khác trong trường đua. Trừ trường hợp xe bị tai nạn có thể được đẩy về PIT qua các đường cứu nạn.

1.21.22. Sau khi vượt qua cờ đích, các VĐV vẫn đang chạy xe trên đường đua vẫn phải đội mũ bảo hiểm cho đến khi họ dừng lại tại đường Pit.

1.21.23. Các VĐV không được đổi hướng/làn đột ngột 2 lần ngay sau khi kết thúc khúc cua cuối trước khi về đích ở vòng đua cuối cùng. Nếu vi phạm điều luật này, thứ hạng về đích của VĐV sẽ bị phạt thêm 5 hạng hoặc chịu các hình phạt tăng thêm dựa trên quyết định của ban trọng tài. Cấm thực hiện việc đổi hướng/làn đột ngột và liên tục trong vòng đua cuối để chiếm ưu thế với đối thủ. Căn cứ vào mức độ vi phạm, Ban Trọng tài có thể xử lý bằng các hình thức: Phạt tiền, trừ thành tích, hủy kết quả thi đấu, trừ điểm trên bảng xếp hạng hoặc hình thức khác tùy vào điều kiện thực tế.

1.21.24. Lối ra của đường Pit

Lối ra của đường Pit sẽ do Đại diện kỹ thuật quyết định và sẽ được đánh dấu bằng vạch sơn liên tục (vạch liền). Một vạch sơn trắng đứt quãng sẽ đánh dấu kết thúc đường Pit, là điểm mà đường Pit nối với đường đua. Các VĐV phải ở phía trong

các vạch sơn giới hạn lối ra của đường Pit cho đến khi vượt qua vạch sơn trắng đứt quãng. Điều luật này được áp dụng cho tất cả các buổi tập và thi đấu.

Vi phạm điều luật này, VĐV sẽ phải chịu các hình phạt do Ban Trọng tài quyết định.

1.22. Cờ và đèn hiệu

Trọng tài đường đua cùng các nhân viên kỹ thuật khác sẽ dùng cờ và đèn hiệu để cung cấp thông tin và/hoặc truyền các chỉ dẫn cho VĐV.

Cờ sẽ được vẫy để ra ký hiệu

1.22.1. Cờ và đèn được dùng để cung cấp thông tin

a) Cờ xanh lá:

- Đường đua trống (an toàn).
- Cờ này phải được các Trọng tài cờ tại các chốt vẫy ở vòng đầu tiên của mỗi buổi tập hoặc khởi động, ở Vòng thử sân và Vòng khởi động.
- Cờ xanh lá phải được các Trọng tài cờ tại chốt vẫy ngay khi xảy ra sự việc đòi hỏi phải vẫy 1 hoặc nhiều cờ vàng để cảnh báo.
- Cờ xanh lá có thể được vẫy tại lối ra của đường Pit, kết hợp với việc bật đèn xanh, để báo hiệu lối ra đường Pit đã được mở.

b) Cờ sọc trắng đỏ

- Trọng tài cờ sẽ tại các chốt vẫy cờ sọc trắng đỏ để báo hiệu độ bám dính của mặt đường ở khu vực này bị ảnh hưởng bởi một nguyên nhân khác không phải do mưa.

c) Cờ trắng có 2 sọc chéo nhau màu đỏ (độ rộng của sọc chéo từ 10-13cm)

- Trọng tài cờ tại các chốt sẽ vẫy cờ để báo hiệu có nước mưa tại khu vực này của đường đua.

d) Cờ trắng có 2 sọc chéo nhau màu đỏ + cờ sọc trắng đỏ

- Trọng tài cờ tại các chốt sẽ vẫy đồng thời 2 cờ này để báo hiệu đang có mưa tại khu vực này của đường đua.

đ) Cờ xanh dương (blue)

- Trọng tài cờ tại các chốt vẫy để báo cho 1 VĐV biết là anh ta sắp bị vượt qua.
- Trong các buổi tập, VĐV sắp bị bắt vòng phải giữ nguyên đường di chuyển của mình, giảm tốc độ để cho phép VĐV nhanh hơn vượt qua.
- Tại các cuộc đua, đây là trường hợp VĐV sắp bị bắt vòng. VĐV này phải cho phép VĐV bắt vòng anh ta vượt qua khi có cơ hội sớm nhất, và cấm vượt nhau trong một nhóm VĐV bị bắt vòng khi Trọng tài vẫy cờ xanh dương.

- Cờ xanh dương cũng được Trọng tài cờ tại chốt sau lối ra của đường Pit vẫy để báo hiệu cho VĐV biết mình đang rời khỏi đường Pit và sắp vào đường đua. VĐV khi rời đường Pit phải giữ an toàn và không gây ảnh hưởng đến các VĐV trên đường đua.
- Vi phạm các quy tắc nêu trên sẽ bị xử phạt như sau :
 - i. Trong buổi tập đầu tiên
 - + Cảnh cáo
 - ii. Trong buổi tập tiếp theo / khởi động
 - + Phạt 100.000 VNĐ cho lần vi phạm thứ nhất
 - + Phạt 200.000 VNĐ cho lần vi phạm thứ 2
 - iii. Trong khi phân hạng
 - + Phạt 500.000 VNĐ
 - iv. Trong cuộc đua
 - + Phạt 500.000 VNĐ

* Lưu ý: Ban trọng tài có thể áp dụng hình thức phạt bổ sung nếu thấy rằng hành động của VĐV là rất nguy hiểm theo Điều 1.23

Cờ ca rô/Cờ trắng

- Được vẫy tại vạch đích để thông báo kết thúc cuộc đua hoặc buổi tập.
- g) Cờ ca rô/Cờ trắng và cờ xanh dương
- Cờ ca rô/Cờ trắng được vẫy cùng cờ xanh dương tại vạch đích khi một hoặc nhiều VĐV đang đi ngay phía trước VĐV đang dẫn đầu tại vòng đua cuối (Điều 1.22.1).
- h) Đèn xanh lá
- Đèn xanh lá được bật tại lối ra của đường Pit để báo hiệu bắt đầu buổi tập hoặc khởi động, bắt đầu Vòng thử sân và bắt đầu Vòng khởi động.
- i) Đèn chớp xanh dương
- Đèn chớp xanh dương được bật lại lối ra của đường Pit trong suốt thời gian tập luyện và thi đấu.

1.22.2. Các loại cờ được sử dụng để truyền đạt thông tin và hướng dẫn

- a) Cờ vàng
- Cờ vàng được vẫy tại tất cả các hàng ở khu vực Khu xuất phát để thông báo hoãn xuất phát. Vẫy tại một hoặc nhiều hàng ở khu vực Khu xuất phát để thông báo VĐV tại hàng đó đang gặp vấn đề khó khăn.

- Cờ vàng được vẫy tại các chốt trên đường đua để thông báo có nguy hiểm ở bên cạnh đường đua phía trước.
- Trọng tài cờ tại chốt vẫy 2 cờ vàng cùng nhau để báo hiệu có nguy hiểm ảnh hưởng đến một phần hoặc toàn bộ đường đua.
- Việc vẫy 1 hoặc 2 cờ vàng cùng lúc không thể hiện mức độ nguy hiểm mà chỉ thông báo vị trí của sự việc.
- Các VĐV phải giảm tốc độ và sẵn sàng dừng xe. Nghiêm cấm các VĐV vượt nhau cho đến chốt và Trọng tài vẫy cờ xanh.
- Vi phạm các quy tắc nêu trên sẽ bị xử phạt như sau:
 - i. Trong khi luyện tập/khởi động
 - + Hủy thời gian chạy tốt nhất
 - ii. Trong khi phân hạng
 - + Phạt 200.000 VNĐ và hủy thời gian chạy tốt nhất cho lần vi phạm thứ nhất
 - + Phạt 500.000 và xuất phát từ trong đường pit cho lần vi phạm thứ hai
 - iii. Trong cuộc đua
 - + Nếu sau khi vượt qua VĐV khác, nhận ra mình vi phạm lỗi, VĐV đó phải giơ tay lên và cho phép VĐV khác vượt lại mình thì trường hợp này sẽ không xử phạt.
 - + Nếu VĐV không để VĐV khác vượt qua, sẽ bị phạt cộng thêm 5 giây vào tổng thời gian hoàn thành cuộc đua

* Lưu ý: Ban trọng tài có thể áp dụng hình thức phạt bổ sung nếu thấy rằng hành động của VĐV là rất nguy hiểm theo Điều 1.23

- Trong vòng kiểm tra cuối cùng trước khi về vị trí xuất phát để thi đấu, cờ vàng phải được vẫy tại các vị trí chính xác mà Trọng tài chốt được bố trí tại các buổi tập luyện, khởi động và thi đấu.
- b) Cờ đỏ và đèn đỏ
- Trọng tài sẽ vẫy cờ đỏ tại các chốt để báo hiệu quá trình tập luyện hoặc thi đấu bị ngừng lại, đồng thời, đèn đỏ xung quanh đường đua cũng sẽ được bật.
 - Trước phiên đua (sau vòng chào sân / khởi động), **tất cả các VĐV phải từ từ quay lại khu vực xuất phát.**
 - Trong khi tập luyện, phân hạng, khởi động, **tất cả các VĐV phải từ từ quay trở lại khu vực Pit**

- Khi lối ra của đường Pit đóng lại, đèn đỏ được bật lên và có thể phối hợp dùng cờ đỏ để thông báo cho các VĐV là không được ra khỏi đường Pit.
- Vi phạm quy tắc này, VĐV sẽ bị xử phạt (áp dụng trong khi tập luyện/phân hạng/cuộc đua)
 - + Cảnh cáo cho lần vi phạm thứ nhất
 - + Phạt 500.000 VNĐ cho lần vi phạm thứ 2
- * Lưu ý: Ban trọng tài có thể áp dụng hình thức phạt bổ sung nếu thấy rằng hành động của VĐV là rất nguy hiểm theo Điều 1.23
- Trọng tài sẽ căng cờ đỏ tại điểm bắt đầu của Khu xuất phát vào cuối Vòng khởi động.
- Cờ đỏ cũng có thể được sử dụng để đóng đường đua.
- Đèn đỏ được bật tại vạch xuất phát từ 2 đến 5 giây để bắt đầu mỗi cuộc đua.

c) Cờ đen

- Khi một VĐV phạm luật và bị truất quyền tập luyện/thi đấu, Trọng tài chốt sẽ vẫy cờ đen kèm theo bảng ghi số đeo của VĐV bị truất quyền thi đấu. **VĐV này phải dừng ngay lại tại Pit ở vòng đua đó.**
- Cờ đen cũng được sử dụng để thông báo cho VĐV về một lý do khác ngoài việc phạm lỗi (VD: Để sửa một vấn đề kỹ thuật không nguy hiểm như là vấn đề của thiết bị truyền phát sóng).
- Vi phạm quy tắc này , VĐV sẽ bị xử phạt (áp dụng khi tập luyện/phân hạng/cuộc đua)
 - + Cảnh cáo cho lần vi phạm thứ nhất
 - + Phạt 500.000 VNĐ cho lần vi phạm thứ hai

d) Cờ đen với vòng tròn màu cam (đường kính vòng tròn là 40cm)

Trường hợp xe của VĐV gặp sự cố kỹ thuật có thể gây nguy hiểm cho VĐV và những người khác, Trọng tài chốt sẽ vẫy cờ này kèm theo bảng ghi số đeo của VĐV đang gặp sự cố về xe, yêu cầu VĐV phải rời đường đua ngay lập tức.

1.22.3. Kích thước của cờ

Cờ có kích thước 80 cm chiều cao và 100 cm chiều ngang.

Trọng tài sẽ kiểm tra kích thước của cờ trước ngày bắt đầu buổi tập luyện chính thức đầu tiên.

1.22.4. Màu của cờ

Pantone của các màu cờ được quy định như sau:

- Màu cam: Pantone 151 C
- Màu đen: Pantone đen C
- Màu xanh dương: Pantone 298 C
- Màu đỏ: Pantone 186 C
- Màu vàng: Pantone Vàng C
- Màu xanh lá: Pantone 348 C

1.22.5. Bảng thông báo số đeo VĐV

Bảng màu đen (kích thước 70 cm chiều ngang và 50 cm chiều cao) với hệ thống hiển thị số đeo màu trắng (chiều rộng nét của số tối thiểu là 4 cm và chiều cao của số tối thiểu là 30 cm), cho phép thông báo số đeo của VĐV.

Mỗi chốt đều phải được trang bị Bảng thông báo số đeo VĐV.

1.22.6. Các chốt cho Trọng tài

Vị trí của các chốt sẽ được quy định trước phù hợp với thiết kế của đường đua.

1.22.7. Trang phục của Trọng tài

Đồng phục của Trọng tài phải có màu trắng hoặc màu cam, và áo mưa trong suốt.

1.23. Hình thức xử phạt bổ sung

1.23.1. Ban trọng tài có thẩm quyền xử phạt thêm đối với VĐV nếu xét thấy hành động của VĐV đó gây nguy hiểm cho người và mất an toàn. Các hình phạt như sau:

- a) Trong quá trình luyện tập và khởi động
 - Phạt cộng 20 giây vào thời gian hoàn thành cuộc đua
- b) Trong quá trình phân hạng
 - Bị truất quyền thi đấu và trừ 10 điểm trong bảng xếp hạng thành tích
- c) Trong cuộc đua
 - Đình chỉ tối thiểu 1 chặng đua trong mùa giải

1.23.2. Nếu phát hiện bất kỳ bằng chứng mới nào sau khi vòng đua kết thúc, Ban trọng tài sẽ họp và quyết định áp dụng hình thức xử phạt ở chặng đua tiếp theo

1.23.3. Tất cả các hình thức xử phạt có thể tiếp tục áp dụng cho chặng đua tiếp theo hoặc mùa giải tiếp theo của giải đua VMRC

1.24. Xe cứu thương

Luôn phải có tối thiểu là 02 xe cấp cứu cùng 02 tổ y tế cùng các trang thiết bị cần thiết sẵn sàng trong suốt quá trình tập luyện và thi đấu.

1.25. Kết thúc một cuộc thi đấu và Kết quả thi đấu

1.25.1. Khi VĐV dẫn đầu đoàn đua hoàn thành số vòng đua theo quy định, Trọng tài sẽ vẫy cờ ca rô tại đích, phía sau vạch đích trên đường đua. Trọng tài sẽ tiếp tục vẫy cờ caro đối với các VĐV về đích tiếp theo

Khi Trọng tài đã vẫy cờ ca rô đối với VĐV dẫn đầu, không có bất cứ VĐV nào được phép vào lại đường đua từ lối ra của đường Pit, và ngay khi Trọng tài vẫy cờ ca rô giành cho VĐV dẫn đầu, đèn đỏ sẽ được bật lên tại lối ra của đường Pit. Nếu một hoặc nhiều VĐV chạy ngay phía trước VĐV dẫn đầu trong vòng đua cuối trước vạch đích, Trọng tài sẽ vẫy đồng thời cờ ca rô và cờ xanh dương. Điều này có nghĩa là cuộc đua đã kết thúc đối với người dẫn đầu trong khi (các) VĐV đi ngay phía trước VĐV dẫn đầu phải hoàn thành vòng đua cuối cùng để được xác nhận bằng cờ ca rô.

1.25.2. Trong trường hợp phải phân định thứ hạng của 2 hay nhiều VĐV, thứ tự về đích của VĐV sẽ được quyết định bởi thời điểm mà điểm dẫn đầu của bánh xe trước vượt qua mặt phẳng của vạch đích. Trường hợp vẫn hòa sẽ căn cứ vào thành tích vòng đua tốt nhất mà VĐV thực hiện trong cuộc đua (người thắng là người có thành tích tốt hơn).

1.25.3. Kết quả thi đấu sẽ dựa trên thứ tự mà các VĐV vượt qua vạch đích và số vòng đua hoàn thành.

1.25.4. Để được công nhận hoàn thành cuộc đua và công nhận kết quả thi đấu, VĐV phải:

Hoàn thành tối thiểu là 75% cự ly thi đấu.

Vượt qua vạch đích trên đường đua (không phải trên đường Pit) với thời gian nhiều hơn VĐV chiến thắng không quá 10%. VĐV phải về đích cùng với xe

1.25.5. Các VĐV xếp từ Hạng Nhất đến Hạng Ba sẽ được Trọng tài hướng dẫn để tham gia Lễ trao thưởng càng nhanh càng tốt. Ba VĐV dẫn đầu cuộc đua bắt buộc phải tham dự Lễ trao thưởng.

1.26. Tạm dừng cuộc đua

1.26.1. Nếu Đại diện kỹ thuật quyết định tạm dừng cuộc đua ở thời điểm tính từ khi bắt đầu Vòng khởi động trở đi, khi đó Trọng tài sẽ căng hoặc vẫy cờ đỏ ở vạch đích và tất cả các chốt trên đường đua, và bật đèn đỏ xung quanh đường đua. Các VĐV phải giảm tốc độ ngay lập tức và trở lại đường Pit.

Kết quả (thứ hạng tạm thời của các VĐV) sẽ là kết quả được ghi nhận ở thời điểm mà VĐV dẫn đầu và các VĐV đang thi đấu cùng số vòng với người dẫn đầu hoàn thành 1 vòng đua trọn vẹn trước vòng đua mà Đại diện kỹ thuật quyết định tạm dừng cuộc đua (vòng đèn đỏ).

Trường hợp ngoại lệ: Nếu cuộc đua phải tạm dừng ở thời điểm đã có một số VĐV về đích, sẽ áp dụng quy trình sau đây:

1. Với tất cả các VĐV đã về đích trước khi cuộc đua bị tạm dừng, các VĐV này sẽ được xếp hạng theo thứ tự về đích tại vòng cuối của cuộc đua (phần trên của bảng xếp hạng).
2. Với các VĐV chưa về đích khi cuộc đua bị tạm dừng, các VĐV này sẽ được xếp hạng theo thứ tự của họ ở vòng áp chót của cuộc đua (phần dưới của bảng xếp hạng).
3. Bảng xếp hạng hoàn chỉnh (kết quả thi đấu) được xây dựng bằng cách kết hợp 2 phần của bảng xếp hạng như đã được thiết lập trên đây theo trình tự về số vòng/thời gian.
4. Tại thời điểm tạm dừng cuộc đua, các VĐV đang tạm dừng thi đấu sẽ không được xếp hạng.
5. Trong vòng 5 phút sau khi trọng tài dùng cờ đỏ báo hiệu tạm dừng cuộc đua, tất cả các VĐV chưa trở về đường Pit, đang đẩy hoặc chạy xe, sẽ không được xếp hạng.

1.26.2. Nếu kết quả được ghi nhận cho thấy VĐV dẫn đầu và các VĐV đang thi đấu cùng số vòng với VĐV dẫn đầu vẫn chưa hoàn thành 3 vòng đua đầu tiên, khi đó cuộc đua sẽ là vô hiệu và không có giá trị, và một cuộc đua hoàn toàn mới sẽ được thực hiện.

Nếu không thể xuất phát lại cuộc đua, khi đó cuộc đua sẽ bị hủy bỏ và không được tính vào Giải VMRC 2026.

1.26.3. Nếu VĐV dẫn đầu và các VĐV đang thi đấu cùng số vòng với VĐV dẫn đầu đã hoàn thành 3 vòng đua đầu tiên nhưng chưa quá 2/3 số vòng đua thi đấu chính thức, trường hợp này sẽ làm tròn xuống đến số nguyên gần nhất của các vòng đua, sau đó cuộc đua sẽ được bắt đầu lại căn cứ theo các quy định tại Điều (1.25). Nếu không thể bắt đầu lại cuộc đua, khi đó kết quả sẽ được công nhận tuy nhiên các VĐV sẽ chỉ nhận được một nửa điểm thưởng của vòng đua cho Giải VMRC 2026.

1.26.4. Nếu kết quả được ghi nhận cho thấy các VĐV đã hoàn thành 2/3 cự ly thi đấu, trường hợp này sẽ làm tròn xuống đến số nguyên gần nhất của các vòng đua mà VĐV dẫn đầu và các VĐV đang thi đấu cùng số vòng với VĐV dẫn đầu đã hoàn thành, sau đó cuộc đua sẽ được coi là đã hoàn thành và các VĐV được nhận toàn bộ điểm thưởng của vòng đua cho Giải VMRC 2026.

1.27. Xuất phát lại một cuộc đua đã bị tạm dừng

1.27.1. Nếu một cuộc đua được xuất phát lại, khi đó việc xuất phát lại sẽ được

thực hiện càng nhanh càng tốt, phù hợp với sự cho phép của điều kiện đường đua. Ngay khi các VĐV trở lại đường Pit, Đại diện kỹ thuật sẽ thông báo thời gian cho quy trình xuất phát mới bắt đầu và, tùy thuộc vào điều kiện cho phép, thời điểm này không nên chậm hơn 10 phút tính từ khi xuất hiện cờ đỏ.

1.27.2. Kết quả của phần đầu cuộc đua phải được thông báo đến tất cả các đội trước khi bắt đầu phần hai của cuộc đua.

1.27.3. Quy trình xuất phát sẽ được thực hiện theo Quy trình xuất phát lại cuộc đua (Điều 1.18.20), trừ khi có các chỉ dẫn khác của Đại diện kỹ thuật.

1.27.4. Điều kiện để xuất phát lại cuộc đua được quy định như sau:

1. Trường hợp như Điều 1.25.2 (chưa hoàn thành 3 vòng đầu tiên)

a) Tất cả các VĐV đều có thể xuất phát, bao gồm cả các VĐV chưa hoàn thành Vòng thử sân hoặc Vòng khởi động của lần xuất phát chính thức trước khi xuất hiện cờ đỏ báo hiệu cuộc đua bị tạm dừng.

b) Được phép sửa chữa hoặc thay xe. Cho phép tiếp nhiên liệu.

c) Cự ly thi đấu bằng 2/3 cự ly thi đấu ban đầu (được làm tròn xuống số vòng gần nhất).

d) Vị trí tại Khu xuất phát được giữ nguyên như lần xuất phát chính thức trước khi xuất hiện cờ đỏ báo hiệu cuộc đua bị tạm dừng.

2. Trường hợp như Điều 1.26.3:

a) Chỉ có các VĐV được công nhận đã hoàn thành phần đầu của cuộc đua mới được xuất phát lại. Để được phép xuất phát lại, các VĐV đó phải chạy hoặc đẩy xe của mình vào lại đường Pit trong vòng 5 phút sau khi xuất hiện cờ đỏ báo hiệu cuộc đua bị tạm dừng.

b) Được phép sửa chữa hoặc thay xe. Cho phép tiếp nhiên liệu

c) Số vòng của phần đua thứ hai sẽ là số vòng cần thiết để hoàn thành 2/3 cự ly thi đấu chính thức được làm tròn xuống đến số vòng gần nhất nhưng tối thiểu là 5 vòng.

d) Vị trí tại Khu xuất phát dựa trên thứ tự hoàn thành phần đua đầu tiên.

đ) Bảng xếp hạng cuối cùng sẽ được xây dựng dựa trên vị trí và số vòng của mỗi VĐV vào thời điểm vượt qua vạch đích ở vòng đua cuối của cuộc đua. Các quy định tại Điều 1.24.4 sẽ được áp dụng.

1.27.5. Những hình phạt về vị trí xuất phát được áp dụng cho 1 VĐV ở phần đầu của cuộc đua, VD: Lùi thứ tự xuất phát tại Khu xuất phát hoặc xuất phát từ đường Pit, nếu đã được thực hiện ở phần đầu cuộc đua sẽ không áp dụng khi xuất phát lại.

Trong trường hợp tại Điều 1.25.2 (cuộc đua bị hoãn khi các VĐV chưa hoàn thành

3 vòng đầu tiên) do đây là trường hợp thực hiện một đợt xuất phát mới cho một cuộc đua mới hoàn toàn nên các hình phạt về vị trí xuất phát sẽ được áp dụng.

1.27.6. Trường hợp một cuộc đua đã xuất phát lại nhưng lại tạm dừng và Đại diện kỹ thuật cho rằng có thể xuất phát lại, khi đó các điều kiện cho lần xuất phát lại tiếp theo sẽ như quy định tại Điều 1.21.4 với cự ly thi đấu và kết quả được xác định như sau:

- a) Nếu sau lần xuất phát lại đầu tiên các VĐV đã thực hiện được từ 5 vòng trở lên, cuộc đua được coi là đã hoàn thành và các VĐV được hưởng toàn bộ số điểm thưởng cho Giải VMRC 2026. Bảng xếp hạng của cuộc đua sẽ theo Điều 1.21.4.2.d.
- b) Nếu sau lần xuất phát lại đầu tiên các VĐV thực hiện được ít hơn 5 vòng đua và nhận thấy có thể xuất phát lại thêm 1 lần nữa, khi đó Đại diện kỹ thuật sẽ quyết định số vòng đua còn lại nhưng tối thiểu là 5 vòng. Thứ tự của các VĐV tại Khu xuất phát sẽ dựa trên kết quả của cuộc đua thời điểm bị tạm dừng.
- c) Nếu cuộc đua được xuất phát lại tiếp theo (phần đua thứ ba) tiếp tục bị dừng lại đột ngột khi các VĐV chưa hoàn thành đủ 5 vòng đua tiếp theo, sẽ không tổ chức xuất phát lại. Kết quả của cuộc đua là kết quả thực hiện phần đầu của cuộc đua và các VĐV sẽ được hưởng toàn bộ số điểm thưởng trong trường hợp ở phần đầu cuộc đua, các VĐV đã hoàn thành được nhiều hơn 5 vòng đua.
- d) Nếu phần đầu của cuộc đua và các phần xuất phát lại tiếp theo đều không có lần nào các VĐV hoàn thành được từ 5 vòng đua trở lên, khi đó cuộc đua sẽ bị hủy bỏ và không có điểm thưởng được trao cho các VĐV.
- đ) Đại diện kỹ thuật có thể lên lịch lại các cuộc đua phải xuất phát lại trong chương trình thi đấu nếu cần thiết.

1.28. Khu vực kiểm tra

Sau khi kết thúc cuộc đua, hoặc phần đua kết thúc của cuộc đua đã bị tạm dừng, Ban Trọng tài sẽ tiến hành kiểm tra bắt buộc đối với xe thi đấu của 03 VĐV về đầu và xe thi đấu của bất kỳ VĐV nào mà Trọng tài yêu cầu. Khu vực kiểm tra sẽ được đặt trong khu vực trường đua và trọng tài sẽ thực hiện việc kiểm tra trong vòng tối đa là 60 phút.

1.29. Điểm thưởng và Bảng xếp hạng của Giải VMRC 2026

1.28.1 Giải VMRC 2026 sẽ có giải thưởng giành cho các VĐV, đội đua

1.28.2 Với các VĐV, điểm thưởng sẽ được trao cho từng Vòng đấu.

1.28.3 Tại hệ SP 150, điểm số của CLB sẽ được tính bằng điểm của VĐV có thành tích cao nhất trong cuộc đua.

1.28.4 Với mỗi Vòng đấu, điểm thưởng cho các VĐV tại mỗi hạng thi đấu như sau:

Hạng Nhất	15 điểm
Hạng Nhì	13 điểm
Hạng Ba	11 điểm
Hạng Tư	09 điểm
Hạng Năm	07 điểm
Hạng Sáu	05 điểm
Hạng Bảy	04 điểm
Hạng Tám	03 điểm
Hạng Chín	02 điểm
Hạng Mười	01 điểm

- 1.28.5 Tất cả các Vòng đua sẽ được tính điểm cho Bảng xếp hạng Bảng xếp hạng chung cuộc mùa giải của Giải VMRC 2026.
- 1.28.6 Trong trường hợp đồng điểm thưởng, thứ hạng sẽ được quyết định bởi số lần giành thành tích tốt nhất tại mỗi Vòng đua (số lần giành Hạng Nhất, số lần giành Hạng Nhì...). Trong trường hợp vẫn hòa sẽ căn cứ vào thứ hạng giành được tại Vòng đua cuối hoặc gần nhất.
- 1.28.7. Trường hợp vòng đua cuối cùng trong mùa giải (hoặc có thể nhiều hơn một vòng) không được tổ chức, thì thứ tự trên bảng xếp hạng cho toàn mùa giải được tính bằng kết quả của bảng xếp hạng cho toàn mùa giải tại thời điểm sau khi kết thúc vòng đua gần nhất.

1.30. Các chỉ dẫn và Thông tin cho các VĐV

- 1.30.1.** Các chỉ dẫn có thể được truyền từ Đại diện kỹ thuật/Thư ký trường đua hoặc Trọng tài đến các CLB và/hoặc các VĐV thông qua các phương tiện thông tin đặc biệt theo quy định của Quy chế thi đấu. Các thông tin phải được công bố trên Bảng thông báo và chuyển đến hộp thư của mỗi CLB tại khu vực mà Đơn vị tổ chức bố trí.
- 1.30.2.** Tất cả các bảng xếp hạng và kết quả tập luyện, thi đấu cũng như các quyết định được Đại diện kỹ thuật, Trọng tài đưa ra đều phải được công bố trên bảng thông báo.
- 1.30.3.** Thông tin từ Ban Điều hành hoặc Thư ký trường đua đến các CLB hoặc VĐV phải được thực hiện bằng văn bản hoặc các phương thức điện tử bao gồm nhưng không giới hạn bởi email và bảng điện tử chính thức. Tương tự như vậy, thông

tin từ các CLB hoặc VĐV đến Ban Điều hành, Ban Tổ chức hoặc Thư ký trường đua phải được thực hiện bằng văn bản bao gồm cả các phương thức thông tin điện tử như email.

1.31. Nhân viên của các CLB trong khu vực đường Pit

Vì lý do an toàn, các điều luật dưới đây cần được tuân thủ nghiêm ngặt.

1.31.1. Nhân viên các đội không được phép có mặt tại đường Pit trong quá trình tập luyện, khởi động và thi đấu của các hạng thi đấu khác trừ khi họ đang điều chỉnh xe thi đấu. Số lượng nhân viên tối đa của mỗi CLB tương ứng với 1 VĐV trong khu vực làm việc ở phía trước đường Pit là 4 người.

1.31.2. Mỗi CLB chỉ được phép có tối đa là 4 nhân viên có mặt ở khu vực thông tin giành riêng cho CLB được bố trí dọc theo đường đua.

1.31.3. Các thành viên CLB có mặt tại khu vực kỹ thuật (Paddock), khu vực đường PIT phải tuân thủ nghiêm ngặt nội quy tại trường đua. Nghiêm cấm các hành vi sau đây: đánh nhau gây mất an ninh trật tự, sử dụng chất kích thích, hút thuốc, đi dép lê. Nếu vi phạm các hành vi trên, sẽ bị xử phạt tiền hoặc các hình thức kỷ luật khác theo quyết định của Ban Tổ chức.

1.32. Các mức quy định xử phạt tương ứng với các hành vi được xác định sau đây:

- Hút thuốc lá tại khu vực cấm: tối thiểu 200.000 VNĐ
- Đi dép lê tại khu vực kỹ thuật: tối thiểu 100.000 VNĐ
- Chạy ngược chiều, chạy quá tốc độ quy định, tập xuất phát trong khu vực Kỹ thuật hoặc các khu vực cấm: tối thiểu 200.000 VNĐ
- Đến muộn các buổi họp, buổi tập: mất quyền tham gia các lượt tập, nếu lặp lại quá 2 lần trở lên thì có thể bị truất quyền thi đấu.
- Đánh nhau gây mất an ninh trật tự: loại khỏi giải

CHƯƠNG II: PHƯƠNG TIỆN VÀ THIẾT BỊ BẢO HỘ THI ĐẤU

2.1. Số thi đấu

Mỗi tay đua được chấp nhận tham gia VMRC được tự do lựa chọn số thi đấu của riêng mình, số thi đấu này sẽ có giá trị trong cả mùa đua. Khi một số đã được chỉ định, sẽ không được phép thay đổi trong mọi trường hợp.

Sự kết hợp màu sắc phải có ĐỘ TƯƠNG PHẢN CAO, nếu màu nền là màu trắng (hoặc Màu rất nhạt) thì Số phải là Màu đen (hoặc Màu rất tối)

2.1.1 Kích thước của số dán phía trước:

- Chiều cao tối thiểu - 140 mm
- Chiều rộng tối thiểu - 80 mm
- Hành trình tối thiểu - 25 mm
- Khoảng cách tối thiểu - 10 mm giữa các số

2.1.2 Kích thước của số ở mặt bên là:

- Chiều cao tối thiểu - 95 mm
- Chiều rộng tối thiểu - 55 mm
- Hành trình tối thiểu - 12 mm
- Khoảng cách tối thiểu - 6 mm giữa các số

2.1.3 Nếu thiết kế có đường viền thì phải có màu tương phản và chiều rộng tối đa của đường viền là 3 mm.

2.1.4 Các số không được chồng lên nhau.

2.1.5 Không được phép sử dụng các loại số phản chiếu, mạ crom hoặc gương.

Trong trường hợp có tranh chấp liên quan đến tính dễ đọc của các con số, quyết định của Ban tổ chức sẽ là quyết định cuối cùng.

2.2. Phương tiện tham gia thi đấu

2.2.1. Phương tiện thi đấu sẽ được Ban Trọng tài kiểm tra trước buổi tập luyện chính thức đầu tiên để xác nhận được phép tham gia thi đấu.

- a. Phương tiện thi đấu của hệ xe hãng Vietnam Talent Cup với dòng xe NSF 100cc; NSF250 sẽ được cung cấp bởi đơn vị tài trợ
- b. Phương tiện thi đấu của hệ SP150 sẽ được các CLB tự chuẩn bị và được đăng ký với BTC từ đầu mùa giải; các CLB không được phép thay đổi phương tiện thi đấu (được hiểu là thay đổi dòng xe từ hãng này sang hãng khác, không áp dụng quy tắc này cho việc thay đổi các đời xe trong cùng một dòng xe).

c. QUY ĐỊNH KỸ THUẬT CHUNG HỆ SP150

Các quy định dưới đây được ban hành nhằm cho phép một số thay đổi giới hạn đối với mẫu xe đã được phê chuẩn (công nhận) nhằm đảm bảo an toàn và nâng cao tính cạnh tranh giữa các nền tảng xe khác nhau.

MỌI HẠNG MỤC KHÔNG ĐƯỢC CHO PHÉP HOẶC KHÔNG ĐƯỢC QUY ĐỊNH TRONG TÀI LIỆU NÀY ĐỀU BỊ NGHIÊM CẤM. NẾU MỘT BỘ PHẬN HOẶC HỆ THỐNG KHÔNG ĐƯỢC NÊU RÕ LÀ ĐƯỢC PHÉP THAY ĐỔI TRONG BẤT KỲ ĐIỀU KHOẢN NÀO DƯỚI ĐÂY, THÌ VIỆC THAY ĐỔI ĐÓ BỊ COI LÀ KHÔNG HỢP LỆ.

Tất cả xe đua phải được Liên đoàn Xe Đạp – Mô tô thể thao Việt Nam VCF phê duyệt (công nhận). Tất cả xe phải sử dụng hệ thống hút nạp khí tự nhiên (không tăng áp dưới mọi hình thức). Các xe phải đáp ứng đầy đủ mọi yêu cầu dành cho đua đường đua (road racing) theo bộ Quy định Kỹ thuật này, trừ trường hợp những hạng mục đó đã có sẵn (lắp đặt sẵn theo cấu hình nguyên bản của nhà sản xuất) trên mẫu xe được sản xuất thương mại đã được công nhận.

Sau khi một mẫu xe đã được phê duyệt, mẫu xe đó có thể được sử dụng để thi đấu trong hạng mục tương ứng, hoặc cho đến khi mẫu xe đó bị loại bởi các quy định mới hoặc thay đổi trong tiêu chuẩn kỹ thuật của hạng mục thi đấu tương ứng.

Hình dạng tổng thể của xe đua nhìn từ phía trước, phía sau và dọc thân (trừ khi có quy định khác) phải phù hợp với hình dáng nguyên bản của mẫu xe đã được phê chuẩn hoặc được sản xuất thương mại (theo cấu hình tiêu chuẩn của nhà sản xuất). Ngoại hình của hệ thống ống xả (exhaust system) không bị ràng buộc bởi quy định này.

- Quy Định Chung Về Xe Đua

Tất cả các bộ phận và hệ thống của xe đua không được đề cập cụ thể trong các quy định tiếp theo phải được giữ nguyên:

Theo đúng cấu hình sản xuất ban đầu của nhà sản xuất.

Theo đúng trang bị hoặc cấu hình lắp đặt trên mẫu xe đã được phê duyệt.

Tất cả xe phải sử dụng hệ thống nạp khí tự nhiên, không được phép sử dụng mô-tơ điện hỗ trợ (Hybrid Motor, Electric Assist, v.v.).

2.2.3. QUY ĐỊNH KỸ THUẬT HỆ ĐUA SP150

A. Các Mẫu Xe Đủ Điều Kiện

Các mẫu xe sau được phép tham gia thi đấu:

- ❖ Là xe thể thao (sports) sử dụng động cơ 4 thì, bố trí xy-lanh đứng – nghiêng, dung tích xy-lanh đến 150cc, ngoại lệ riêng xe Yamaha R15 dung tích xy-lanh đến dưới 155,1cc : Honda CBR150, Yamaha R15VVA, Suzuki GSX150R

B. Kiểm Tra trọng lượng (Weight Control)

- ❖ Sau tất cả các phiên chạy tính giờ và tập luyện, vận động viên có thể được yêu cầu đưa bản thân và xe của mình đến khu kiểm tra trọng lượng. Trong mọi trường hợp, tuyển thủ phải tuân thủ yêu cầu này. Tại bất kỳ thời điểm nào trong sự kiện, tổng trọng lượng gồm:
 - Tổng toàn bộ xe (xăng, dầu mỡ,thiết bị lắp trên xe để xe có thể vận hành) tối thiểu:
 - CBR150R: 110kg
 - R 15 VVA: 110kg
 - GSX 150 : 115kg
 - Tổng trọng lượng kết hợp cả người và xe tối thiểu (Trọng lượng tổng thể tối thiểu/ Combined Minimum Weight):
 - CBR 150R : 165kg
 - R15 VVA :165kg
 - GSX150R : 170kg
- a. Tại thời điểm kết thúc cuộc đua và trong quá trình kiểm tra kỹ thuật cuối cùng, tất cả các tay đua sẽ được cân như đúng trạng thái của họ khi hoàn thành cuộc đua. Trong trạng thái này, xe phải đáp ứng mức trọng lượng tối thiểu đã được quy định. Không được phép bổ sung bất kỳ vật liệu hoặc chất lỏng nào vào xe sau khi kết thúc cuộc đua.
- b. Đối với giới hạn tối thiểu thì không cho phép có bất cứ dung sai nào
- c. Để đảm bảo đạt Trọng lượng Tổng thể, thì các hạng mục sau đây được phép thực hiện:
 1. Lắp thêm vật nặng (Weight Ballast)
 2. *Tất cả vật nặng phải được lắp đặt một cách chắc chắn, sử dụng các bu-lông có kích thước/độ bền phù hợp (tối thiểu M8), và phải được khai báo với Ban trọng tài trong quá trình kiểm tra an toàn.*
 3. Được phép thay thế bằng vật liệu nhẹ hơn đối với các bộ phận bên ngoài.

Tuy nhiên, các bộ phận quay (rotating parts), bánh xe và các chi tiết động cơ đều bị loại trừ.

4. Được phép sử dụng nhựa composite carbon, titanium và các vật liệu kim loại siêu nhẹ khác.
5. Khung phụ (subframe) được phép thay đổi và được phép thay đổi vật liệu chế tạo.
6. Định nghĩa về Trọng lượng Tổng thể: Trọng lượng của xe cộng với trọng lượng tay đua khi đang mặc đầy đủ trang bị thi đấu.

C. Số Xuất Phát (Starting Numbers)

Mỗi tay đua được chấp nhận tham dự Giải Đua Xe Moto Việt Nam (Việt Nam Moto Racing) có quyền lựa chọn số xuất phát của riêng mình, và số này sẽ được sử dụng cho toàn bộ mùa giải.

D. Nhiên liệu (Fuel)

Tất cả xe SP150 phải sử dụng nhiên liệu do Ban Tổ chức cung cấp. (Nghiêm cấm pha thêm dung dịch phụ gia khác với ý định tăng tỉ số nén nổ của xe hoặc khác dưới mọi hình thức), tổ kiểm tra kĩ thuật có thể kiểm tra xăng tại một thời điểm bất kì, và xe bất kì sau khi kết thúc lượt tập luyện, bấm giờ và thi đấu, nếu phát hiện vi phạm sẽ bị xử lý theo điều khoản của giải.

E. Lốp (Tyres)

Lốp trước có bề rộng tối thiểu 100/80-17, lốp sau bề rộng tối thiểu 130/70-17. **Nghiêm cấm mọi** hình thức chỉnh sửa hoặc xử lý lốp (cắt rãnh, khía, grooving, cutting)

F. ĐỘNG CƠ (ENGINES)

Trừ khi được quy định rõ sau đây:

- a. Loại động cơ: là động cơ 4 thì dung tích xy lanh đến 150cc, loại trừ Yamaha R15VVA dung tích xy lanh đến 155,1cc, bố trí xy-lanh đứng – nghiêng (Vertical Inclined layout) trong đó bao gồm các dòng xe : Honda CBR150R, Yamaha R15VVA, Suzuki GSX150R
- b. Đường kính xy-lanh (Bore) và hành trình piston (Stroke) phải giữ nguyên bản theo tiêu chuẩn của nhà sản xuất
- c. Dung tích động cơ phải giữ nguyên bản theo tiêu chuẩn
- d. Sau khi kết thúc lượt phân hạng (Qualifying) và kết thúc cuộc đua chính thức (Race) thì tất cả các xe thi đấu bắt buộc phải được đưa lên khu vực trọng tài để ban trọng tài kiểm tra (những xe chỉ hoàn thành được dưới 60%

của cuộc đua chính RACE không bắt buộc phải kiểm tra)

G. HỆ THỐNG PHUN NHIÊN LIỆU (FUEL INJECTION SYSTEM)

- a. Hệ thống phun nhiên liệu bao gồm: Họng ga (Throttle body), kim phun (injector), hệ thống đường nạp biến thiên (variable length intake), bơm xăng và bộ điều áp nhiên liệu.
- b. Chỉ cho phép sử dụng họng ga (throttle body) dạng bướm ga (butterfly valve type).
- c. Kích thước họng ga (throttle body) tối đa: 32 mm. Để đảm bảo sự công bằng về hiệu suất cũng như sự cạnh tranh trong thi đấu thì các mẫu xe Honda CBR150R được phép sử dụng họng ga (throttle body): 34 mm. Điểm đo là tại vị trí bướm ga.
- d. Họng ga (Throttle body) từ những xe thương mại khác hoặc được mua ngoài thị trường (butterfly type) được phép sử dụng. Không được phép sử dụng họng ga (throttle body) tự chế hoặc một dạng nguyên mẫu.
- e. Không khí và hỗn hợp khí–nhiên liệu phải đi vào buồng đốt duy nhất thông qua bướm ga của họng ga (throttle body).
- f. Số lượng kim phun phải giữ nguyên như xe tiêu chuẩn
- g. Kim phun có thể được thay thế, nhưng phải là loại sản xuất hàng loạt (mass production type).
- h. Kim phun phải được đặt giữa van nạp và bướm ga. Kim phun đặt trước bướm ga (upstream) **BỊ CẤM**.
- i. Loa gió (phễu hứng gió) vào/ống tăng tốc được tự do (free).
- j. Dây điện đến bơm xăng (fuel pump wiring harness) được tự do.
- k. Ống nạp và miếng cách nhiệt (insulator plate) được tự do.
- l. Hệ thống đường nạp biến thiên (Variable Length Intake Track) **KHÔNG ĐƯỢC PHÉP**.

H. CUNG CẤP NHIÊN LIỆU (FUEL SUPPLY)

- a. Bơm nhiên liệu (FUEL PUMP UNIT) và bộ điều áp phải là bộ phận nguyên bản theo xe đã được công nhận hoặc đúng loại do nhà sản xuất trang bị, không cho phép thực hiện các chỉnh sửa kỹ thuật..
- b. Toàn bộ đường dẫn nhiên liệu từ bình xăng đến kim phun (ống nhiên liệu, cụm ống phân phối, khớp nối, kẹp, bình chứa nhiên liệu) được phép thay thế. Việc bố trí phải đảm bảo tối ưu khả năng bảo vệ trước va chạm trong điều kiện thi đấu.

- c. Đường thông hơi bình xăng (fuel vent lines) có thể thay thế.
- d. Có thể lắp lọc nhiên liệu bổ sung.
- e. Được phép sử dụng đầu nối nhanh, ví dụ: đầu nối khô.

I. NẮP MÁY – CỤM ĐẦU QUY LÁT (CYLINDER HEAD)

- a. Nắp máy-cụm đầu quy lát (cylinder head) phải là chi tiết tiêu chuẩn, và cho phép các chỉnh sửa sau được cho phép:
 - 1. Bề mặt nắp máy-cụm đầu quy lát (cylinder head) được phép gia công để chỉnh tỉ số nén. Tỉ số nén được tự do (free).
 - 2. Được phép chỉnh sửa cửa nạp/xả bằng cách loại bỏ vật liệu (porting/polishing) hoặc đắp epoxy để thay đổi biên dạng. Nghiêm cấm hàn đắp (welding)
 - 3. Không được phép thay đổi vị trí cửa nạp và cửa xả
 - 4. Góc tâm của cửa nạp và cửa xả phải giữ nguyên như xe tiêu chuẩn.
- b. Các vị trí cảm biến được tháo rời phải được bịt kín
- c. Tất cả các dạng hàn đều bị cấm
- d. Vật liệu chế tạo đế van (valve seats) được tự do.
- e. Góc xu páp không được phép thay đổi.
- f. Long-đèn (WASHER) và đai ốc (Nut) của nắp máy được tự do.
- g. Móng ngựa giữ xu páp (valve cotter pin) và vật liệu của nó phải giữ nguyên tiêu chuẩn.
- h. Kích thước van tối đa được phép
 - Xu páp nạp (van nạp): 22 mm
 - Xu páp xả (van xả): 19 mm
- i. Vật liệu Xu páp (van) được tự do, nhưng trọng lượng xu páp (van) không được nhẹ hơn 13 g.
- j. Nắp kiểm tra khe hở xu páp (van)(valve inspection caps – nạp & xả) được tự do.
- k. Phốt chặn dầu van nạp và phốt chặn dầu van xả được phép thay thế và phải lắp đặt đúng kỹ thuật.
- l. Lò xo xu-páp (valve springs) được phép thay đổi sang loại có đặc tính đàn hồi tương đương nhưng khác thông số độ cứng.
- m. *Kích thước và vật liệu của đế lò xo xu-páp (valve spring seat) và chén lò xo*

xu-páp (valve spring retainer) là tự do.

n. Ống dẫn hướng xu-páp (valve guides) phải là bộ phận nguyên bản theo xe, nhưng được phép cắt hoặc mài chỉnh.

o. Trục cam (Camshaft) và Bánh răng cam/Gear Camshaft

1. Trục cam (camshaft) phải là chi tiết nguyên bản không được phép cải tạo, thay đổi thông số

➤ Không được phép sử dụng cơ cấu điều chỉnh góc cam tự động VVA/ VVT; phải vô hiệu hóa, hoặc tháo bỏ các thiết bị trong cơ cấu điều chỉnh góc cam tự động VVAT/ VVT được lắp đặt trên mẫu xe nguyên bản nhằm đảm bảo cơ cấu điều chỉnh góc cam tự động VVA/ VVT, và các chi tiết trong hệ thống VVA/VVT không thể hoạt động bằng bất cứ hình thức nào.

➤ VĐV phải chủ động vô hiệu hóa hoạt động có liên quan đến cơ cấu VVAT/ VVT. Trong trường hợp BTC phát hiện hoặc nhận được phản ánh đến từ các CLB với bằng chứng rõ ràng việc việc sử dụng cơ cấu điều chỉnh góc cam tự động VVA/ VVT bằng bất kì hình thức hoặc bất kì lý do gì, thành tích của VĐV trong chặng đua đó sẽ không được ghi nhận.

2. Nắp cam (camshaft cover) hoặc nắp kiểm tra nhông cam (cam sprocket inspection cap) được phép sửa đổi hoặc thay thế.

3. Thanh dẫn xích cam (cam chain guide) và tăng cam (cam chain tensioner) là tự do.

4. Nhông cam hoặc bánh răng cam (camshaft sprockets/gears) là tự do.

5. Bạc đạn (vòng bi) camshaft (camshaft bearings) là tự do.

i. Cò Mỏ (rocker arm) và trục cò mỏ (rocker arm shaft) là tự do.

j. Sên cam/ xích cam (timing chain) và thanh dẫn sên cam (timing chain guide) là tự do.

k. Hệ thống tuần hoàn khí – Closed Air Breather System được phép tháo bỏ hoặc bịt kín.

J. Cụm xi lanh (Cylinder Block)

a. Cụm xi lanh phải là bộ phận được trang bị nguyên bản theo nhà sản xuất hoặc mẫu bán thương mại trên thị trường nhưng vẫn phải đảm bảo dung tích xi lanh đến 150cc, loại trừ Yamaha R15VVA dung tích xy lanh được phép đến 155.1cc .

- b. Được phép phay mặt trên hoặc mặt đáy của xi lanh (cylinder block) để điều chỉnh tỷ số nén.
- c. Vật liệu và độ dày của gasket xi lanh (cylinder block gasket) là tự do.
- d. Các chân bu lông (bolt studs) cố định xi lanh (cylinder block) được phép thay thế; tuy nhiên số lượng và đường kính phải giữ nguyên như xe nguyên bản hoặc theo thông số của nhà sản xuất.

K. Piston và Xéc-măng (Piston Rings)

- a. Bề mặt piston và các thông số kích thước được phép tự do, ngoại trừ đường kính piston vẫn phải giữ nguyên theo thông số tiêu chuẩn của nhà sản xuất.
- b. Vật liệu chế tạo piston và xéc-măng là tự do; piston bắt buộc phải có ba (03) rãnh xéc-măng.
- c. Loại xéc-măng được phép tự do, nhưng tất cả các xéc-măng phải được lắp đầy đủ.
- d. Chốt piston (piston pin) và phe hãm chốt (circlips) là tự do.

L. Cụm Trục Khuỷu/trục cơ/tay dên (Crankshaft Assembly) phải là bộ phận nguyên bản, không được phép chỉnh sửa bất kỳ hình thức nào.

- a. Không được tiện, mài hoặc đánh bóng bánh đà trục khuỷu dưới mọi hình thức (crankshaft flywheel).
- b. Bánh răng (nhông) trục cân bằng trục cơ (balancer gear / balance weight gear) được phép tháo bỏ hoặc chỉnh sửa.
- c. *Các chi tiết gắn kèm như cao su giảm chấn, lò xo giảm chấn (compression spring) và chốt định vị (dowel pin) được phép tháo bỏ hoặc chỉnh sửa.*

M. Lốc Máy và Nắp Động Cơ (Crankcases & Engine Covers)

- a. Phải sử dụng bộ phận nguyên bản với các sửa đổi sau được cho phép.
- b. Khuyến nghị nên sử dụng thêm các tấm bảo vệ, ốp bảo vệ phụ cho nắp lốc máy vì lý do an toàn.
- c. Bề mặt tiếp giáp giữa lốc máy và xi lanh (cylinder block) được phép phay để điều chỉnh tỷ số nén.
- d. Tất cả các ốc xả nhớt (engine oil drain plugs) phải được cố định bằng dây an toàn (safety wire), siết chặt đúng tiêu chuẩn.

N. Ốp Bảo Vệ Nhông Trước (Front Sprocket Protective Cover)

- a. Vì lý do an toàn, ốp bảo vệ nhông trước phải là nguyên bản hoặc được cho phép và bắt buộc phải lắp trên xe.

- b. Được phép khoan hoặc gia công, nhưng đường kính lỗ không được vượt quá 10 mm.

O. Phốt Dầu (Oil Seals)

Tất cả các phốt dầu gắn trên trục máy là tự do (được phép thay thế loại bất kỳ).

P. Bạc Đạn/vòng bi (Bearings)

Tất cả các loại bạc đạn trong động cơ được phép thay thế tự do.

Q. Hộp số truyền động & Bộ khởi động

- a. Tỷ số truyền của hộp số là tự do.
- b. Số cấp tối đa là sáu (6).
- c. Kết cấu càng số và trục càng số là tự do.
- d. Kết cấu và vật liệu của trục sơ cấp (countershaft) là tự do.
- e. Kết cấu và cơ cấu cam chuyển số là tự do.
- f. Được phép lắp quickshifter cơ khí.
- g. Không được phép sử dụng bộ chuyển số điều khiển điện tử hoặc thủy lực.
- h. Có thể thay đổi nhông trước–nhông sau, bước xích và kích thước sên.
- i. Có thể tháo bỏ bộ khởi động bằng cần đạp (kick starter).
- j. Lỗ trục của kick starter trên trục máy có thể được bịt kín.
- k. Có thể tháo mô-tơ đề.
- l. Có thể tháo bộ ly hợp một chiều của đề.
- m. Có thể tháo bánh răng đề và bạc đạn đề.
- n. Miếng chắn sên trên (miễn không tích hợp chung với đề sau) có thể tháo bỏ.

R. Ly hợp/ côn (Clutch)

- a. Hệ thống ly hợp phải giữ nguyên dạng “loại ướt”.
- b. Không được phép dùng hệ thống ly hợp thủy lực.
- c. Được phép sử dụng ly hợp chống trượt (slipper clutch) hoặc hệ thống hạn chế lực phản mô-men.
- d. Các bộ phận khác của ly hợp là tự do.

S. Truyền động sơ cấp

- a. Tỷ số truyền sơ cấp không được thay đổi.
- b. Được phép gia công hoặc tiện bớt bánh răng sơ cấp và bánh răng bị dẫn đề

giảm trọng lượng.

T. Bơm dầu

- a. Bơm dầu bên trong (internal oil pump) có thể được chỉnh sửa
- b. hoặc thay bằng loại đang bán thương mại trên thị trường.
- c. Không được phép sử dụng bơm dầu điện bên ngoài.
- d. Lọc dầu là tự do.

U. Két nước & Hệ thống làm mát

- a. Kích thước, vị trí và điểm gá kết nước có thể thay đổi.
- b. Có thể lắp thêm két nước phụ, miễn sao không làm thay đổi diện mạo phần trước, phần sau và tổng thể hình dạng xe.
- c. Nắp két nước là tự do.
- d. Có thể lắp lưới bảo vệ phía trước két nước.
- e. Bơm nước có thể thay đổi.
- f. Được phép thay bơm nước nguyên bản bằng bơm nước điện.
- g. Ống dẫn nước và các đầu nối có thể được chế tạo cho mục đích này.
- h. Dây điện có thể chỉnh sửa để phục vụ việc lắp bơm nước.
- i. Chỉ được phép sử dụng nước trong két nước và toàn bộ hệ thống làm mát.
- j. Không được phép dùng chất phụ gia, chất chống đông, dung dịch “radiator coolant” hoặc bất kỳ loại chất lỏng nào khác.

- k. Quạt làm mát két nước là tự do.
- l. Được phép lắp thêm pát gá để lắp két nước phụ.
- m. Xe có thể được lắp chụp hướng gió két nước (radiator shroud) và ống dẫn gió bên trong (inner ducts) nhằm cải thiện luồng gió hướng vào két nước; tuy nhiên, việc lắp đặt các bộ phận này không được làm thay đổi diện mạo của xe khi nhìn từ trước, sau hoặc từ bên hông.

V. Hộp gió (Air Box)

- a. Không được phép sử dụng hệ thống Ram Air.
- b. Không được phép có bất kỳ ống dẫn khí nào nhô ra từ hoặc tại hộp gió.
- c. Hộp gió không được có bất kỳ ống dẫn khí nào kết nối ngoại trừ nối với thân

ga (throttle body).

- d. Kết cấu hoặc hình dạng hộp gió là tự do, nhưng phải tuân theo các giới hạn trên.

W. Hệ thống ống xả

- a. Ống xả được phép thay đổi, và phải được lắp ống giảm âm bắt buộc (Output Restrictor Silencer) tại đầu ra
- b. Hướng và vị trí xả của ống xả phải hướng về phía sau, và đặt sao cho không gây khó chịu hoặc nguy hiểm cho tay đua khác.
- c. Mép sau của ống xả không được dài vượt quá bánh sau.
- d. Vì lý do an toàn, ống xả phải được cố định chắc chắn và các cạnh mép lộ ra phải được bo tròn, tránh sắc nhọn.

X. Hệ thống đánh lửa & ECU điều khiển động cơ

- a. ECU được tự do lựa chọn nhưng để hạn chế tối đa các vấn đề có thể xảy ra, Ban tổ chức (BTC) khuyến cáo nên sử dụng các dòng ECU sau: aRacer RC Super 1&2 và Aracer Super X;
- b. Bắt buộc sử dụng ECU có chức năng lưu trữ dữ liệu hành trình hoặc các thiết bị lưu trữ dữ liệu DATA LOGGER và tạo điều kiện tối đa cho BTC kiểm tra dữ liệu được lưu trên ECU; BTC sẽ sử dụng dữ liệu được lưu trên ECU và các thiết bị liên quan để làm bằng chứng về việc kiểm soát thông số sau đây:
 - 1. Vòng tua máy tối đa (bắt buộc): 13500 RPM, lưu ý trong quá trình vận hành, khi xe tăng cấp số (shift up), sai số tối đa cho phép của vòng tua máy là +200RPM và để đảm bảo sự cân bằng trong thi đấu thì vòng tua máy sẽ được điều chỉnh như sau:
 - I. Lần điều chỉnh thứ nhất khi
 - Khi (các) tay đua trong top 5 (bảng xếp hạng) giành được số điểm nhiều hơn 15 điểm so với các tay đua khác (vị trí thứ 6 trở xuống).
 - Các xe sử dụng thi đấu của tay đua nói trên sẽ được giảm 200 vòng/phút so với vòng tua tối đa được áp dụng cho dòng xe tương ứng.
 - Giá trị vòng tua tối đa sau khi điều chỉnh sẽ duy trì trong suốt mùa giải hoặc sẽ được điều chỉnh thêm ở lần điều chỉnh thứ 2 nếu tiếp tục có sự cách biệt trên bảng xếp hạng.
 - II. Lần điều chỉnh thứ hai sẽ được thực hiện khi:

- Khi (các) tay đua trong top 5 (bảng xếp hạng) giành được số điểm nhiều hơn 30 điểm so với các tay đua khác (vị trí thứ 6 trở xuống).
- Các xe sử dụng thi đấu của tay đua nói trên sẽ được giảm 200 vòng/phút so với vòng đua tối đa sau lần điều chỉnh thứ nhất được áp dụng cho dòng xe tương ứng.
- Giá trị vòng tua tối đa sau khi điều chỉnh sẽ duy trì trong suốt mùa giải hoặc sẽ được điều chỉnh thêm ở lần điều chỉnh thứ 3 nếu tiếp tục có sự cách biệt trên bảng xếp hạng.

III. Lần điều chỉnh thứ ba sẽ được thực hiện khi:

- Khi (các) tay đua trong top 5 (bảng xếp hạng) giành được số điểm nhiều hơn 45 điểm so với các tay đua khác (vị trí thứ 6 trở xuống).
- Các xe sử dụng thi đấu của tay đua nói trên sẽ được giảm 100 vòng/phút so với vòng đua tối đa sau lần điều chỉnh thứ hai được áp dụng cho dòng xe tương ứng.
- Giá trị vòng tua tối đa sau khi điều chỉnh sẽ duy trì trong suốt mùa giải.

2. Thông số kỹ thuật khác tùy theo từng trường hợp cụ thể.

- c.** BTC sẽ sắp xếp máy tính để kiểm tra dữ liệu Vòng tua máy; các Câu lạc bộ (CLB) không có khả năng cung cấp dữ liệu hoặc đáp ứng yêu cầu về lưu trữ dữ liệu hành trình sẽ bị hủy kết quả cuộc đua của chặng đua đó.
- d.** Để đảm bảo an toàn, và công bằng, ban tổ chức nghiêm cấm sử dụng các thiết bị liên kết không dây để can thiệp vào dữ liệu trong ECU nhằm mục đích GIAN LẬN CÁC THÔNG SỐ (NHƯ VÒNG TUA MÁY VÀ CÁC ĐIỀU CHỈNH KHÁC) trong suốt quá trình thi đấu. Trong quá trình thi đấu, nếu phát hiện hoặc nhận được phản ánh từ các CLB với bằng chứng rõ ràng về hành vi gian lận, BTC sẽ xử lý triệt để các trường hợp vi phạm, nặng nhất sẽ loại khỏi giải đấu
- e.** Hệ thống Traction Control và Launch Control được phép sử dụng.
- f.** Bản đồ nhiên liệu (Fuel Maps) và bản đồ đánh lửa (Ignition Maps) là tự do.
- g.** Công tắc lựa chọn bản đồ (Map Selection Switch) được phép lắp thêm.
- h.** Hệ thống máy phát từ (nam châm/rotor) và hệ thống sạc là tự do.
- i.** Cuộn đánh lửa (Ignition Coil) và dây cao áp (HT Lead Wire) là tự do.
- j.** Bugi và nắp bugi được phép thay đổi tự do.

Y. Hệ thống điện

- a. Dây điện (wire harness) là tự do.
- b. Vì lý do an toàn, dây điện phải được bố trí chắc chắn và kiểm tra kỹ để tránh hiện tượng rò dòng.
- c. Ổ khóa/khóa điện (Key/Ignition Lock) được phép thay đổi vị trí, thay thế, hoặc tháo bỏ.

Z. Ấc-quy

- a. Ấc-quy và kích thước ắc-quy là tự do; vị trí lắp đặt có thể thay đổi.
- b. Ấc-quy phải được cố định chắc chắn và không được để lộ ra ngoài.
- c. Bộ điều áp/Chỉnh lưu (Regulator/Rectifier) là tự do.

AA. Khung sườn (Chassis)

- a. Khung sườn phải là bộ phận nguyên bản hoặc đã được phê duyệt .
- b. Khung sườn được phép gia cố.
- c. Các pát gắn không sử dụng có thể được cắt và tháo bỏ.
- d. Ổ bi cô lái được phép thay đổi.
- e. Được phép chỉnh sửa để thay đổi vị trí pát gắn giảm xóc sau.
- f. Được phép chỉnh sửa để lắp giảm xóc sau đường kính lớn hơn và lò xo lớn hơn.
- g. Phần khung phía sau xe có thể bị cắt và tháo bỏ nhằm mục đích giảm trọng lượng.
- h. Khung sườn được phép khoan lỗ để lắp đặt các bộ phận được phê duyệt (fairing, steering damper, sensors...).

BB. Xe dự phòng hoàn chỉnh

- a. Không được phép thay đổi sang một chiếc xe dự phòng hoàn chỉnh.
- b. Xe hoàn chỉnh chỉ được sử dụng làm nguồn phụ tùng, tháo rời từng bộ phận để thay thế cho chiếc xe đua đã đăng ký.

CC. Phuộc trước và bộ giảm chấn lái (Steering Damper)

- a. Phải là bộ phận được lắp nguyên bản hoặc được sản xuất nguyên bản với các sửa đổi sau:
- b. Dầu phuộc và dung tích dầu phuộc là tự do.
- c. Hệ thống lò xo trong và giảm chấn được phép thay đổi hoặc cải tiến.

- d. Nắp chụp phuộc/Bệ lò xo (Cap Bolt/Upper Spring Seat) nguyên bản được phép chỉnh sửa để bổ sung tính năng chỉnh preload và damping.
- e. Hoặc có thể thay thế nắp chụp phuộc nguyên bản bằng sản phẩm bán thương mại trên thị trường, nhưng chỉ được phép bổ sung chức năng chỉnh preload và giảm chấn, không thêm chức năng khác.
- f. Không được phép sử dụng thêm bất kỳ bộ giảm chấn (damper) gắn ngoài nào.
- g. Được phép sử dụng ốp bảo vệ phuộc (Fork Tube Guards).
- h. Phốt chắn bụi (dust seals) được phép chỉnh sửa, thay đổi hoặc tháo bỏ.
- i. Toàn bộ phuộc trước phải được đảm bảo kín dầu hoàn toàn.
- j. Lỗ trục bánh trước tại ống phuộc ngoài (lower outer tube) được phép gia công để lắp trục bánh có đường kính lớn hơn.
- k. Bộ giảm chấn lái điều khiển điện tử không được sử dụng nếu không được nhà sản xuất lắp đặt ban đầu

DD. Giảm xóc sau (Rear Shock Absorber Unit)

- a. Cụm giảm xóc sau và lò xo được phép thay đổi tự do.
- b. Giảm xóc sau và pát gắn được phép chỉnh sửa để thay đổi chiều dài.
- c. . Điểm gắn trên và dưới của giảm xóc sau được phép thay đổi vị trí.
- d. Chỉ nên có một điểm lắp đặt duy nhất tại một thời điểm.

EE. Gấp sau, càng sau (Swingarm)

- a. Việc gắn thêm thanh ổn định hoặc thanh giằng để tăng cường độ chắc chắn cho càng xe được cho phép.
- b. Giới hạn kích thước của vật liệu bổ sung (của thanh giằng) không được lớn hơn kích thước của tay đòn ban đầu.
- c. Được phép tăng cường gấp bằng các miếng gia cường hoặc ống thép, hàn được phép sử dụng.
- d. Được phép chỉnh sửa gấp sau để thay đổi vị trí gắn giảm xóc sau.
- e. Được phép chỉnh sửa gấp để lắp giảm xóc và lò xo sau có đường kính lớn hơn.
- f. Bạc đạn/bạc lót (bush) và collar của gấp được phép thay đổi tự do.
- g. Đường kính trục xoay gấp sau (swingarm pivot shaft) phải giữ nguyên theo

tiêu chuẩn đã được phê duyệt .

- h.** Được phép chỉnh sửa khe chỉnh sên, xích tải (chain adjustment slot) để thay đổi chiều dài cơ sở (wheelbase).
- i.** Bộ dẫn hướng sên, xích (final drive chain guide) được phép chỉnh sửa, tháo bỏ hoặc thay mới.

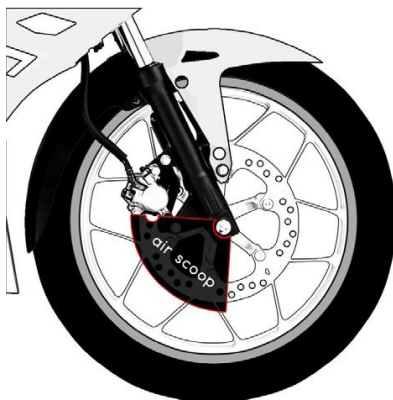
FF. Mâm xe (vành)/Wheels

- a.** Mâm xe được phép thay bằng mâm bán thương mại trên thị trường sử dụng vật liệu hợp kim, các loại mâm được làm bằng sợi các-bon hoặc các vật liệu tương tự dạng composite. với đường kính đúng theo như phê duyệt và chiều rộng theo quy định:
 - Mâm trước: tối thiểu 2.15 inch, tối đa 2.75 inch.
 - Mâm sau: tối thiểu 3.00 inch, tối đa 4.0 inch.
- b.** Đường kính bánh xe phải giữ nguyên như cấu hình tiêu chuẩn đã được cho phép .
- c.** Bộ giảm chấn đĩa tải (Cushion Drive / Sprocket Damper) phải được giữ lại. Được phép thay đổi, chỉnh sửa nhưng không được loại bỏ hoàn toàn (trừ khi xe nguyên bản không trang bị).
- d.** Chì cân bằng (wheel balance weights) có thể được bổ sung, tháo bỏ hoặc thay thế nhằm mục đích cân bằng bánh xe.
- e.** Toàn bộ chì cân bằng phải được gắn chắc chắn và được cố định bằng băng keo an toàn.
- f.** Được phép áp dụng lớp phủ hoặc xử lý chống trượt tại vùng mép vành (bead area).
- g.** Được phép sử dụng bất kỳ loại van bơm và nắp van.
- h.** Cảm biến tốc độ bánh xe (speedometer drive) có thể tháo bỏ và thay bằng miếng đệm .
- i.** Miếng đệm (Spacer) và bạc cách (collar) bánh xe được phép chỉnh sửa, bổ sung hoặc thay thế.
- j.** Ổ bi bánh xe và kích thước ổ bi được tự do lựa chọn.

GG. Hệ thống phanh

- a.** Được phép sử dụng đĩa phanh đang bán trên thị trường loại không phải ceramic, cũng như các loại đế/giá đỡ đĩa (disc carrier) bán trên thị trường.
- b.** Số lượng đĩa phanh phải đúng với nguyên bản .

- c. Đĩa trước được phép chuyển sang dạng nổi (floating), sử dụng rotor nguyên bản và các điểm bắt nguyên bản.
- ❖ Số lượng chốt nổi (floaters) là tự do.
- d. Kích thước đĩa phanh được tự do.
- e. Được phép lắp ống dẫn gió phanh hoặc máng gió phanh (Brake Air Scoop) cho hệ thống phanh trước.
- f. Không được phép sử dụng che đĩa kín hoàn toàn. *Tham khảo minh họa*



- g. Bộ phận che/máng gió phanh phải được chế tạo từ vật liệu phi kim loại như nylon, nhựa, CRP, v.v.
- h. Chấn bùn (Fender) trước có thể chỉnh sửa nhẹ nhằm hỗ trợ việc lắp đặt ống dẫn gió hoặc máng gió phanh.
- i. Ban trọng tài VMRC - VCF có quyền từ chối bất kỳ cụm ống dẫn gió hoặc máng gió phanh nào bị đánh giá là không an toàn.

HH. Ghi-đông và Cụm Điều Khiển Trên Tay Lái

- a. Ghi-đông được phép thay thế.
- b. Ghi-đông và các cụm điều khiển trên tay lái được phép thay đổi vị trí (*ngoại trừ cụm phanh chính – brake master cylinder*).
- c. Tay phanh và tay côn được phép thay thế, đầu tay phải bo tròn, với:
- d. Đường kính tối thiểu: 16 mm
- e. .Bề dày tối thiểu: 14 mm
- f. Chiều dài tay phanh và tay côn không vượt quá 200 mm, đo từ tâm trục xoay.
- g. Cho phép sử dụng cơ cấu tăng chỉnh hành trình tay phanh.
- h. Dây ga (throttle cable) được phép thay thế.

- i. Vì lý do an toàn, dây ga phải được đi đúng kỹ thuật, tránh gây nguy hiểm cho tay đua hoặc đối thủ.
- j. Cho phép sử dụng hệ thống ga nhanh (quick throttle).
- k. Cụm ga phải tự trả về vị trí đóng khi không giữ bằng tay.
- l. Công tắc có thể thay đổi, nhưng công tắc tắt máy phải được bố trí trên ghi-đông.
- m. Xe phải được trang bị công tắc hoặc nút tắt máy hoạt động tốt, được gắn trên tay lái bên phải (trong tầm tay dễ dàng khi nắm tay lái) và có khả năng dừng động cơ đang hoạt động.
- n. Nút bấm hoặc công tắc phải có màu đỏ.
- o. Xe phải được trang bị bảo vệ tay phanh trước (brake lever guard) nhằm tránh kích hoạt phanh ngoài ý muốn khi va chạm với xe khác.

II. Góc Chân và Cụm Điều Khiển Bằng Chân

- a. Góc chân được phép thay đổi vị trí nhưng pát góc chân phải được gắn cố định và chắc chắn.
- b. Góc chân phải thuộc loại cố định (rigid type).
- c. Không được phép sử dụng góc chân gập.
- d. Đầu góc chân phải đảm bảo đường kính tối thiểu 15 mm và không có cạnh sắc.
- e. Đầu góc chân phải có nút chụp (end plug) gắn cố định, làm bằng nhựa, nylon hoặc vật liệu tương đương.
- f. Nút chụp phải có bán kính tối thiểu 8 mm.
- g. Giám đốc kỹ thuật VMRC có quyền từ chối bất kỳ nút chụp nào không đảm bảo yêu cầu an toàn.
- h. Bàn đạp phanh sau được tự do.
- i. Cần số được tự do.
- j. Hệ thống quickshifter được phép sử dụng.

JJ. Bình Xăng

- a. Bình xăng phải là bộ phận nguyên bản, không được phép thay đổi.
- b. Được phép chỉnh sửa bình xăng hiện có để tăng dung tích.
- c. Nắp bình xăng được phép thay thế.
 - Nắp bình xăng không được khoan hoặc chỉnh sửa, và khi đóng phải

bảo đảm chống rò rỉ hoàn toàn.

- d. Nắp bình xăng phải được khóa chắc chắn để tránh việc mở ra ngoài ý muốn trong bất kỳ tình huống nào.
- e. Bình xăng có ống thoát hơi (breather pipe) phải được lắp van một chiều (non-return valve) dẫn vào một bình hứng (catch tank) có dung tích tối thiểu 250 ml, làm từ vật liệu phù hợp.
- f. Được phép bổ sung các vách hướng (fins) bên trong bình xăng để giảm dao động nhiên liệu (fuel sloshing).
- g. Ống dẫn nhiên liệu và kẹp ống được phép thay thế. Kích thước và chiều dài của ống nhiên liệu là tự do.
- h. Vì lý do an toàn, các ống dẫn nhiên liệu phải được bố trí sao cho không cản trở chuyển động của tay đua trong mọi tình huống.
- i. Được phép sử dụng dạng kết nối nhanh “quick connector” kết hợp cùng với ống dẫn nhiên liệu.

KK. Dàn Áo, vỏ nhựa (Covers, Panels, Leg Shield, v.v.)

- a. Được phép lắp thêm ốp yên đơn (single-seater cover).
- b. Được phép kết hợp ốp yên đơn với bộ đuôi xe, ốp hông trái/phải để tạo thành một khối liền.
- c. Không được phép sử dụng Carbon Fibre hoặc Kevlar để chế tạo dàn áo.
- d. Dàn áo thay thế phải có hình dáng tổng thể giống với xe sản xuất nguyên bản.
- e. Toàn bộ dàn áo (bao gồm chắn chân, ốp thân, ốp tay lái...) có thể được thay thế, cắt gọt nhẹ, khoan hoặc chỉnh sửa nhưng phải giữ nguyên đường nét và hình dáng tổng thể.
- f. Bộ yên (seat unit) là tự do.
- g. Chắn bùn trước (front fender) có thể thay bằng bản sao có kiểu dáng tương tự.
- h. Các cạnh của dàn áo phải được bo tròn vì lý do an toàn.
- i. Được phép gắn thêm kính chắn gió (front visor screen) vào cụm tay lái.

LL. Bu-lông, Ốc & Fasteners

- a. Bu-lông/ốc tiêu chuẩn được phép thay thế bằng loại bất kỳ, thuộc bất kỳ thiết kế hay vật liệu nào (bao gồm Titanium).
- b. Độ bền và thiết kế của bu-lông/ốc thay thế phải bằng hoặc cao hơn bu-

lông/ốc nguyên bản.

- c. Bu-lông/ốc có thể được khoan để luồn dây an toàn (safety wire) nhưng không được phép khoan nhằm mục đích giảm trọng lượng.
- d. Các ốc/dụng cụ lắp dàn áo có thể thay bằng loại tháo lắp nhanh quick-release / quick-disconnect.
- e. Bu-lông nhôm chỉ được dùng ở các vị trí không chịu lực kết cấu (non-structural).

MM. Các hạng mục được phép thay đổi hoặc thay thế so với xe nguyên bản đã công bố hoặc cho phép

- a. Được phép sử dụng bất kỳ loại dầu bôi trơn, dầu phanh hoặc dầu giảm xóc.
- b. Được phép sử dụng bất kỳ loại bugi.
- c. Chì cân bằng bánh xe có thể tháo bỏ, thay thế hoặc bổ sung.
- d. Tất cả gioăng (gaskets) và vật liệu gioăng được tự do.
- e. Nước sơn ngoài, decal và phôi màu được tự do.
- f. Bu-lông và đai ốc có thể thay đổi hoặc thay thế, nhưng vật liệu phải giữ nguyên như loại nguyên bản.
- g. Đồng hồ đo, pát đồng hồ và dây dẫn liên quan được phép thay đổi.
- h. Vật liệu làm pát gắn các bộ phận không nguyên bản (dàn áo, đồng hồ, v.v.) vào sườn hoặc động cơ không được làm từ Titanium, Carbon Fibre hoặc vật liệu composite tương tự, trừ khi trong quy định nêu rõ được phép (ví dụ: hệ thống xả/exhaust).
- i. Các ốp bảo vệ cho sườn xe, ốp xích và gác chân được phép chế tạo từ các vật liệu khác như vật liệu composite (sợi tổng hợp), với điều kiện các bộ phận này không thay thế bất kỳ chi tiết nguyên bản nào được lắp trên xe đã được cho phép hoặc xe sản xuất nguyên bản .
- j. Bình xăng được phép nhồi đầy bằng vật liệu chống cháy (fire-retardant material), ví dụ như vật liệu lưới ô mở (open-cell mesh – Explosafe).

NN. CÁC HẠNG MỤC ĐƯỢC PHÉP THÁO BỎ

- a. Đồng hồ, pát đồng hồ và dây dẫn liên quan.
- b. Đồng hồ tua máy (tachometer) và đồng hồ tốc độ (speedometer).
- c. . Quạt kết nước và dây điện liên quan.
- d. Công tắc nhiệt (thermal switch), cảm biến nhiệt nước và bộ điều nhiệt (thermostat) có thể tháo khỏi hệ thống làm mát.

- e. Các phụ kiện gắn vào sườn phụ phía sau (rear subframe).
- f. Các công tắc thừa trên tay lái.
- g. Các thiết bị kiểm soát khí thải (anti-pollution) trong hoặc quanh hộp gió và động cơ (ví dụ: cảm biến O₂, hệ thống bơm khí phụ – air injection devices).
- h. Ốp bảo vệ xích phía trên (top chain guard) miễn là không tích hợp chung với dè sau.
- i. Các ốp phụ nhỏ không có chức năng có thể tháo bỏ; tuy nhiên không được làm thay đổi dáng xe hoặc đường nét tổng thể.

OO. CÁC HẠNG MỤC BẮT BUỘC PHẢI THÁO BỎ

- a. Đèn pha và đèn xi-nhan phải được tháo bỏ, nhưng hình dạng mặt trước và tổng thể phải giữ nguyên. Các vị trí hở phải được che bằng vật liệu phù hợp.
- b. Gương chiếu hậu.
- c. Còi.
- d. Pát (giá treo, Pass) biển số.
- e. Bộ dụng cụ (tool kit).
- f. Móc treo nón bảo hiểm và móc treo đồ.
- g. Góc chân sau của người ngồi sau và các pát gắn tháo rời (nếu có).
- h. Tay nắm sau (grab rails).
- i. Chân chống giữa và chân chống bên (safety bars, centre & side stands) phải tháo bỏ; riêng các pát gắn cố định phải giữ nguyên.
- j. Bộ chuyển hoá khí thải (catalytic converter).

PP. CÁC HẠNG MỤC BẮT BUỘC PHẢI CẢI TIẾN, THAY ĐỔI

- a. Tất cả xe phải được trang bị công tắc hoặc nút ngắt động cơ hoạt động tốt, được gắn trên tay lái bên phải (trong tầm với của tay khi đang nắm tay lái), có khả năng dừng động cơ đang chạy, hoạt động. Nút hoặc công tắc phải có màu ĐỎ.
- b. Tất cả ốc xả nhớt phải được khóa dây an toàn (safety wired) chắc chắn.
- c. Các bu-lông liên quan đến lọc dầu ngoài nằm trên khoang dầu phải được khóa dây an toàn (ví dụ trên lọc máy).
- d. Nếu có ống thông hơi hoặc ống tràn, chúng phải được dẫn ra các cửa xả nguyên bản. Hệ thống kín ban đầu phải được giữ nguyên; cấm mọi đường xả khí trực tiếp ra môi trường.

- e. Các ống thông hơi và ống tràn phải được cố định bằng kẹp ống.
- f. Để ngăn dầu tràn ra đường đua, tất cả xe phải trang bị bình gom dầu, hơi dầu (oil catch tank) tối thiểu 250 ml.
- g. Tất cả xe BẮT BUỘC lắp mỏ cày (ốp gầm / lower fairing), thiết kế để giữ tối thiểu 1 lít dầu/chất lỏng trong trường hợp động cơ gặp sự cố.
- h. Mép dưới của mọi khe mở trên dàn áo phải cao hơn đáy dàn áo ít nhất 50 mm.
- i. Mép trên của vách ngang sau của mỏ cày (ốp gầm) phải cao ít nhất 50 mm tính từ đáy, và góc giữa vách này với đáy không được vượt quá 90°.
- j. Mỏ cày (ốp gầm) phải có một lỗ Ø15 mm ở khu vực dưới phía trước; lỗ này phải được bịt kín trong điều kiện khô.
- k. Khi tuyên bố điều kiện thời tiết có mưa, đường ướt khi đua chính thức (RACE WET) hoặc tập luyện (PRACTICE WET), miếng bịt lỗ phải được tháo ra.
- l. Tất cả xe BẮT BUỘC lắp chắn xích (chain guard) trên phần sau của gắp, gần đĩa sau, để ngăn chặn nguy cơ phần cơ thể rider bị kẹt giữa nhánh dưới của sợi xích và đĩa tải sau.

QQ. Thiết bị bổ sung

- a. Cảm sử dụng hệ thống truyền tải dữ liệu từ xa hoặc không dây.
- b. Cảm toàn bộ kết nối điều khiển từ xa hoặc không dây tới xe để trao đổi dữ liệu hay thay đổi thiết lập khi động cơ đang chạy hoặc xe đang di chuyển.
- c. Cho phép dùng Data Logger độc lập; các cảm biến sau được phép bổ sung vào hệ thống:
 - d. Cảm biến hành trình phụộc trước.
 - e. Cảm biến hành trình giảm xóc sau.
 - f. Cảm biến áp suất phanh trước và sau.
 - g. Cảm biến nhiệt độ đĩa phanh.
 - h. Cảm biến áp suất nhiên liệu (không phải nhiệt độ).
 - i. Cảm biến áp suất dầu.
 - j. Cảm biến nhiệt độ dầu.
 - k. Bộ thu nhận tín hiệu thời gian vòng đua.
 - l. Bộ GPS (ghi thời gian vòng và vị trí trên đường đua).

m. Cảm biến áp suất lốp (TPMS).

RR. Cân bằng Hiệu suất – Các cấu hình xe khác nhau

- a. VCF cùng Ban trọng tài của giải VMRC sẽ đánh giá hiệu năng các mẫu xe sau vòng 1 và vòng 6
- b. Ban trọng tài VMRC có quyền áp dụng các biện pháp cân bằng hiệu suất khi cần thiết để duy trì sự công bằng giữa các dòng xe.
- c. Phương pháp có thể bao gồm nhưng không giới hạn:
- d. Giới hạn vòng tua động cơ.
- e. Điều chỉnh giới hạn trọng lượng xe.
- f. Giới hạn thông số cơ khí động cơ (ví dụ kích thước xupap hoặc giới hạn độ nâng xupap).
- g. Giới hạn hoặc hạn chế kích thước đầu vào (Intake)
- h. Quyết định áp dụng biện pháp cân bằng hiệu suất sẽ do VCF – Ban trọng tài VMRC đưa ra bất kỳ lúc nào nhằm đảm bảo tính cạnh tranh công bằng.
- i. Ưu tiên được phê duyệt (Approved Concession)
- j. Ưu tiên được áp dụng cho các mẫu xe sau:
- k. Hãng sản xuất: Honda
- l. Mẫu xe: Honda CBR150R
- m. Tay đua/đội đua được phép sử dụng đường kính họng ga (throttle body) 34 mm.
- n. Ưu tiên này sẽ được xem xét định kỳ và tinh chỉnh khi cần thiết.

2.3. Thiết bị bảo hộ sử dụng trong khi tham gia thi đấu

- 2.3.1. Các VĐV phải chuẩn bị đầy đủ các thiết bị bảo hộ đạt tiêu chuẩn mới được phép tham gia tập luyện và thi đấu tại giải Giải VMRC.
- 2.3.2. Các VĐV phải mặc một bộ giáp đua hoàn chỉnh có thêm biện pháp bảo vệ khác ở các điểm tiếp xúc chính, đầu gối, khuỷu tay, bắp chân, hông, v.v.

2.3.3. Lốp lót hoặc đồ lót không được làm bằng vật liệu tổng hợp có thể tan chảy và gây tổn thương cho da của người lái.

2.3.4. Các tay đua cũng phải đeo Găng tay và Ủng cùng với bộ giáp đua đảm bảo che phủ hoàn toàn thân từ cổ trở xuống.

2.3.5. Bắt buộc phải sử dụng giáp bảo vệ ngực và lưng.

2.3.6. Các VĐV phải đội mũ bảo hiểm trong tình trạng tốt, vừa vặn và được buộc chặt đúng cách. Tất cả các vận động viên tham gia đều bắt buộc phải sử dụng khóa “Double D” với mũ bảo hiểm đạt tiêu chuẩn FIM đã được phê duyệt

Mũ bảo hiểm phải là loại mũ bảo hiểm cả đầu full face (không tách rời) và phù hợp với một trong các tiêu chuẩn quốc tế được công nhận:

- CHÂU ÂU

ECE 22-05 (chỉ loại “P”)

- NHẬT BẢN

JIS T 8133:2007 (có hiệu lực đến 31.12.2026)

JIS T 8133:2015 (chỉ “Loại cả đầu”)

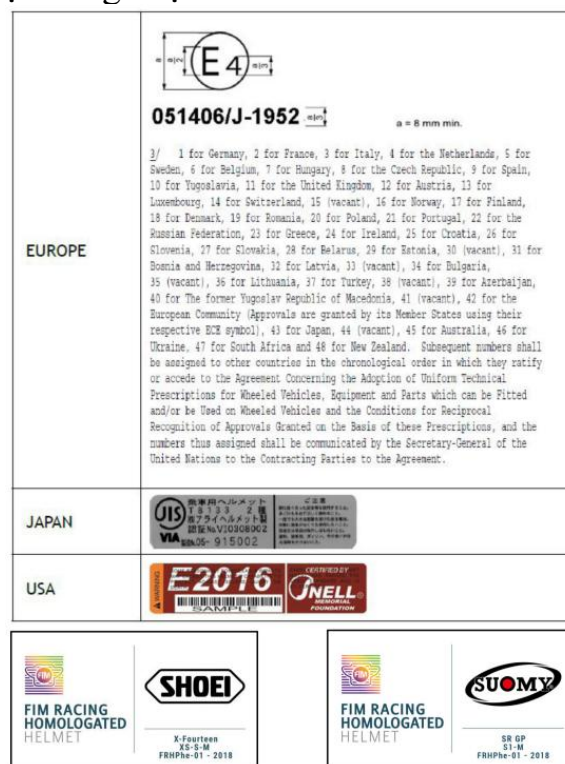
- MỸ

SNELL M 2010 (có giá trị đến 31.12.2026)

SNELL M 201

- FIM

FRHPhe-01 - 2018 (chứng nhận FIM danh cho mũ bảo hiểm)



2.3.7. Tầm kính mũ bảo hiểm phải được làm bằng vật liệu chống vỡ.

2.3.8. Bất kỳ câu hỏi nào liên quan đến sự phù hợp hoặc tình trạng của quần áo và/hoặc mũ bảo hiểm của VĐV sẽ được quyết định bởi Ban tổ chức.

Tại thời điểm kiểm tra thiết bị bảo hộ trước giải đấu, các thiết bị bảo hộ do VĐV tự chuẩn bị và phải đảm bảo tính năng bảo vệ, nếu không còn khả năng đảm bảo an toàn, Ban tổ chức có quyền không cho VĐV tham gia tập luyện và thi đấu.

2.3.9. VĐV phải mang thiết bị bảo hộ trong suốt quá trình tập luyện và thi đấu.

2.3.10. Tất cả các VĐV tham gia hệ xe hãng (NSF 100cc, NSF 250cc, Winner 150cc) trước và trong quá trình luyện tập, thi đấu cũng như các hoạt động khác của giải VMRC phải đảm bảo thiết bị bảo hộ của mình không có lô gô của các hãng xe khác ngoài lô gô tên của hãng Honda (nếu có trên thiết bị bảo hộ). Nếu cố tình vi phạm Ban Tổ chức đình chỉ VĐV đó cho tới khi VĐV đảm bảo thiết bị bảo hộ của mình phù hợp với các yêu cầu

CHƯƠNG III: HÌNH THỨC KỶ LUẬT VÀ QUY TẮC PHÂN XỬ

3.1. Các nguyên tắc

Quy chế thi đấu của Liên đoàn quy định các nghĩa vụ của VĐV, nhân viên kỹ thuật và đơn vị tổ chức có bốn phần phải tuân thủ.

Trong phần này sẽ quy định các hình thức kỷ luật đối với những hành vi vi phạm và không tuân thủ các nghĩa vụ có liên quan.

3.2. Các hình thức kỷ luật

Các hình thức kỷ luật bao gồm:

- Cảnh cáo
- Phạt tiền
- Thay đổi vị trí trong cuộc đua
- Phạt thời gian – cộng thêm thời gian vào thành tích thi đấu
- Chạy qua đường Pit
- Thay đổi vị trí xuất phát
- Truất quyền thi đấu
- Trừ điểm thưởng
- Đình chỉ thi đấu
- Loại bỏ tư cách VĐV

3.2.1. Định nghĩa và cách áp dụng các hình thức kỷ luật

- Cảnh cáo: Có thể thực hiện công khai hoặc riêng tư, và không cần thông báo bằng lời (âm thanh).
- Phạt tiền: Cho phép phạt tiền đến 20.000.000VND.
*Tuy nhiên, được phép khiếu nại theo Điều 3.4.1.
- Thay đổi vị trí: VĐV phải lùi lại một số vị trí trong khi thi đấu trên đường đua, vị trí mà tay đua bắt buộc bị lùi lại được quyết định bởi Ban Trọng tài. Trọng tài sẽ dùng bảng báo hiệu vị trí mà VĐV sẽ phải lùi lại, nếu quá 5 lần VĐV vượt qua vị trí báo hiệu mà không thực hiện hình phạt, sẽ phải thực hiện hình phạt đi qua đường PIT.
- Chạy qua đường Pit theo Điều 1.19.
- Phạt thời gian: Phạt tối đa là 2 phút đối với kết quả (thời gian) thực tế của VĐV và hủy kết quả (thời gian) của VĐV.

- Thay đổi vị trí xuất phát: VĐV bị phạt phải lui lại vị trí xuất phát trong Khu xuất phát hoặc xuất phát từ lối ra của đường Pit khi tham gia cuộc đua tiếp theo hoặc vòng đua tiếp theo.
 - Hình phạt vị trí trong Khu xuất phát có thể được áp đặt mà không cần thông báo trước bằng lời.
 - Tuy nhiên, được phép khiếu nại theo Điều 3.4.1.
- Truất quyền thi đấu: Thực hiện tự động và độc lập đối với các hình thức kỷ luật khác, không công nhận kết quả giành được tại một vòng đua, tập luyện, thi đấu hoặc thứ hạng.
- Truất quyền thi đấu ngay lập tức trong một buổi tập hoặc một cuộc đua có thể được thông báo bằng cách sử dụng cờ đen hoặc cờ đen có vòng tròn màu cam.
- Trừ điểm thưởng: VĐV bị mất điểm thưởng giành được từ vòng đua đã thi đấu.
Đình chỉ thi đấu: VĐV bị mất quyền tham dự các hoạt động của Giải VMRC 2025 (và các hoạt động do Liên đoàn quản lý) trong một khoảng thời gian nhất định.
- Việc đình chỉ thi đấu cũng có thể áp dụng ngay cả đối với một hoặc nhiều buổi tập luyện hoặc thi đấu.
- Loại bỏ tư cách: Mất hoàn toàn tất cả các quyền tham gia các hoạt động mà Liên đoàn quản lý.

3.2.2 Người vi phạm có thể bị áp đặt nhiều hình thức kỷ luật khác nhau đối với tình huống vi phạm.

3.3. Đơn vị chịu trách nhiệm đưa ra mức xử phạt

Các cơ quan thuộc Liên đoàn, được cho phép ban hành các quyết định thi đấu, hình thức kỷ luật và xử phạt, gồm:

- Ban Trọng tài
- Ban Điều hành
- Ban Kiểm tra của Liên đoàn

3.3.1. Ban Trọng tài

3.3.1.1. Việc thành lập Ban Trọng tài phù hợp với các quy định tại Điều 1.6.

3.3.1.2. Quyền và thẩm quyền của Ban Trọng tài

Ban Trọng tài có quyền giải quyết các sự việc liên quan đến VĐV và thành viên của các CLB, quyết định hình thức kỷ luật đối với:

- Các hành vi cố ý hoặc không cố ý hoặc các hành động được thực hiện bởi VĐV

hoặc thành viên CLB, trái với quy định tại Quy chế thi đấu hoặc những chỉ dẫn của Trọng tài/Nhân viên kỹ thuật.

- Với các hành vi cố ý hoặc không cố ý của Nhân viên và Đơn vị tổ chức có thể ảnh hưởng xấu đến quá trình tổ chức giải hoặc những vi phạm nghiêm trọng đối với Quy chế thi đấu của Đơn vị tổ chức, Ban Trọng tài sẽ ghi nhận và báo cáo Ban Điều hành.

3.3.1.3. Ban Trọng tài có quyền: Cảnh cáo, phạt tiền, thay đổi vị trí, chạy qua đường Pit, phạt thời gian, phạt trong Khu xuất phát, truất quyền thi đấu.

3.3.2. Ban Điều hành

3.3.2.1. Việc thành lập Ban Điều hành phù hợp với các quy định tại Điều 1.7.

3.3.2.2. Quyền và thẩm quyền của Ban Điều hành

Ban Điều hành có quyền quyết định hình thức kỷ luật đối với các VĐV, thành viên các CLB, Nhân viên kỹ thuật, Đơn vị tổ chức và tất cả các cá nhân có liên quan đến bất kỳ hoạt động nào của Vòng đua hoặc của Giải VMRC 2026, trừ những vi phạm nhỏ, đối với:

- Các vi phạm đối với Quy chế thi đấu.
- Các hành vi cố ý hoặc không cố ý hoặc các hành động được thực hiện bởi một hoặc một nhóm người trong quá trình tham gia giải trái với quy định tại Quy chế thi đấu hoặc những chỉ dẫn của cán bộ cuộc đua.
- Các hành động mua chuộc hoặc gian lận, hoặc các hành động gây tổn hại cho lợi ích của giải đấu hoặc của môn thể thao, do một người hoặc một nhóm người thực hiện trong quá trình tham gia giải.
- Ban Điều hành có thẩm quyền xét xử các khiếu nại liên quan đến các vi phạm đối với Quy chế thi đấu.

3.3.2.3. Ban Điều hành có thể công bố các hình thức kỷ luật như sau:

- Cảnh cáo
- Phạt tiền
- Thay đổi vị trí
- Chạy qua đường Pit
- Phạt thời gian
- Thay đổi vị trí xuất phát
- Truất quyền thi đấu
- Trừ điểm thưởng

- Đình chỉ thi đấu
- Loại bỏ tư cách thi đấu

3.3.3. Ban Kiểm tra của Liên đoàn

Hoạt động của Ban Kiểm tra của Liên đoàn được quy định tại Quy chế hoạt động của Ban do Liên đoàn ban hành.

3.4. Khiếu nại và Kháng án

3.4.1. Quyền khiếu nại

Bất kỳ thực thể hợp pháp nào hoặc bất kỳ cá nhân, VĐV, CLB, nhân viên kỹ thuật... bị ảnh hưởng bởi một quyết định do Ban Trọng tài đưa ra đều có quyền khiếu nại đối với quyết định đó.

Không được phép khiếu nại đối với những quyết định xử phạt đối với các hành vi vi phạm trực tiếp hoặc gián tiếp các điều sau:

- Phạt tiền do vi phạm tốc độ quy định trên đường Pit, lối ra của đường Pit, hoặc tập luyện xuất phát trái quy định.
- Thay đổi vị trí khi có cờ vàng báo hiệu trên đường đua.
- Phạt thời gian do bị phạt chạy qua đường Pit (Điều 1.12) hoặc do bị phạt thay đổi vị trí (Điều 1.14.3).
- Chạy qua đường Pit.
- Thay đổi vị trí xuất phát.
- Hủy bỏ thành tích (thời gian) vòng đua do vượt quá giới hạn của sân đua trong quá trình tập luyện.
- Truất quyền thi đấu trong quá trình tập luyện hoặc thi đấu được thông báo bằng cờ đen hoặc cờ đen có vòng tròn màu cam.
- Không được phép khiếu nại các quyết định của Ban Trọng tài đối với việc xác định vị trí về đích bằng băng ghi hình.
- Ban Tổ chức sẽ xem xét các khiếu nại liên quan đến quyết định của Ban Trọng tài.

3.4.2. Quyền kháng án

Các điều luật liên quan đến quyền kháng án đối với các hình phạt của Ban Tổ chức như sau:

Không được phép khiếu nại đối với những quyết định xử phạt đối với các hành vi vi phạm trực tiếp hoặc gián tiếp các điều sau:

- Phạt tiền do vi phạm tốc độ quy định trên đường Pit, lối ra của đường Pit, hoặc

tập luyện xuất phát trái quy định.

- Thay đổi vị trí Thay đổi vị trí khi có cờ vàng báo hiệu trên đường đua.
- Phạt thời gian do bị phạt chạy qua đường Pit (Điều 1.19) hoặc do bị phạt thay đổi vị trí (Điều 1.21.3).
- Chạy qua đường Pit.
- Thay đổi vị trí xuất phát.
- Hủy bỏ thành tích (thời gian) vòng đua do vượt quá giới hạn của sân đua trong quá trình tập luyện.
- Truất quyền thi đấu trong quá trình tập luyện hoặc thi đấu được thông báo bằng cờ đen hoặc cờ đen có vòng tròn màu cam.
- Truất quyền thi đấu trong quá trình tập luyện hoặc thi đấu do dương tính với kiểm tra nồng độ cồn trong hơi thở được thực hiện trong quá trình tổ chức giải.
- Không được phép khiếu nại các quyết định vị trí về đích bằng băng ghi hình.
- Ban Kiểm tra của Liên đoàn sẽ xét xử các khiếu nại liên quan đến quyết định của Ban Điều hành.

3.4.3. Thủ tục và giới hạn thời gian khiếu nại

3.4.3.1. Với các quyết định kỷ luật của Ban Trọng tài

- Tất cả các khiếu nại phải được đệ trình và ký xác nhận bởi người có liên quan trực tiếp (là VĐV hoặc thành viên Câu Lạc Bộ). Mỗi khiếu nại chỉ liên quan đến một vấn đề riêng và mục đích của khiếu nại phải được thông báo cho Ban Trọng tài trong vòng 15 phút sau khi công bố kết quả đối với trường hợp khiếu nại về Luật thi đấu, và trước khi kết thúc cuộc đua đối với các khiếu nại về quy định kỹ thuật (xe thi đấu).
- Khiếu nại, sau đó phải được xác nhận bằng văn bản trong vòng 30 phút sau khi công bố kết quả thi đấu. Biên bản khiếu nại phải được đưa tận tay cho Trưởng Ban trọng tài hoặc Thư ký trường đua cùng lệ phí khiếu nại là 2.000.000VND. Khiếu nại đúng, người khiếu nại sẽ được nhận lại lệ phí.
- Mọi khiếu nại liên quan đến tư cách tham gia của VĐV, CLB hoặc xe thi đấu phải được thực hiện trước buổi tập chính thức đầu tiên. Khiếu nại liên quan đến sự tuân thủ cơ bản về kiểm soát kỹ thuật (VD: trọng lượng, tiếng động, chất liệu...) có thể thực hiện sau khi xuất phát buổi tập chính thức đầu tiên, và phải được thông báo cho Ban Trọng tài trước khi kết thúc buổi tập luyện hoặc thi đấu có liên quan.

3.4.3.2. Với các quyết định kỷ luật của Ban Tổ chức:

- Việc kháng án phải được thực hiện bằng văn bản có chữ ký của người có liên

quan cùng xác nhận của Câu lạc bộ, được gửi trực tiếp đến Văn phòng Liên đoàn trong vòng tối đa là 7 ngày sau khi quyết định kỷ luật được ban hành.

3.4.4. Tiếp nhận khiếu nại

- Ban Trọng tài có trách nhiệm tiếp nhận khiếu nại ngay lập tức, tổ chức gặp mặt và lắng nghe ý kiến giải trình và ra quyết định tiếp theo liên quan đến khiếu nại. Khiếu nại được xem xét theo các quy định của Quy chế thi đấu.

3.4.5. Hiệu lực của quyết định với một khiếu nại

- Quyết định của Ban Trọng tài về hình thức kỷ luật có hiệu lực ngay lập tức.

3.4.6. Chế trình đơn kháng án

- Để được sự chấp thuận, đơn kháng án phải được thực hiện bằng văn bản với chữ ký của người kháng án (hoặc đại diện của tổ chức kháng án) cùng xác nhận của Câu lạc bộ và gửi trực tiếp đến Văn phòng Liên đoàn trong vòng 7 ngày sau khi có quyết định kỷ luật kèm theo phí bảo lãnh là 500,000VNĐ. Phí bảo lãnh được sử dụng cho việc thực hiện các hoạt động tổ chức giải quyết đơn kháng án, và không được trả lại cho người/đơn vị kháng án.
- Ban Kiểm tra của Liên đoàn có trách nhiệm điều tra, xem xét và giải quyết đơn kháng án trong vòng tối đa là 4 tuần sau khi nhận được đơn kháng án.
- Người/đơn vị kháng án có trách nhiệm có mặt và đối chất với Ban Kiểm tra về nội dung kháng án khi được thông báo. Buổi đối chất có thể được tổ chức công khai nếu điều kiện cho phép.
- Quyết định của Ban Kiểm tra Liên đoàn được coi là quyết định cuối cùng.

CHƯƠNG IV: TIÊU CHUẨN ĐƯỜNG ĐUA

4.1. Áp dụng đường đua mới

Với những đường đua lần đầu tham gia tổ chức Giải VMRC 2026, đường đua phải được kiểm tra và xác nhận bởi Ban Điều hành trước khi quyết định cho phép tổ chức.

4.2. Kiểm tra điều kiện đường đua

Trong quá trình thi đấu, Ban Trọng tài có trách nhiệm thường xuyên kiểm tra điều kiện của đường đua để đảm bảo các yêu cầu về kỹ thuật đối với việc tổ chức.

4.3. Đánh giá điều kiện kỹ thuật đường đua

Việc đánh giá điều kiện kỹ thuật của đường đua được tham khảo các tiêu chuẩn của Liên đoàn Xe đạp- Mô tô thể thao Việt nam. Việc đánh giá này được thực hiện dưới sự góp mặt của đại diện Liên đoàn, Đơn vị tài trợ chính của giải đấu, Nhà Tổ chức.

CHƯƠNG V: ĐIỀU KIỆN SỨC KHỎE

5.1. Phạm vi áp dụng

- Tất cả các VĐV khi tham gia thi đấu phải được kiểm tra và được chứng nhận đảm bảo sức khỏe và khả năng thi đấu. Vì lý do này, việc kiểm tra sức khỏe và tiền sử bệnh của VĐV cần được thực hiện đầy đủ. Các VĐV có trách nhiệm thông báo ngay lập tức cho bộ phận y tế hoặc Ban Tổ chức về những thay đổi về sức khỏe của mình đặc biệt là trong trường hợp bị ốm hoặc chấn thương có thể ảnh hưởng đến khả năng tham gia thi đấu. Nếu vi phạm điều luật này, VĐV có thể bị loại và chịu các hình thức kỷ luật khác.
- Chứng nhận đủ sức khỏe thi đấu có giá trị không quá 1 năm. Trong trường hợp bị ốm hoặc chấn thương nặng, VĐV sẽ phải có chứng nhận mới.

5.2. Chứng nhận sức khỏe thi đấu

- Các vận động viên tham gia thi đấu phải có giấy chứng nhận đủ sức khỏe của bệnh viện đa khoa cấp tỉnh trở lên hoặc của các cơ sở y tế tương đương bệnh viện đa khoa cấp tỉnh trở lên;
- Cơ sở y tế tương đương bệnh viện đa khoa cấp tỉnh phải là cơ sở được công nhận bởi Bộ Y Tế hoặc Sở Y Tế theo Tiêu chí phân tuyến chuyên môn kỹ thuật và xếp hạng tương đương đối với các cơ sở khám chữa bệnh tư nhân ban hành bởi Bộ trưởng Bộ Y tế theo Quyết định số 6062/QĐ-BYT ngày 29/12/2017.
- Bác sĩ phải hiểu việc cấp chứng nhận sức khỏe này là dành cho việc thi đấu đua xe thể thao. Mục đích của việc kiểm tra để xác định thể chất và tinh thần của VĐV có đủ để kiểm soát việc điều khiển xe mô tô thể thao, đảm bảo an toàn cho VĐV và những người xung quanh trong quá trình thi đấu, phù hợp với nội dung thi đấu mà VĐV tham gia.
- Chứng nhận đủ sức khỏe thi đấu có giá trị không quá 1 năm. Trong trường hợp bị ốm hoặc chấn thương nặng, VĐV sẽ phải có chứng nhận mới.

5.3. Hướng dẫn kiểm tra sức khỏe VĐV

5.3.1. Tứ chi (chân tay):

- Khả năng vận động của tứ chi phải đảm bảo có thể kiểm soát hoàn toàn xe đua trong suốt quá trình tập luyện và thi đấu. Trong trường hợp mất hoặc suy yếu khả năng vận động của một hoặc toàn bộ các chi, VĐV phải xin ý kiến và phải được sự đồng ý của bộ phận y tế.

5.3.2. Thị lực

- a) Thị lực của VĐV tối thiểu phải đạt 10/10 với hai mắt cùng mở.
- b) Kính đeo mắt, nếu được yêu cầu, phải sử dụng mắt kính không vỡ và kính áp

tròng, nếu đeo, phải bằng chất liệu “mềm”.

- c) Một VĐV bất ngờ bị mất thị lực của 1 mắt sẽ không được phép tham gia thi đấu trong vòng tối thiểu là 3 năm. VĐV đó sẽ phải thực hiện việc kiểm tra để đảm bảo đáp ứng yêu cầu về thị lực (10/10) và nếu được phép thi đấu, sẽ phải mang bảo vệ gấp đôi. Điều này cũng được áp dụng với các VĐV bị hỏng 1 mắt.
- d) Thị lực của VĐV phải đảm bảo nhận biết đúng màu sắc theo đó, VĐV phải có thể nhận biết các dạng màu xanh và đỏ căn bản.

5.3.3. Thính lực và tiền đình

- Cho phép các VĐV có vấn đề về thính lực tham gia thi đấu; không cho phép các VĐV có vấn đề về tiền đình tham gia thi đấu.
- Một VĐV bị gặp vấn đề về thính lực, khi tham gia các buổi họp phải có sự hỗ trợ của 1 nhân viên trong đội có thính lực bình thường để giúp VĐV đó nắm bắt đầy đủ thông tin được truyền đạt không phải bằng văn bản. VĐV đó phải đeo thẻ nhận diện mình gặp vấn đề về thính lực để Trọng tài, nhân viên kỹ thuật, nhân viên y tế có thể nhận biết trong trường hợp gặp tai nạn.

5.3.4. Bệnh tiểu đường

- Đối với các VĐV mắc bệnh tiểu đường, nếu thỏa mãn yêu cầu ở mục 5.3.1, 5.3.2, 5.3.3 thì vẫn được phép tham gia thi đấu.

5.3.5. Bệnh thần kinh và rối loạn tâm thần

- Các ứng viên bị thần kinh và rối loạn tâm thần nặng sẽ không được cấp phép thi đấu.

5.3.6. Bất tỉnh hoặc mất khả năng nhận thức

- Nếu không bị động kinh co giật hoặc mất ý thức đột ngột không lí giải được trong vòng 05 (năm) năm thì có thể được cấp phép tham gia thi đấu.