

Утверждены приказом Минспорттуризма России

«28» декабря 2010 г. № 1434

ПРАВИЛА ВИДА СПОРТА «МОТОЦИКЛЕТНЫЙ СПОРТ»

1. ВВЕДЕНИЕ.

1.1. Соревнования по мотоциклетному спорту проводятся в соответствии с настоящими Правилами, Правилами Международной Мотоциклетной Федерации (здесь и далее - FIM), техническими требованиями к мотоциклам FIM и МФР, медицинским кодексом FIM, спортивными кодексами FIM и другими регламентирующими документами FIM, а также Положениями и Регламентами соревнований.

1.2. Мотоциклетный спорт включает в себя спортивные дисциплины:

- Гонки на гравийной дорожке в различных классах и зачетах.
- Гонки на льду в различных классах и зачетах.
- Гонки на длинном треке в различных классах.
- Гонки на травяном треке в различных классах.
- Кросс-кантри в различных классах.
- Кросс на квадроциклах, снегоходах.
- Мотокросс в различных классах.
- Суперкросс в различных классах.
- Мотокросс с коляской в различных классах.
- Супермото в различных классах.
- Эндуро на квадроциклах, мотоциклах, снегоходах.
- Мотобол.
- Мототриал.
- Трофи-рейд на квадроциклах.

1.3. В спортивных соревнованиях по мотоциклетному спорту принимают участие спортсмены на специальных мотоциклах, имеющее целью выявление лучшего спортсмена, оцениваемое судейской коллегией по разработанным критериям.

1.3.1. Под началом соревнования понимается начало регистрации спортсменов. Соревнование включает в себя прохождение спортсменами мандатной, медицинской, технической комиссий, а также участие в тренировке, соревновательном процессе, подведение итогов соревнований судейской коллегией и награждение победителей. Соревнование заканчивается по истечению времени, отведенного на подачу протеста на результат соревнований.

1.3.2. Соревнования могут быть личными, командными и лично-командными. Количество участников в каждой дисциплине различно и определяется данными

правилами. Соревнования проводятся среди участников в возрастных категориях в соответствии с ЕВСК.

2. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ.

2.1. Участники соревнований.

2.1.1. Спортсмены. К участию в официальных соревнованиях допускаются лица, прошедшие соответствующую теоретическую и практическую подготовку, медицинское обследование, получившие разрешение врача, застрахованные в соответствии с законодательством РФ.

2.1.1.1. Во время регистрации спортсмены предъявляют в мандатную комиссию следующие документы:

- Удостоверение личности.
- Заявочная анкета.
- Медицинскую справку из лечебно-физкультурного учреждения.
- Иные документы предусмотренные Регламентом соревнований.
- Спортсмены в возрасте до 18 лет дополнительно предъявляют нотариально заверенное разрешение от родителей на участие в соревнованиях в соответствующей возрастной группе, по соответствующей дисциплине

2.1.1.2. Во время прохождения технической комиссии спортсмены и/или их механики предъявляют для осмотра и инспекции техническому комиссару мотоцикл, защитный головной шлем, гоночный костюм и прочее обязательное защитное гоночное обмундирование.

2.1.1.3. По решению главной судебной коллегии (ГСК) до гонки, во время гонки, после гонки может проводиться дополнительное медицинское обследование. Все спортсмены обязаны принять участие в данном обследовании.

2.1.1.4. Спортсмены допускаются к участию в соревнованиях при полном прохождении мандатной, технической, медицинской комиссий.

2.1.2. Контроль над проведением соревнования, подведение итогов соревнований, а также проведение мандатной, технической и иных комиссий осуществляют спортивные судьи.

2.1.2.1. Судьи, принимающие участие в соревнованиях должны обладать соответствующей судейской категорией, присваиваемой в соответствии с Квалификационными требованиями к судьям мотоциклетного спорта, утвержденными федеральным органом исполнительной власти в области физической культуры и спорта в установленном порядке.

2.2. Места проведения соревнований.

2.2.1. Официальные соревнования проводятся на специально подготовленных трассах, треках и игровых полях.

2.2.2. Все трассы, треки и игровые поля должны соответствовать предъявляемым к ним требованиям и иметь соответствующий паспорт.

2.3. Общие технические требования к мотоциклам.

2.3.1. Мотоцикл – транспортное средство, имеющее, в принципе, менее 4-х колес, приводимое в движение двигателем, приспособленное для перевозки одного или более лиц, один из которых - водитель. Колеса мотоцикла должны контактировать с поверхностью для приведения в движение, за исключением случаев потери контакта на мгновение или других исключительных случаях. Для движения по специфическим поверхностям колеса могут быть заменены лыжами, валиками или цепями.

2.3.2. Мотоциклы должны соответствовать техническим требованиям FIM, положению о соревнованиях, настоящим правилам, а также иным требованиям для специализированных спортивных мероприятий.

2.3.3. Все мотоциклы для перевозки одного лица (Группа А) должны быть сконструированы таким образом, чтобы они полностью управлялись гонщиком. Мотоциклы с колясками (Группа В) должны быть сконструированы таким образом, чтоб перевозить и пассажира.

2.3.4. Все мотоциклы разгруппированы по категориям. По общему правилу спортсменам запрещается соревноваться на мотоциклах разных групп, категорий классов в одном заезде за исключением того, когда это разрешено регламентом.

- Категория 1 – мотоциклы, приводимые в движение одним колесом при соприкосновении с поверхностью.
- Категория 2 (не применяется к трековым гонкам) – мотоциклы, приводимые в движение одним или более колесами при соприкосновении с поверхностью, но которые не входят в категорию 1:
 1. Группа А 1 – 2-х колесные транспортные средства при езде оставляющие одну колею.
 2. Группа В 1 – транспортные средства с 3-мя колесами, образующими 2, одна из которых образует мотоцикл, а другая коляской.
 3. Группа В 2 – 3-х колесные транспортные средства при езде вперед оставляющие 2 или 3 колеи с постоянно присоединенной люлькой, вместе образующими единое целое. Если образуются 3 колеи, то расстояние двумя колеями, образуемыми колесами мотоцикла не должно превышать 75 мм.
 4. Группа С – специализированные мотоциклы, приводимые в движение 2-мя колесами при соприкосновении с поверхностью.
 5. Группа D – специализированные 3-х колесные мотоциклы, приводимые в движение 2-мя колесами при соприкосновении с поверхностью.

- 6. Группа Е – снегоходы.
- 7. Группа F – спринтеры и драгстеры.
- 8. Группа G - квадроциклы.

- Категория 3 (не применяется к трековым гонкам):

1. Группа J – транспортные средства на электрической тяге.

2.3.5. Все группы подразделяются на классы по рабочему объему цилиндров двигателя.

2.3.6. Измерение рабочего объема цилиндров двигателя:

- Двигатель с возвратно-поступательным движением, цикл «ОТТО». Емкость каждого цилиндра двигателя рассчитывается геометрической формулой, которая дает объем цилиндра:

$$\text{Объем} = \frac{D^2 \times 3,1416 \times C}{4}$$

Где, D – внутренний диаметр цилиндра, C – ход поршня от нижнего до верхнего значения.

Когда цилиндр не круглый, то площадь измеряется соответствующей геометрической формулой. Во время измерения допускается погрешность в 1/10 мм. В случае превышения данной погрешности, для уточнения класса мотоцикла производится повторное измерение объема цилиндра «на холодный» двигатель с возможной погрешностью в 1/100 мм.

- Роторный двигатель. Объем камеры сгорания роторного двигателя измеряется геометрической формулой:

$$\text{Объем} = \frac{2 \times V}{N}$$

Где, V – общий объем всех камер сгорания двигателя, N – количество поворотов, необходимых для завершения одного цикла. Классифицируется, как 4-х тактный двигатель.

- Роторно-поршневой двигатель, двигатель Ванкеля. Для «двигателей Ванкеля» с треугольным поршнем применяется следующая формула:

$$\text{Объем} = \frac{2 \times V \times D}{3}$$

Где, V – объем отдельной камеры, D – количество роторов. Классифицируется, как 4-х тактный двигатель.

2.3.7. Запрещается использовать различные устройства, обеспечивающие турбонаддув и таким образом увеличивающие мощность двигателя.

2.3.8. Запрещено использовать устройства, позволяющие передавать информацию гонщику на движущемся мотоцикле. Разрешено использование транспондеров для подсчета времени прохождения дистанции.

2.3.9. Вес мотоциклов различается в зависимости от дисциплины и классов. Допускается погрешность в 1 % от установленных параметров во время контрольного взвешивания мотоциклов.

2.3.10. Запрещено использование титана в конструкции рамы, передней вилки, руля, рычагов на руле, шпинделей рычагов, колесных шпинделей.

2.3.11. Использование легкосплавных материалов в конструкции колесных шпинделей запрещено (кроме мотоциклов для триала).

2.3.12. Использование гаек и болтов из титана разрешено.

2.3.13. Длина руля в зависимости от дисциплины варьируется с min 600 mm до max 850 mm. Рули мотоциклов должны быть укомплектованы мягкой подушкой, устанавливаемой на крепления. На концы руля устанавливаются резиновые наконечники. Запрещено сваривать руль при поломке легкосплавным материалом. Запрещено использовать рули, сделанные из углеволокна, кевлара.

2.3.14. Ручки руля (сцепление, тормоз и пр.) должны быть с круглым наконечником (диаметр min 16 mm).

2.3.15. Ручка управления дроссельной заслонки должна автоматически закрываться, когда не управляется рукой.

2.3.16. Все мотоциклы должны иметь как минимум 2 тормоза (один на каждое колесо), работающих независимо друг от друга (за исключением мотоциклов для трековых гонок).

2.3.17. Все мотоциклы должны быть оборудованы крыльями, защищающими от попадания грязи.

2.3.18. Для мотоциклов с колясками запрещено использование поворотников.

2.3.19. Коляска, которая не является частью рамы мотоцикла, прикрепляется к мотоциклу min в 3-х местах. Точки крепления должны исключать любое независимое движение мотоцикла от рамы.

2.3.20. Коляска конструируется исходя из минимальных размеров длины – 1000 mm, ширины – 400 mm. Высота экрана, защищающего пассажира в коляске – min 300 mm.

2.3.21. Расстояние от центральной линии колеи мотоцикла до колеса коляски должно быть в интервале от 800 mm до 1150 mm.

2.3.22. Для заправки всех мотоциклов кроме мотоциклов для трековых гонок используется не этилированный бензин. Для мотоциклов, используемых в трековых гонках, - чистый метанол.

2.3.23. Спортсмены во время тренировки, гонки должны быть одеты в гоночный костюм, другое защитное обмундирование, мотоботы.

2.3.24. Не допускается участие в тренировке, гонке спортсменов без использования защитного головного шлема. Головной защитный шлем должен быть застегнут и иметь бирку о соответствии международным требованиям к защитным шлемам (международным стандартам):

- Европейский стандарт: ECE 22-05 “P”, “NP” или “J”.
- Японский стандарт: JIS T 8133:2000 (действует до 31.12.2011).

JIS T 8133:2007 (действует с 01.01.2010).

- Стандарт США: SNELL M 2005 (действует до 31.12.2011).

SNELL M 2010 (действует с 01.01.2010).

2.3.25. Разрешено использование защитных очков, защитной маски, катушек очистки, отрывающихся прозрачных лент для очков. Материал, из которого изготавливаются защитные устройства для глаз, должен быть небьющимся.

2.5. Определение результатов соревнований.

2.5.1. Для определения результатов соревнований могут использоваться счётчики кругов, хронометристы, система электронного хронометража.

2.5.2. Определение результатов соревнования оформляется в виде протокола. Протокол подписывается соответствующими официальными лицами соревнований.

3. Гонки на гаревой дорожке, гонки на льду, гонки на длинном треке, гонки на травяном треке.

3.1. В соревнованиях по гонкам на гаревой дорожке, гонкам на льду, гонкам на длинном треке, гонкам на травяном треке в одном заезде принимают участие 4 или более спортсменов (спортсменов и пассажиров), которые соревнуются на специализированных мотоциклах по эллиптическому треку с покрытием из базальта, кирпичной крошки и иных сходных по свойству материалов, раскатанных равномерно по треку (гонки на гаревой дорожке); из песка и глины и иных сходных материалов, раскатанных равномерно по треку (длинный трек); из плотного травяного газона (травяной трек); из льда, равномерно залитого по треку. Данные дисциплины мотоциклетного спорта объединены понятием «трековые гонки» в связи с однотипностью в правилах проведения.

3.2. Соревнования по трекowym гонкам проводятся среди спортсменов в личном зачете или представляющих пару, команду.

3.3. Мотоциклы, на которых спортсмены принимают участие в трекowych гонках, входят в Категорию 1 (п. 2.3.4.) и классифицируются по следующим группам и классам:

- Группа А 1: Мотоциклы

Класс	Более (см ³)	До (см ³)
80	50	85
125	100	125
500	350	500

- Группа В 1 и В 2: Мотоциклы с коляской.

Те же классы

3.4. Минимальный вес мотоциклов для различных классов и дисциплин:

Дисциплина	Класс	Вес (кг)
Гонки на гаревой дорожке	80	55
Гонки на гаревой дорожке	125	60
Гонки на гаревой дорожке	500	77
Гонки на льду	125	X
Гонки на льду	500	110
Гонки на длинном треке	80	X
Гонки на длинном треке	125	X
Гонки на длинном треке	500	82
Гонки на травяном треке	80	X
Гонки на травяном треке	125	60
Гонки на травяном треке	500	X

3.5. Для участия в соревнованиях применяются мотоциклы с одноцилиндровым двигателем.

3.6. В топливной системе мотоциклов для гаревых гонок применяются только карбюраторы. Использование инжекторов запрещено.

3.7. Движущиеся детали коробки сцепления и коробки передач должны быть закрыты во избежание соприкосновения движущихся частей с телом спортсмена.

3.8. Во избежание вылета цепи необходимо наличие болта ловушки длиной min 10 см.

3.9. Допускается использование только тех глушителей, которые имеет штамп соответствия международным стандартам FIM.

3.10. Ширина руля для различных классов мотоциклов:

Класс	От (мм)	До (мм)
80/125 (все дисциплины)	650	850
500 (гонки на льду)	700	800
500 (гонки на гаревой дорожке)	700	900

3.11. На мотоциклах запрещено использование тормозных систем.

3.12. Для всех мотоциклов кроме используемых в соревнованиях по гонкам на льду допускается использования крыльев, которые защищают от попадания грязи. Крылья переднего и заднего колес мотоциклов, используемых в соревнованиях по гонкам на льду, должны закрывать как минимум половину колеса таким образом, чтобы максимальное расстояние от поверхности до самой нижней точки крыла переднего колеса составляло 200 мм, заднего колеса – 250 мм.

3.11. Мотоциклы, используемые в соревнованиях по трековым гонкам, должны быть оборудованы только покрышками, прошедшими сертификацию ФИМ. Данное правило не применяется к мотоциклам для гонок на льду, на которых разрешено использование покрышек не прошедших сертификацию, но такие покрышки должны быть оборудованы шипами длиной 28 мм.

3.12. В качестве топлива используется чистый метанол. Использование присадок к нему полностью запрещено.

3.13. В целях противодействия загрязнению окружающей среды мотоциклы должны быть оборудованы емкостью для улавливания масла объемом 300 мм.

3.2. Требования к трекам.

3.2.1. Трек должен представлять собой две параллельные прямые одинаковой длины, соединенные двумя полу-кругами.

3.2.2. Длина треков измеряется по окружности на расстоянии 1-го метра от внутренней линии и составляет:

Дисциплина	Класс	От (м)	До (м)
Гонки на гаревой дорожке	125, 500	260	425
Гонки на гаревой дорожке	80	120	200
Гонки на льду	все	260	425
Гонки на травяном треке	125	200	800
Гонки на длинном и травяном треках	Оставшиеся	426	1300

3.2.3. Ширина трека:

- На прямых:

Дисциплина	Класс	Ширина (м)
Гонки на гаревой дорожке	80	7
Гонки на гаревой дорожке	125, 500	10
Гонки на льду	Все классы	10
Гонки на длинном, травяном треках	Все классы	12

- На виражах:

Дисциплина	Класс	Ширина (м)
Гонки на гаревой дорожке	80	10
Гонки на гаревой дорожке	125, 500	14
Гонки на льду	Все классы	11
Гонки на длинном, травяном треках	Все классы	15

3.2.4. Забор безопасности треков, используемых для соревнований по гонкам на льду, 3-уровневый. 1 уровень – 2-х метровый забор, не позволяющий зрителям переместиться в зону безопасности между первым и вторым уровнем. 2 уровень – заграждение, сформированное снегом или сложенное из мешков, наполненных соломой или другим материалом, высотой в 1,2 метра, шириной 1,5 метра. Расстояние между заборами 1-го и 2-го уровня составляет min 2 метра. 3 уровень – заграждение с минимальной высотой 80 см на расстоянии 1 метра от 2 уровня.

3.2.5. Заборы для треков, используемых для проведения соревнований по гонкам на гравийной дорожке, гонкам на длинном и травяном треках, 2-х уровневый. 1 уровень – 2-х метровый забор, не позволяющий зрителям переместиться в зону безопасности между первым и вторым уровнем. 2 уровень – забор высотой в 1,2 метра, расположенный на расстоянии 2 метров от 1 уровня. Забор второго уровня может быть сконструирован из деревянных досок, прочных пластиковых пластин, сетки-рабицы. В исключительных случаях, соревнования могут проводиться на треках без забора. В этом случае от внешней границы трека в пределах 6 метров запрещается расположение зрителей, а сама внешняя граница трека маркируется соответствующим образом.

3.2.6. Рекомендуются использовать устройства дополнительной безопасности, накладываемые на заборы. Такие конструкции должны быть гомологированы FIM.

3.2.7. Во время проведения тренировки и гонки внутренняя бровка трека, линия старта, стартовые секции для гонщиков, а если требуется и внешняя бровка трека должны быть соответствующим образом промаркированы мелом или краской. Ширина маркировочной полосы – 15 см.

3.2.8. Стартовая линия (она же финишная) рисуется по всей длине стартовой зоны и располагается на расстоянии 35 метров от начала первого виража (гонки на гравийной дорожке и гонки на льду) и середине прямой (гонки на травяном и длинном треках), а если это не возможно, то на расстоянии 2/5 до начала виража от длины прямой.

3.2.9. Стартовая зона должна быть оборудована стартовой машиной – 2 вертикальные стойки с поднимающим механизмом, управляемым пультом управления. Поднимающий механизм должен быть оборудован ползунками на каждой стойке, чтоб между ними можно было протянуть ленты. Конструкция ленты не должна травмировать гонщика в случае наезда на них (совершения фальстарта).

3.2.11. В случае, если стартовая машина не работает, старт дается флажком или включением светового сигнала.

3.2.12. Для наблюдения за ходом соревнования, осуществления своих должностных обязанностей главный судья должен находиться в судейской кабине, которая размещается над стартовой линией на высоте, обеспечивающей достаточный общий обзор трека и зоны старта. В данной кабине необходимо

наличие телефона и радиации для связи с официальными лицами соревнований, пульта управления стартовой машиной и сигнализацией.

3.2.13. Спортсмены и их мотоциклы размещаются в закрытом парке. Для каждого спортсмена должно быть предусмотрено минимум 8 м² площадь. Закрытый парк оборудован крышей на случай выпадения осадков. Также в закрытом парке должен быть туалет, место для сбора мусора, отработанного масла, прочих жидкостей, место для заправки мотоциклов на расстоянии 7 метров от любых транспортных средств, для мойки мотоциклов и формы.

3.2.14. Место проведения соревнований должны иметь раздевалки и комнату для оказания первой медицинской помощи, достаточное количество огнетушителей в закрытом парке, на треке, в месте заправки мотоциклов.

3.3. Соревновательный процесс.

3.3.1. Судья включает соответствующий звуковой и зрительные сигналы, приглашая спортсменов приехать из закрытого парка в стартовую зону.

3.3.1.1. С момента выезда первого спортсмена на трек, судья включает 2-х или 3-х минутный отсчет времени (в зависимости от дисциплины), в течение которого все спортсмены должны прибыть в стартовую зону и подготовиться к старту. В случае не приезда спортсмена в установленное время, он исключается из заезда. В соревнованиях с личным зачетом его место занимает запасной гонщик.

3.3.2. В стартовой зоне спортсмены ставят свои мотоциклы на расстоянии не далее 10 см от стартовой линии и перпендикулярно к ней. Каждый спортсмен размещается в своем стартовом коридоре в соответствии с указанной в положении таблицей заездов.

3.3.3. Получив сигнал от судьи на старте о готовности спортсменов к старту, главный судья включает зеленый сигнал светофора и в течение 2-5 секунд включает поднимающий механизм стартовой машины.

3.3.4. При срабатывании механизма стартовой машины, спортсмены должны выехать со стартовой линии и проехать дистанцию с максимально возможной скоростью. Дистанция заезда определяется правилами соответствующей дисциплины.

3.3.4.1. В случае если спортсмен допустил наезд на стартовые ленты до их поднятия (фальстарт) после включения зеленого сигнала светофора – он исключается из заезда. В соревнованиях с личным зачетом его место занимает запасной гонщик. После исключения гонщика из заезда старт осуществляется повторно.

3.3.5. Во время движения по треку спортсмены могут двигаться с разной скоростью, осуществлять обгоны, выбирать траекторию поворота и движения.

3.3.5.1. Во время движения по дистанции спортсменам запрещено пересекать 2-мя колесами мотоцикла внутреннюю линию трека. Спортсмен, нарушивший данное правило, по решению судьи исключается из заезда и не исключается, если

выезд был осуществлен в интересах безопасности других участников соревнований.

3.3.5.2. Спортсмен подлежит исключению из заезда в случае, если выхлопная система мотоцикла разрушается, если его езда признается опасной, если он не прошел дистанцию в течение 3-х минут (гонки на гаревой дорожке, гонки на льду), в течение 6-ти минут (гонки на длинном и травяном треках), если он явился виновником остановки заезда.

3.3.6. Пройдя дистанцию, в течение установленного времени, спортсмены финишируют, таким образом, набирая квалификационные очки.

3.3.7. Победителем заезда считается гонщик, проехавший дистанцию за наименьшее время.

3.4. Результаты соревнований определяются суммой очков, набранных во всех заездах соревнования, каждого гонщика. В случае командного и лично-командного зачетов очки гонщиков одной команды или пары суммируются, таким образом, формируя командный или парный результат.

3.4.1. В зависимости от дисциплины, количества гонщиков в заезде очки спортсменам начисляются следующим образом:

Заезд с 3-мя гонщиками		Заезд с 4-мя гонщиками	
Кол-во очков	Место в заезде	Кол-во очков	Место в заезде
2	1	3	1
1	2	2	2
0	3	1	3
x	x	0	4
Заезд с 5-ю гонщиками		Заезд с 6-ю гонщиками	
Кол-во очков	Место в заезде	Кол-во очков	Место в заезде
4	1	5	1
3	2	4	2
2	3	3	3
1	4	2	4
0	5	1	5
x	x	0	6

3.4.2. В случае, если 2 и более гонщиков одновременно пересекли финишную линию, то очки за их места делятся между ними поровну.

3.4.3. В программе соревнований сход, падение, дисквалификация и пр. отображаются следующим образом:

Символ	Обозначение
НС	Не стартовал
Д	Дисквалифицирован
Ф	Дисквалифицирован за фальстарт
М	Дисквалифицирован за нарушение правила 2-х (3-х) минут.
СХ	Сошел с дистанции
П	Упал, но не дисквалифицирован.

3.4.4. При определении места спортсмена в таблице результатов любое числовое очко имеет преимущество перед символом.

3.4.5. При равенстве очков у двух или более спортсменов при определении места в таблице результатов преимущество имеет гонщик, большее число соответственно первых, вторых, третьих и т.д. мест. Если и в этом случае сохраняется равенство, то учитывается результат заезда, в котором эти гонщики встречались. Если и дальше сохраняется равенство, окончательное место определяется в перезаезде, а в случае форс-мажорных обстоятельств - жеребьёвкой.

3.5. Основной принцип соревнований по трековым гонкам заключается в том, чтобы каждый гонщик встретился с другим гонщиком в заезде как минимум 1 раз.

3.5.1. В зависимости от количества заявленных команд, пар, спортсменов могут применяться следующие таблицы соревнований:

- Дистанция 4 круга, серии по 4 заезда, 16 основных и 2 запасных гонщика, 1 день:

Цвет нашлемника	Красный	Синий	Белый	Желто- черный
№ заезда	Стартовые номера гонщиков			
1	1	2	3	4
2	5	7	6	8
3	10	11	9	12
4	15	14	16	13
5	13	1	5	9
6	14	10	2	6
7	11	15	7	3
8	4	8	12	16
9	6	16	1	11
10	12	5	15	2
11	8	9	3	14

12	13	4	10	7
13	7	12	14	1
14	2	13	8	11
15	16	3	10	5
16	9	6	4	15
17	1	8	15	10
18	9	2	7	16
19	3	12	13	6
20	5	14	11	4

- Дистанция 4 круга, серии по 4 заезда, 16 основных и 2 запасных гонщика, 2 дня:

Цвет нашлемни ка	Красн ый	Син ий	Бел ый	Желт о- черн ый	Цвет нашлемни ка	Красн ый	Син ий	Бел ый	Желт о- черн ый
№ заезда	Стартовые номера гонщиков				№ заезда	Стартовые номера гонщиков			
1	1	2	3	4	21	3	6	8	10
2	5	7	6	8	22	4	12	16	15
3	10	11	9	12	23	2	1	14	13
4	15	14	16	13	24	5	7	11	9
5	13	1	5	9	25	9	3	4	14
6	14	10	2	6	26	7	2	6	16
7	11	15	7	3	27	1	5	12	8
8	4	8	12	16	28	10	15	13	11
9	6	16	1	11	29	16	11	3	1
10	12	5	15	2	30	13	4	5	6
11	8	9	3	14	31	8	14	15	7
12	13	4	10	7	32	12	10	9	2
13	7	12	14	1	33	3	13	7	12
14	2	13	8	11	34	6	9	1	15
15	16	3	10	5	35	11	8	2	4
16	9	6	4	15	36	14	16	10	5
17	1	8	15	10	37	4	7	1	10
18	9	2	7	16	38	12	14	6	11
19	3	12	13	6	39	8	13	9	16
20	5	14	11	4	40	15	5	2	3

- Дистанция 4 круга, серии по 3 заезда, 13 гонщиков, 1 день:

Цвет нашлемника	Красный	Синий	Белый	Желто- черный
--------------------	---------	-------	-------	------------------

№ заезда	Стартовые номера гонщиков			
	2	9	12	6
1	2	9	12	6
2	11	5	8	2
3	12	3	10	5
4	4	10	6	11
5	5	6	1	7
6	7	13	2	10
7	6	8	13	3
8	8	7	4	12
9	13	12	11	1
10	3	11	7	9
11	1	2	3	4
12	9	4	5	13
13	10	1	9	8

- Дистанция 4 круга, серии по 3 заезда, 9 гонщиков, 1 день:

№ заезда	Стартовые номера гонщиков		
	1	2	3
1	1	2	3
2	4	5	6
3	7	8	9
4	1	4	7
5	2	5	8
6	3	6	9
7	5	9	1
8	8	3	4
9	2	6	7
10	6	1	8
11	3	7	5
12	9	4	2

- Дистанция 4 круга, серии по 4 заезда, 4 команды, 5 гонщиков в команде, 1 день:

Цвета нашлемников:

Красный Команда А Ст. номера гонщиков №№ 1-4, 17.

Синий Команда Б СТ. номера гонщиков №№ 5-8, 18.

Белый Команда В Ст. номера гонщиков №№ 9-12, 19.

№ заезда	Стартовые номера гонщиков			
1	12 Б	5 С	4 К	14 Ж
2	6 С	3 К	13 Ж	11 Б
3	2 К	9 Б	8 С	15 Ж
4	7 С	1 К	16 Ж	10 Б
5	9 Г	16 Ж	6 С	4 К
6	3 К	10 В	15 Ж	5 С
7	13 Ж	12 Б	1 С	2 К
8	11 Б	14 Ж	1 К	8 С
9	8 С	4 К	10 Б	13 Ж
10	14 Ж	1 С	9 Б	3 К
11	5 С	11 Б	2 К	16 Ж
12	15 Ж	6 С	12 Б	1 К
13	16 К	8 С	3 К	12 Б
14	4 К	15 Ж	11 В	1 С
15	10 Б	2 К	14 Ж	6 С
16	1 К	13 Ж	5 С	9 Б

После 16-го заезда количество набранных гонщиками очков определяет их участие в 17, 18, 19 и 20 заездах. Запасные гонщики остаются запасными на протяжении всей гонки:

17 заезд	гонщики, занявшие 4 место в командах	АБВГ
18 заезд	гонщики, занявшие 3 место в командах	БВГА
19 заезд	гонщики, занявшие 2 место в командах	ВГАБ
20 заезд	гонщики, занявшие 1 место в командах	ГАБВ

Победителем считается команда, набравшая наибольшую сумму очков после 20 заездов. В случае равенства очков проводится дополнительный заезд с участием одного гонщика от каждой команды.

- Дистанция 4 круга, серии по 3 заезда, 7 пар, 3 гонщика в паре, 1 день:

Первая пара	Ст. номера гонщиков	№№ 1-2, 15.
Вторая пара	Ст. номера гонщиков	№№ 3-4, 16.
Третья пара	Ст. номера гонщиков	№№ 5-6, 17.
Четвертая пара	Ст. номера гонщиков	№№ 7-8, 18.
Пятая пара	Ст. номера гонщиков	№№ 9-10, 19.

Шестая пара

Ст. номера гонщиков

№№ 11-12, 20.

Седьмая пара

Ст. номера гонщиков

№№ 13-14, 21.

Цвет нашлемника	Красный	Синий	Белый	Желто- черный
№ заезда	Стартовые номера гонщиков			
1	1	3	2	4
2	5	7	6	8
3	9	11	10	12
4	13	1	14	2
5	3	5	4	6
6	7	9	8	10
7	13	11	14	12
8	1	5	2	6
9	7	3	8	4
10	9	13	10	14
11	11	1	12	2
12	3	9	4	10
13	5	11	6	12
14	13	7	14	8
15	1	9	2	10
16	11	3	12	4
17	5	13	6	14
18	1	7	8	2
19	3	13	4	14
20	9	5	10	6
21	11	7	12	8

- Дистанция 4 круга, 6 пар, 3 гонщика в паре, 1 день:

Цвет нашлемника	Красный	Синий	Белый	Желто- черный
№ заезда	Стартовые номера гонщиков			
1	3	1	4	2
2	7	5	8	6
3	11	9	12	10
4	5	2	6	1
5	8	3	7	4
6	1	10	2	9
7	12	6	11	5
8	9	4	10	3
9	2	7	1	8

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

- Дистанция 4 круга, 5 пар, 3 гонщика в паре, 1 день:

Цвет нашлемника	Красный	Синий	Белый	Желто- черный
№ заезда	Стартовые номера гонщиков			
1	1	3	2	4
2	5	7	6	8
3	9	1	10	2
4	3	5	4	6
5	7	9	8	10
6	1	5	2	6
7	3	7	4	8
8	5	9	6	10
9	7	1	8	2
10	9	3	10	4

- Дистанция 4 круга, серии по 4 заезда, 5 команд по 3 гонщика в составе каждой, 2 дня по 20 заездов в день:

Цвет нашлемника	Красный	Синий	Белый	Желто- черный	Цвет нашлемника	Красный	Синий	Белый	Желто- черный
№ заезда	Стартовые номера гонщиков				№ заезда	Стартовые номера гонщиков			
1	1	4	7	10	21	3	11	4	13
2	13	2	8	5	22	2	6	9	12
3	11	14	3	6	23	14	7	1	10
4	9	12	15	1	24	12	8	3	15
5	8	10	6	3	25	10	1	5	9
6	2	9	14	4	26	11	15	6	7
7	5	11	7	15	27	5	14	8	2
8	12	13	4	8	28	6	7	12	13
9	14	1	10	5	29	15	1	4	8
10	7	2	11	13	30	13	5	2	10

11	4	8	12	14	31	7	4	11	14
12	10	5	13	7	32	2	13	8	5
13	3	15	9	11	33	4	10	2	14
14	6	13	1	8	34	8	3	5	11
15	7	12	5	2	35	9	10	13	6
16	15	6	10	3	36	2	7	15	13
17	8	14	11	1	37	11	9	1	4
18	13	4	2	9	38	5	3	14	7
19	1	5	14	11	39	4	11	13	1
20	10	2	7	4	40	14	8	10	2

- Дистанция 4 круга, серии по 4 заезда, 7 команд по 3 гонщика в составе каждой, 2 дня по 21 заезду в день: таблица та же, что и для 7 команд, пары, только из расчета 2 дней соревнований.
- Таблица для гонок на длинном и травяном треках:

Соревнования проводятся с участием 18 гонщиков с запасными. Каждое соревнование состоит из 12 заездов на дистанцию 3-6 кругов каждый. Первые 9 заездов проводятся с участием всех спортсменов по следующей таблице:

Цвет нашлемника	Красный	Синий	Белый	Желто- черный	Зеленый	Черно- белый
№ заезда	Стартовые номера гонщиков					
1	1	2	3	4	5	6
2	7	8	9	10	11	12
3	13	14	15	16	17	18
4	3	17	1	15	8	10
5	16	12	5	2	9	13
6	4	6	11	18	14	7
7	18	15	7	12	2	1
8	5	10	17	11	16	4
9	3	6	8	9	13	14

Двенадцать спортсменов, набравших наибольшее количество очков после 9 заездов допускаются к участию в 10 и 11 заездах соответственно занятым местам:

10 заезд: гонщики, занявшие 1, 4, 5, 8, 9, 12 места.

11 заезд: гонщики, занявшие 2, 3, 6, 7, 10, 11 места.

После 10 и 11 заездов проводится 12 заезд, в который допускаются 7 гонщиков (7-й – запасной) занявших наилучшие места. Стартовые позиции определяются жеребьевкой.

3.5.2. В зависимости от обстоятельств могут быть разработаны дополнительные таблицы, по которым могут проводиться соревнования. Об изменениях связанных с таблицами будет указано в дополнительном регламенте соревнования.

4. КРОСС-КАНТРИ.

Кросс-кантри подразделяются на два вида программы: собственно кросс-кантри, кросс-кантри «Баха».

4.1. Определения:

Кросс-кантри – дисциплина мотоциклетного спорта, соревнования по которой проходят со средней заданной скоростью по пересеченной местности и дорогам общего пользования и включают в себя несколько Специальных Участков (СУ). Общая дистанция соревнования должна быть не более 12 000 км. Продолжительность соревнования не более 20 дней, (включая Административные проверки – далее АП, Техническую Инспекцию – далее ТИ, супер специальные участки (здесь и далее ССУ).

Баха – соревнования дисциплины кросс-кантри, которые проводятся за 1 день (максимальная общая дистанция 800 км.) или за 3 дня (максимальная общая дистанция 1 500 км), не включая ССУ, АП и ТИ.

Маршрут ралли-рейда – установленная трасса соревнования от старта до финиша с заданной средней скоростью. Маршрут разделяется на этапы с одним или несколькими СУ, этапы во время проведения соревнования соединены Дорожными секциями с установленной средней скоростью.

Разделение маршрута на этапы должно быть осуществлено таким образом, чтобы большинство участников преодолевали их за светлое время суток. Максимальная протяженность СУ в течение одного этапа – не более 600 км. Категорически запрещено давать старт СУ в темное время суток, за исключением искусственно освещенных трасс.

После вождения мотоцикла или квадроцикла в течение 12-20 часов, обязателен отдых не менее 6 часов. Обязателен отдых не менее 18 часов после прохождения 10 этапов соревнования.

Этапы соревнования: части соревнования, разделенные не менее чем 6-часовым отдыхом. Контроль времени обязателен между финишем последнего Скоростного Участка и въездом в Бивуак, а также между выездом из Бивуака к старту первого Скоростного Участка на следующий день.

Навигационный этап / зона: этап/зона маршрута, которую нельзя точно определить и которая проходится с использованием или без использования Дорожной книги (полностью или частично) и/или по карте или GPS. Пункты контроля прохождения, которые должны быть отчетливо видны, обозначаются географически (широта и долгота), картографически (координаты) или репрезентативно (километры и схемы) в Дорожной книге и/или на карте или в GPS координатах.

Дорожная секция (лиазон): часть маршрута с Нормой Времени между двумя последовательными пунктами Контроля Времени. Скорость на Дорожной секции не является основным фактором, определяющим классификацию.

Скоростной участок (СУ): хронометрируемая гонка, проводимая на пересеченной местности вне дорог общего пользования и/или на участках дорог, зарезервированных для данного соревнования.

«Супер» Специальный Участок (ССУ): Скоростной Участок, организованный с целью привлечения большого количества зрителей, и проводимый с соблюдением повышенных требований безопасности.

Норма Времени: На прохождение Дорожной секции (лиазона) устанавливается Норма Времени (в часах и минутах), соблюдение которой является обязательным для всех экипажей. Экипаж, отклонившийся от установленной Нормы Времени, пенализируется за каждую минуту отклонения.

Максимально разрешенное время (норматив): установленное Организатором и указанное в Маршрутном листе и Контрольной Карте (Карнете) максимальное время, на преодоление спортсменами отдельного СУ и/или лиазона. Экипаж, превысивший данное время (норматив) будет либо исключен из соревнований, либо наказан фиксированным штрафом.

Реальное время: время, реально затраченное спортсменом или экипажем на прохождение Скоростного Участка.

Регруппинг: Обозначенный в Маршрутном листе перерыв, запланированный Организатором для выполнения расписания и для перегруппировки участвующих в кросс-кантри спортсменов и экипажей. Проводится между двумя пунктами Контроля Времени («Входным» и «Выходным» КВ – на месте перерыва). Время такого перерыва для различных спортсменов и экипажей может быть разным.

Период Нейтрализации: время, на которое Организатор может остановить участвующих кросс-кантри спортсменов и экипажей.

Закрытый Парк: территория, на которой любой ремонт, заправка и внешняя помощь запрещены, за исключением случаев, специально предусмотренных данными Правилами и Дополнительным Регламентом.

Бюллетень: официальное письменное сообщение, которое является неотъемлемой частью Дополнительного Регламента и предназначено для публикации изменений, пояснений и дополнений к последнему.

Маршрутный лист: официальный документ, который полностью описывает проведение соревнования во времени. Маршрутный лист публикуется в составе Дорожной книги или отдельным бюллетенем.

Контрольная Карта (Карнет): форма, выдаваемая Организатором, в которой отмечается факт и/или время прохождения судейских пунктов во время соревнования.

Бивуак: зона, предусмотренная Организатором, расположенная между пунктами Контроля Времени на финише этапа и на старте следующего этапа, где

проводится обязательный Регруппинг. Данная зона должна быть отмечена в Дорожной книге.

Зона размещения: зона, предусмотренная Организатором для размещения участников соревнования, режим работы которой оговаривается в Дополнительном (Частном) Регламенте.

Фиксированная пенализация: санкция, в отдельных случаях применяемая в соревнованиях по кросс-кантри для замены исключения из соревнования или дисквалификации. Дает возможность наказанному экипажу продолжать соревнование в нормальных условиях. Фиксированная пенализация выражается во времени, добавляемом к другим пенализациям, которыми уже наказан участник в соответствии с Дополнительным Регламентом. Фиксированные пенализации устанавливаются Организатором и могут варьироваться на каждом СУ, Дорожной секции или Контроле прохождения. Фиксированные пенализации рассчитываются исходя из особенностей и сложности того или иного СУ /Дорожной секции.

Применение фиксированной пенализации: фиксированная пенализация на каждом этапе рассчитывается путем сложения нормативов, установленных для каждого из не пройденных СУ, увеличенных на фиксированную пенализацию для не пройденных СУ, Дорожных секций и Контролей прохождения.

Ремонтные работы (ремонт): исправление повреждений, замена элементов, деталей и агрегатов, починка, а так же любые регулировочные, смазочные, диагностические, заправочные работы и техническое обслуживание, проводимые силами участника с возможным привлечением членов других соревнующихся участников и с использованием материалов и инструментов, находящихся у участников.

Сервис: любая помощь в ремонтных работах, оказанная не членами соревнующихся экипажей, а также использование или получение участником любых произведенных материалов (твердых или жидких), запасных частей, инструментов или оборудования, не транспортируемых на соревнующихся мотоциклах или квадроциклах.

Буксировка: перемещение одного мотоцикла или квадроцикла другим и/или любые другие средства, заставляющие мотоцикл или ATV двигаться, кроме обычных способов передвижения с помощью механической работы его двигателя или мускульной силы спортсмена (экипажа).

Точки GPS. Способ описания точки земной поверхности или объекта с помощью географических координат, выраженных в градусах, минутах и долях минут (ДД ММ, ммм). Точки задаются в формате WGS-84. Точки применяются для навигации или для контроля прохождения дистанции.

Парк сервиса. Территория, выделенная и обозначенная организатором для проведения сервиса.

4.2. Мотоциклы и квадроциклы.

4.2.1. К соревнованиям по кросс-кантри допускаются серийные и модифицированные внедорожные мотоциклы и квадроциклы. Они должны

соответствовать требованиям безопасности Международной конвенции дорожного движения.

4.2.2. Мотоциклы и квадроциклы делятся на Группы, которые делятся на классы:

- 450 см³ – транспортные средства с кубатурой от 125 см³ до 450 см³.
- “OPEN” – транспортные средства с кубатурой от 450 см³ до 1 300 см³.

4.2.3. Из этих Групп на соревнованиях формируются путем объединения или деления, Зачётные группы, которые должны быть описаны в соответствующем Регламенте соревнования.

4.3. Спортсмены.

4.3.1. В соревнованиях по кросс-кантри принимают участие спортсмены. Экипаж может состоять из 1-го спортсмена.

4.3.2. Во время движения на СУ / Дорожной секции участник должен находиться в седле мотоцикла или квадроцикла (ATV) в полном составе, за исключением случаев, описанных в Дополнительном Регламенте.

4.4. Порядок старта.

4.4.1. Накануне старта соревнований по кросс-кантри должно проводиться тах 1 квалификационное соревнование «Супер» Специальный участок. Оно проводится в виде Скоростного Участка, минимальная протяженность – 2 км, максимальная протяженность – 20 км.

Результаты «Супер» Специального участка входят в общую классификацию.

Порядок старта на первый СУ определяется в порядке, определенном дополнительным регламентом.

4.4.2. Если в начале соревнования проводится ССУ, то старт первого этапа, включающего СУ, должен проводиться в соответствии с классификацией на ССУ.

4.4.3. Со 2-го этапа старт дается по суммарной классификации всех СУ предыдущего этапа. Классификация СУ составляется с учётом пенализаций, относящихся к данному СУ. В случае равенства результатов, первым стартует участник, имеющий лучший результат на первом СУ предыдущего этапа. Пенализация, полученная на дорожных секторах, не влияет на порядок старта, но включается в итоговую классификацию.

На старте каждого СУ первые 10 пар мотоциклистов или первые 10 квадрациклистов должны стартовать с интервалом в 1 минуту (если иное не определено дополнительным регламентом). Межстартовый интервал для остальных участников определяется ГСК, при этом:

- для соревнований по кросс-кантри межстартовый интервал не менее 1-й и не более 2-х минут;
- для Бах – не менее 30 секунд и не более 2-х минут.

Если этап включает 2 и более последовательных СУ, разделённых дорожными секторами на которых не проводится Регруппинг (Уплотнение канала), время явки экипажа на КВ следующего СУ, определяется прибавлением ко времени СТОП-КВ на предшествующем СУ нормы времени на дорожный сектор.

В случае если участник имеет временные пенализации на предшествующем СУ (пропуск КП, КС, нарушение ОС и т.д.) Руководителя гонки имеет право изменить время явки на КВ путем добавления всей или части пенализации ко времени СТОП-КВ.

Любой участник, опаздывающий на старт этапа, будет пенализирован пятью минутами штрафного времени за каждую минуту или часть минуты опоздания. Любой участник, прибывший на старт с опозданием в 30 минут и более, исключается из соревнования или получает фиксированную пенализацию, если это предусмотрено дополнительным Регламентом.

4.5. Маршрут и дорожная книга.

4.5.1. Дорожная книга является описанием маршрута движения. Ответственность за соответствие описания маршруту несет Организатор.

Каждый участник получает Дорожную книгу или карты с указанием маршрута и/или обязательных контрольных точек прохождения. Соблюдение маршрута является обязательным, под угрозой пенализации, вплоть до исключения из соревнования. Дорожные Книги должны быть выданы Участникам минимум за 8 часов до начала этапа.

Любая форма разведки маршрута запрещена.

Официальной трассой соревнования будет считаться та, которая указана в Дорожной книге, выданной участникам. В зонах навигации, где невозможно точно описать местность, применяется прямая линия, соединяющая точки GPS, указанные Организатором.

При наличии в маршруте навигационных зон, мотоциклы и ATV участников соревнования рекомендуется оборудовать прибором GPS.

Организатор обязан указывать в Дорожной книге выходной курс на тех позициях легенды, где нет четких ориентиров, главным образом в пустынной и степной местности и везде, где сложная и запутанная сеть дорог.

4.6. Движение по дорогам общего пользования.

4.6.1. Во время соревнования (исключая СУ) участники должны соблюдать Правила Дорожного Движения (ПДД). Участники обязаны быть в шлемах.

4.6.2. Во время соревнования запрещается перевозить любым способом заявленные в соревновании мотоциклы или квадроциклы, за исключением случаев, оговоренных в дополнительном регламенте. Также запрещается

преднамеренно блокировать проезд других участников дорожного движения, в том числе и не имеющих отношения к соревнованиям.

4.7. Помощь.

4.7.1. Заправка и ремонт разрешены в течение всего времени проведения соревнования, за исключением случаев, запрещенных данными Правилами и/или дополнительным регламентом.

4.7.2. Любая помощь с использованием средств авиации запрещена на протяжении СУ, за исключением специальных случаев, оговоренных в данных Правилах и дополнительном регламенте.

4.7.3. В соревнованиях типа Баха: буксировка запрещается, если только она не производится с целью убрать с дороги, или же для выезда из закрытого парка.

4.7.4. Буксировка одного мотоцикла или квадроцикла другим разрешается только тем спортсменам, которые еще не финишировали. Исключением являются зоны, где действует режим «Закрытого Парка».

4.8. Сервис.

4.8.1. В течение соревнования сервис разрешен только в Парках сервиса. Парки сервиса могут быть расположены на СУ.

Во всех Парках сервиса скорость ограничена 30 км/ч. Запрещается располагать Парки Сервиса на проезжей части дороги, открытой для общего движения.

Любое нарушение, касающееся сервиса, отмеченное официальными лицами ведет к пенализации, вплоть до исключения.

На Бивуаке разрешается производить любые ремонтные работы силами участников и других экипажей, участвующих в соревновании. Также разрешается сервис, обозначенный в Дополнительном (Частном) Регламенте.

Производить ремонтные работы на Бивуаке в закрытых, не просматриваемых местах/помещениях не разрешается. Пенализация: вплоть до исключения.

В Бахах заправка соревнующихся мотоциклов или квадроциклов разрешена только в специально предусмотренных заправочных зонах. Может быть предусмотрен хронометраж времени заправки, с последующей нейтрализацией, причем минимальное время такой нейтрализации 15 мин.

4.9. Сигнальные знаки зеленый «ОК» и красный «SOS»

4.9.1. Спортсмен обязан иметь с собой символы «ОК» зеленого цвета и «SOS» красного цвета, выполненные на плотной ламинированной бумаге формата А4 или на другом прочном материале.

4.9.2. В случае аварии на трассе СУ без пострадавших, требующих немедленной медицинской помощи, любой спортсмен/член экипажа должен четко показывать знак «ОК» всем следующим экипажам и/или вертолету.

4.9.3. Если спортсмен/экипаж покидает свой мотоцикл или ATV, то знак «ОК» должен, по возможности, располагаться так, чтобы его могли хорошо видеть другие проезжающие экипажи.

4.9.4. В случае аварии на трассе СУ с пострадавшими, нуждающимися в медицинской помощи, должен быть показан знак «SOS» всем следующим экипажам и/или вертолету. После оказания помощи обязательно устанавливается зеленый знак «ОК».

4.9.5. Экипаж/спортсмен (следующий за потерпевшим аварию) обязан:

- В случае если ему был показан зеленый знак «ОК» – проследовать по маршруту до ближайшего судейского пункта, где сообщить об аварии;
- В случае если ему был показан «SOS» или сигнализация отсутствовала – остановиться, принять меры по оказанию помощи. При наличии средств связи – сообщить об аварии официальным лицам соревнования. При необходимости – дождаться прибытия медицинской помощи. Отметить в Контрольной Карте факт передачи пострадавшего. Продолжить движение по маршруту до ближайшего судейского пункта, где сообщить об аварии.

4.10. Контрольная карта.

4.10.1. В ходе соревнования участникам выдаются Контрольные Карты (Карнеты), в которых указаны Нормы времени и нормативы для каждого участка/секции. Контрольная Карта (Карнет) должна предъявляться по прибытию на каждый судейский пункт и может быть заменена новой на старте этапа или на любом другом судейском пункте, указанном в Маршрутном Листе. Каждый участник несет ответственность за сохранность Контрольной Карты (Карнета).

4.10.2. Любое не санкционированное исправление или изменение данных в Контрольной Карте (Карнете) будет наказываться исключением из соревнования, за исключением случаев, когда это исправление внесено на судейском пункте и заверено подписью судьи.

4.11. Контрольные судейские пункты.

Все судейские пункты, т.е. пункты Контроля Времени, старт и финиш Скоростных Участков, пункты Контроля Прохождения (и пункты Контроля Перекрестков - только для гонок типа Баха), обозначаются наками.

Схема проезда через Контрольную зону судейского пункта должна однозначно определяться по Дорожной книге и/или другим документам, предусмотренным Организатором.

4.11.1. Судейские пункты должны быть готовы начать работу за 1 час до расчетного времени прибытия первого участника, и продолжают работу в течение 1 часа после расчетного времени прохождения последнего участника (рассчитанного на основе нормы времени или норматива). Предельное время опоздания (Время исключения), после которого экипаж подвергается фиксированной пенализации или исключению, для пунктов КВ составляет 30 минут.

4.12. Контроль времени

4.12.1. На судейском пункте Контроля Времени (КВ) отмечается точное время прибытия, т.е. то время, когда участник передал Контрольную Карту (Карнет) судье. Данные заносятся в Контрольную Карту (Карнет) только в том случае, если мотоцикл или квадроцикл и участник находятся в Контрольной зоне в непосредственной близости от судейского пункта.

4.12.2. Время правильной отметки на пункте КВ получается при сложении Нормы времени, отпущенной на проезд данной секции и стартового времени для данной секции. Это время определяется с точностью до целой минуты и называется расчетным. Время фиксируется в следующем виде: от 00.01 до 24.00. В случае превышения норматива на СУ, если судейский пункт СТОП-КВ закрыт, норма времени до отметки на следующем КВ отсчитывается от времени истечения норматива для каждого конкретного экипажа.

4.12.3. Процедура получения отметки участником на судейском пункте начинается с того момента, когда мотоцикл или квадроцикл проехал знаки Контрольной зоны.

4.12.3. Любое различие между расчетным временем отметки и реальным временем отметки пенализируется в размере 1 минута пенализации за 1 минуту или часть минуты опоздания и 2 минуты пенализации за 1 минуту или часть минуты опережения.

4.12.4. На судейских пунктах КВ, расположенных на финише этапа, экипажам разрешается отметка раньше расчетного времени, без пенализации, если иное не определено дополнительным регламентом.

4.12.5. Экипаж, не получивший отметки на судейском пункте КВ на старте этапа, исключается из соревнования.

4.12.6. Время отметки на пункте КВ дорожной секции является стартовым временем на эту Дорожную секцию.

4.12.7. Пункт КВ перед стартом СУ объединяется с судейским пунктом «Старт СУ» в одну Контрольную зону («Совмещенные КВ-Старт»), знаки которой располагаются следующим образом:

4.12.8. На совмещенном КВ-Старт судья вносит в контрольную карту время прибытия участника, а также планируемое стартовое время на СУ. Должен существовать разрыв (не менее 5 минут) между временем отметки на КВ и планируемым временем старта для подготовки участника к старту. Сразу после отметки на пункте КВ, участник должен подъехать к старту СУ. Судья вносит в Контрольную Карту (Карнет) предписанное время старта участника на СУ, а затем дает старт данному участнику в момент наступления предписанной минуты.

4.12.9. В случае расхождения между планируемым и предписанным временем старта, к расчету принимается предписанное время старта.

4.12.10. В Дополнительном регламенте оговариваются штрафные санкции за каждый пропущенный пункт КВ, вплоть до исключения из соревнования.

4.13. Контроль прохождения.

4.13.1. Для контроля за соблюдением участниками маршрута, на трассе могут быть расположены пункты контроля прохождения (КП), контрольные створы (КС) и Контрольные Точки (КТ). Местоположение контрольных створов и пунктов КП указываются в дорожной книге. Порядковые номера пунктов КП указываются в маршрутном листе. Контроль прохождения может предусматривать необходимость получения отметки, или не предусматривать (КП без отметки).

4.13.2. Время закрытия пункта КП должно быть обозначено в Маршрутном листе или объявлено Бюллетенем. Оно определяется с учетом:

- расстояния от предшествующего КВ до КП;
- Нормы времени на Дорожном секторе или норматива на СУ;
- расчетного времени прибытия последнего экипажа для данного КП плюс 60мин.

4.14.3. Время прибытия участника на пункт КП фиксируется в судебском протоколе с точностью до секунд.

4.14.4. Контрольные створы обозначаются разметкой с применением ограничительной ленты. Факт прохождения КС фиксируется судьями. Пенализация за непрохождение КС определяется дополнительным регламентом.

4.14.5. Контрольные точки задаются координатами GPS в Дорожной Книге. Факт прохождения КТ фиксируется записью GPS-регистратора, при этом устанавливается погрешность радиусом, определенным дополнительным регламентом. Пенализация, за отсутствие записи в GPS-регистраторе о прохождении КТ в пределах установленной погрешности, определяется дополнительным регламентом.

4.15. Контроль скорости.

4.15.1. На трассе могут быть зоны ограничения скорости (ОС), где ограничивается скорость движения мотоциклов или квадроциклов спортсменов. Все зоны ОС и лимит скорости должны быть обозначены в Дорожной книге.

4.15.2. Превышение скорости в зоне ОС сверх разрешенного лимита пенализируется 1-ой минутой за каждый км/час.

4.15.3. Начало и конец зоны ОС обозначаются знаками и указываются в дорожной книге в виде координат GPS.

4.15.4. В случаях, когда трасса соревнования проходит через населенный пункт, может быть введена норма времени на прохождение этого отрезка трассы. На въезде и выезде такой зоны ограничения скорости располагаются судебские пункты КВ-ОС, обозначаемые знаками «СТОП». На въезде в Зону ОС судья отмечает время въезда и назначает время выезда из зоны ОС. На судебском пункте выезда из зоны ОС судья фиксирует время выезда. Пенализация за опережение на выезде из зоны ограничения скорости указывается в дополнительном регламенте.

4.16. Скоростной Участок (СУ).

4.16.1. Если СУ проводится на участках дорог, зарезервированных исключительно для данного соревнования, то данное условие должно быть указано в дополнительном регламенте.

4.16.2. Скоростной Участок – это тест на скорость, который начинается на судейском пункте старта и заканчивается контролем времени на финише.

4.16.3. Время на СУ контролируется с точностью до секунды или долей секунды, что определяется дополнительным регламентом.

4.16.4. Стартовая команда может подаваться с использованием автоматических систем или вручную. В последнем случае судья начинает громкий обратный отсчет секунд 30-15-10 и последние пять секунд последовательно 5-4-3-2-1 с одновременным дублированием отсчета сигналами, воспринимаемыми визуально (пальцы руки, таблички, перекидные часы и т.п.). По истечении последних пяти секунд, дается Стартовый сигнал, после которого участник должен стартовать немедленно.

4.16.5. Если участник не стартует в течение 20 секунд после стартового сигнала, налагается штраф в 2 минуты.

4.16.6. Старт СУ может быть задержан относительно запланированного времени старта только судьей в случае "форс-мажора". Участник, спровоцировавший искусственную задержку старта, пенализируется КСК, по меньшей мере, 1 минутой или более, в соответствии с отчетом судьи.

4.16.7. За фальстарт (начало движения до подачи судьей стартовой команды) предусмотрена пенализация, по меньшей мере, на 1 минуту или более, в соответствии с отчетом судьи. При неоднократных фальстартах применяются более строгие наказания.

4.16.8. Специальный участок (СУ) заканчивается финишем «с хода».

4.16.9. Хронометраж финиша производится на финишной линии, обозначенной красными знаками «Финиш СУ».

4.16.10. На расстоянии 150 – 300 м после финишной линии участник должен отметить на судейском пункте, обозначенном красными знаками «КВ» и красными знаками «STOP». Судья вносит время финиша в Контрольную Карту (Карнет) (час, минута, секунда) и, возможно, стартовое время на следующую Дорожную секцию. Стартовым временем для следующей Дорожной секции является час и минута времени финиша.

Если несколько спортсменов (экипажей) финишируют в течение одной минуты, тогда судья назначает участникам стартовое время на следующую Дорожную секцию с учетом порядка их прибытия на судейский пункт таким образом, чтобы разрыв между стартовым временем этих участников соответствовал межстартовым интервалам на данном этапе.

Если участник не имеет возможности покинуть Контрольную зону самостоятельно, то применяется пенализация. Если участник не останавливается у знака «STOP» и не получает отметку, налагается пенализация в размере 1 часа.

4.16.11. Во время прохождения СУ ремонтные работы разрешены, а сервис запрещен, если в дополнительном регламенте не оговорено иное. Могут использоваться Зоны сервиса, обозначенные в дополнительном регламенте и дорожной книге.

4.16.12. Во время движения по трассе СУ мотоциклах и ATV Участников должен быть включен, как минимум, ближний свет основных или дополнительных фар, за исключением проезда водных преград.

4.16.13. Запрещается закрывать проезд другим участникам и пытаться препятствовать обгону.

4.17. Регруппинг.

4.17.1 Регруппинг проводится с целью уменьшения временных интервалов между участниками, возникших в ходе этапа. После Регруппинга порядок старта должен соответствовать порядку прибытия на Входной КВ Регруппинга (термин, определяющий такую процедуру, называется «уплотнение канала»).

4.17.2. По прибытию на входное КВ регруппинга участники сдают свои контрольные карты (Карнеты) судье КВ и немедленно направляются в закрытый парк регруппинга. Новые контрольные карты (Карнеты) участнику выдаются либо на входном, либо на выходном КВ регруппинга. Новое время старта проставляется в новых контрольных картах.

4.18. Закрытый Парк.

4.18.1. Мотоциклы и квадроциклы в закрытом парке подчиняются «режиму Закрытого Парка» (любой вид ремонта или дозаправка запрещены).

4.18.2. «Режим Закрытого Парка» действует:

- с момента постановки мотоцикла или квадроцикла в предстартовую зону, зону регруппинга или в закрытый парк в конце этапа до момента выезда из этих зон.
- с момента попадания в контрольную зону судейского пункта и до тех пор, пока они ее не покинут.
- момента, когда мотоцикл или квадроцикл прибудет в Закрытый Парк на финише соревнования, до момента истечения времени установленных сроков подачи протестов, и объявления решения ГСК комиссаров о снятии «режима Закрытого Парка».

4.18.3. Движение с помощью буксировки или толкания мотоцикла или квадроцикла другим участником в закрытом парке наказывается штрафом в 1 минуту.

Если мотоцикл или квадроцикл не может своим ходом покинуть зону судейского пункта, тогда по прямому указанию судьи он должен быть удалён из

неё любыми способами, вплоть до буксировки, без начисления пенализации за буксировку.

4.18.4. Любое нарушение правил Закрытого Парка может привести к пенализации от 1 часа до исключения из соревнования.

4.19. Определение результатов.

4.19.1. Результат экипажа определяется путем сложения реального времени, показанного на СУ и всех выраженных временем пенализаций.

4.19.2. Участник с минимальным результатом будет объявлен победителем, участник со следующим минимальным результатом – вторым, и т.д.

4.19.3. Результаты по Зачетным группам должны определяться аналогичным образом.

4.19.4. При равенстве результатов победитель определяется по результатам, последнего СУ. При повторном равенстве учитываются результаты на предыдущем и т.д. СУ.

4.19.5. В случае повторного равенства результата решение принимается исходя из результатов ССУ. В случае равенства результатов ССУ первенство определяется по стартовым номерам.

4.20. Таблица штрафов и пенализации.

Нарушение	Отказ в старте	Исключение	Штрафное время	Решение КСК
Превышение норматива		X	ФП	
Отсутствие одного из членов экипажа или появление на борту автомобиля третьих лиц		X		
Характеристики мотоцикла или квадроцикла не соответствуют заявленным	X			X
Опоздание на АП и/или ТИ	X			X
Несоответствие требованиям МФР или ФИМ по безопасности	X			
Отсутствие идентифицирующих		X		X

Нарушение	Отказ в старте	Исключение	Штрафное время	Решение КСК
маркировок				
Ложные маркировки		X		X
Опоздание на Старт этапа За каждую минуту опоздания свыше 30 мин. опоздания	X		+ 5 мин.	
Нарушение ознакомления с ССУ	X			X
Запрещенная разведка местности	X	X		X
Отклонение от маршрута, указанного в дорожной книге		X X	X X	X X
Ознакомление с трассой после начала АП	X			X
Несоблюдение ПДД 1-е нарушение 2-е нарушение 3-е нарушение		X	1 час	
Нарушение запрещения: - транспортировать (перевозить) мотоцикл или ATV - блокировка проезда		X X		X
Помощь с использованием средств авиации		X		X
Буксировка	X	X	X	X
Нарушения, касающиеся		X	X	X

Нарушение	Отказ в старте	Исключение	Штрафное время	Решение КСК
сервиса				
Ремонтные работы (на Бивуаке) в закрытых, не просматриваемых местах				
1-е нарушение			1 ч.	X
2-е нарушение		X		X
3-е нарушение				
Фальстарт				
1-е нарушение			1 мин	
повторные нарушения			минимум	X
Остановка между желтым знаком финиша и знаком “стоп” на СУ		1 час		X
Не остановка у знака «СТОП»			1 час	
Участник отказывается стартовать на СУ с указанной позиции и в указанное время		X	15 мин	X
Отсутствие включенного ближнего света КВ – Старт СУ Финиш – СТОП СУ	X		1 мин.	
Препятствие проезду или обгону		X		X
Движение с помощью буксировки или толкания в зоне ЗП			1 мин	
Нарушения правил ЗП		X	1 час	X

Нарушение	Отказ в старте	Исключение	Штрафное время	Решение КСК
			минимум	
Ремонт в ЗП с опозданием свыше 30 мин.		X	ФП	X

4.20.1. Полная таблица пенализаций и штрафов указывается в дополнительном регламенте соревнований.

5. КРОСС НА КВАДРОЦИКЛАХ, СНЕГОХОДАХ, МОТОКРОСС И СУПЕРКРОСС.

5.1. Определение мотокросса/суперкросса, кросс на квадроциклах.

5.1.1. Мотокросс - это соревнование на специальных мотоциклах, проводимое вне дорог общего пользования по замкнутой трассе с естественными препятствиями.

5.1.2. Суперкросс (аренакросс) – это соревнование по мотокроссу, проводимое на стадионе под открытым небом или в крытом помещении по кроссовой трассе с использованием только естественных материалов (песок, земля и т.д.).

5.1.3. Кросс на квадроциклах – это соревнование на специальных четырехколесных транспортных средствах с мотоциклетным рулем, проводимое по трассе мотокросса.

5.1.4. Кросс на снегоходах – это соревнования на снегоходах, проводимые по трассе мотокросса и по правилам мотокросса.

5.2. Мотоциклы/квадроциклы и классы.

5.2.1. К участию в соревнованиях допускаются:

- Группа А1 – мотоциклы – одиночки:

Класс мотоциклов	Кубатура/см ³ .	Вес мотоцикла/кг
50	50	
65	65	53
85 (маленькие колеса)	85 – 2-тактные	63
	150 – 4-тактные	71

85 (большие колеса)	85 – 2-тактные	65
	150 – 4-тактные	73
125 (MX2)	100 – 144 – 2-тактные	88
	175 – 250 – 4-тактные	98
250 (MX1)	175 - 250 – 2-тактные	98
	290 - 450 – 4-тактные	102
500 (MX3)	290 - 500 – 2-тактные	102
	475 - 650 – 4-тактные	102

- Группа B1 – B2 мотоциклы с колясками:

Класс мотоциклов	Кубатура/см ³ .	Вес мотоцикла/кг
500	До 500 – 2-тактные До 750 – 4-тактные	Не регламентируется
750	350 – 750 – 2-тактные До 1000 – 4-тактные (двучилиндровые)	

Класс квадроциклов	Кубатура/см ³ .	Вес квадроцикла
Спортивные		Не регламентируется
Утилитарные		

- Группа E – снегоходы.

Допускаемые классы мотоциклов, квадроциклов, снегоходов указываются в положении и регламенте о соревновании.

К участию в соревнованиях допускаются мотоциклы, квадроциклы, снегоходы, прошедшие технический контроль.

5.2.2. Соревнования могут проводиться в одном или нескольких классах мотоциклов-одиночек и мотоциклов с коляской. Если программа соревнований включает заезды мотоциклов с коляской, то программа соревнований начинается с заездов мотоциклов–одиночек.

5.2.3. В зимних соревнованиях по мотокроссу/суперкроссу разрешается применение металлических шипов (см. п. 2.9.3.). Это обязательно указывается в положении. Участие в одном заезде мотоциклов с шипованными и нешипованными шинами запрещается.

5.2.4. К участию в соревнованиях по суперкроссу допускаются мотоциклы-одиночки в классе 125 (с рабочим объемом двигателя 100 см^3 – 144 см^3 – 2-тактные и 175 см^3 – 250 см^3 – 4-тактные) и в классе 250 (с рабочим объемом двигателя 175 см^3 – 250 см^3 – 2-тактные и 290 см^3 – 450 см^3 – 4-тактные).

5.3. Участники соревнований.

К участию в соревнованиях допускаются спортсмены по возрастному цензу, согласно ЕВСК и требований спортивных кодексов.

5.4. Виды соревнований.

По характеру зачета соревнования делятся на: личные, командные и лично-командные.

В личных соревнованиях выявляется мастерство каждого спортсмена, и результат засчитывается только ему.

В командных соревнованиях выявляется мастерство спортсменов каждой команды, но результат спортсмена засчитывается только команде.

Соревнования подразделяются на одноэтапные и многоэтапные.

В зависимости от ранга соревнования, количества участников, классов мотоциклов и других условий устанавливается количество и продолжительность заездов в каждом классе и каждой категории участников. Данная информация указывается в положении (регламенте) о соревнованиях.

5.5. Положение о соревновании.

5.5.1. Организатор обязан обеспечить участников Положением о соревновании, содержащим всю необходимую информацию о нем. В соответствии с положением каждый участник должен подать организатору свою предварительную заявку.

5.6. Трасса.

5.6.1. Трасса для мотокросса и кросса на квадроциклах и снегоходах может быть стационарной (постоянной) или временной и должна сооружаться только из естественных материалов (земля, песок и т.д.). Разметка и исполнение трассы должны осуществляться исходя, прежде всего из безопасности для гонщиков. Длина трассы должна быть не менее 1,5 км и не более 2 км. Ширина трассы в ее самом узком месте не может быть менее 5 м, а для мотоциклов с коляской - менее 6 м. (Рекомендуется ширина трассы в самом узком месте – не менее 8 м). Минимальная ширина трассы на первом повороте должна быть приблизительно

10 м. Трасса нигде не должна раздваиваться, однако, во время проведения тренировок допускается использование тюков из прессованной соломы в пластиковой оболочке для создания дополнительных дорожек на повороте. Свободное вертикальное пространство между трассой и любым возвышающимся над ней препятствием должно быть не менее 3 м.

5.6.2. Особое внимание с точки зрения безопасности гонщиков должно уделяться трамплинам, их конфигурации. В зоне приземления после трамплина ширина трассы должна быть минимум на метр шире, чем в зоне взлета. Не разрешаются многократные прыжки. Ими считаются прыжки, когда второй и/или третий горб находится в зоне приземления первого горба.

Участки трассы типа «гребенка» запрещаются. Участки трассы с волнообразной дорожкой неровностью могут быть включены в состав трассы. Расстояние между пиками волнообразных трамплинов должно быть приблизительно 10 м. Высота каждого из них ограничивается 80 см. Зона отрыва (взлета) может быть сконструирована в присутствии гонщиков.

5.6.3. Трасса не может быть утверждена, если она проходит по глубокой водной поверхности, очень скалиста или камениста или включает прямые участки, позволяющие развивать слишком высокую скорость. Она должна быть сделана таким образом, чтобы средняя скорость в гонке не превышала 55 км/час.

5.6.4. Трасса для суперкросса может быть стационарной (постоянной) или временной, под открытым небом или под крышей и должна сооружаться только из естественных материалов (земля, песок, глина и т.п. без камней). На трассах под открытым небом особое внимание должно уделяться отводу воды с пониженных участков.

Длина трассы под открытым небом должна быть не менее 400 м, в крытом помещении – не менее 300 м. Ширина трассы в ее самом узком месте – не менее 5 м и на ней не должно быть резких сужений или раздвоений. В зоне приземления после трамплина ширина должна быть минимум на метр шире, чем в зоне взлета. Свободное вертикальное пространство – не менее 3 м (см. диаграмму 3).

5.6.5. В соответствии со схемой трассы все ее участки должны быть пронумерованы. Трасса для мотокросса, кросса на квадроциклах и суперкросса должна полностью отвечать техническим требованиям и требованиям международных спортивных кодексов FIM и UEM.

5.7. Безопасность.

5.7.1. Зоны старта и финиша, парк гонщиков и все места, куда допускаются зрители, должны огораживаться забором достаточной высоты и прочности, чтобы сдерживать зрителей. В местах, предназначенных для гонщиков, механиков, показчиков, представителей промышленности и прессы, не допускается присутствие служебных собак.

5.7.2. С каждой стороны трассы, по всей ее длине, должна быть предусмотрена нейтральная зона безопасности для гонщиков и зрителей шириной не менее 1 м. Эта зона должна разграничиваться забором или естественным препятствием со стороны зрителей и колышками высотой до 50 см со стороны трассы (лучший вариант – отсыпка высотой 50 см с колышками наверху). Колышки должны быть легколомаемыми (деревянными или из другого гибкого материала диаметром не более 2,5 см) и могут соединяться между собой лентой (веревки запрещены).

5.7.3. В интересах безопасности гонщиков все препятствия типа деревьев, столбов, стен, скал и т.п. должны закрываться тюками из соломы или другого ударопоглощающего материала.

На трассе не должно быть никаких крупных камней, а те, которые могут появиться на ней в процессе гонки, должны убираться.

При необходимости трасса должна своевременно и правильно поливаться до и между заездами для обеспечения нормальных условий, как для гонщиков, так и для зрителей.

5.7.4. Трасса для суперкросса по всей длине должна разграничиваться флажками, лентами, соломенными тюками или транспарантами. Если используются колышки, см. пп. 1.8.2. и 1.8.3. Между всеми участками трассы должно быть расстояние не менее 3 м, а если это невозможно из-за ограниченности пространства, то для разделения смежных участков должны устанавливаться соломенные тюки в пластиковых мешках, но и при этом естественная зона безопасности между двумя смежными участками трассы должна оставаться не менее 1 м.

5.7.5. Между первым рядом сидений для зрителей и кромкой трассы должно быть расстояние не менее 8 м. Если это невозможно соблюсти, то необходимое количество рядов сидений должно оставаться незанятым. Для защиты зрителей в этой зоне с их стороны должен быть достаточно прочный и высокий забор или барьер.

5.7.6. Ширина трассы между смежными треками должна быть не менее 10 м друг от друга, и они должны быть построены таким образом, чтобы обеспечивать безопасность бригаде медиков и репортерам. Смежные треки должны быть разделены и защищены следующими средствами: деревянным или пластиковым забором и/или тюками из соломы; плотная веревка может быть использована для создания гибкого забора; однако ни один из этих материалов не может заменять флажки, обозначающие трассу. Особое внимание необходимо уделять смежным зонам, чтобы не давать преимущество какому-либо из гонщиков.

5.7.7. На трассе не разрешается использование шин, за исключением обозначения внутренней стороны круга (петли). Однако, могут использоваться только автомобильные шины, и они должны быть размещены в горизонтальном положении, при максимальной высоте приблизительно 500 мм. Только

естественный материал должен использоваться для их скрепления. В случае необходимости, может так же использоваться деревянная опора, для того, чтобы держать их скрепленными. Деревянная опора не должна быть выше шин.

5.7.8. Необходимо обеспечивать работу системы полива трассы, представляющую собой группу постоянных или временных устройств, которая регулировала бы степень запыленности трассы вовремя заезда. При необходимости трасса должна быть увлажнена до начала соревнований и поливаться между заездами, квалификацией, разогревом, тренировками и гонками, для создания нормальных условий заезда. Обеспечить безопасность и защитить гонщиков и зрителей от пыли. Система полива и напор воды должны быть достаточными, чтобы орошать всю трассу в любое время.

5.8. Зона старта.

5.8.1. Стартовая зона должна огораживаться забором и вход в неё должен контролироваться. Ширина трассы на линии старта должна обеспечивать старт в один ряд 40 мотоциклов-одиночек (для суперкросса – 20 мотоциклов) или 15 экипажей, либо 30 квадроциклов. Второй ряд допускается для мотоциклов с коляской. Линия старта должна быть расположена на ровном месте под углом 90 градусов к первому повороту таким образом, чтобы все стартующие гонщики, находящиеся в одном ряду, имели равные условия.

5.8.2. В мотокроссе и кроссе на квадроциклах длина прямой после старта (от линии старта до первого поворота) должна быть не менее 80 м и не более 125 м и на ней не должно быть никаких прыжков или колеи. В этой зоне могут находиться только необходимые должностные лица, фотокорреспонденты и телеоператоры.

5.8.3. В суперкроссе длина стартовой прямой должна быть в пределах 30-80 м, и ее поверхность вплоть до выхода из первого поворота должна быть ровной.

5.9. Стартовая машина.

5.9.1. На всех соревнованиях обязательно применение стартовой машины индивидуального типа. Она представляет собой прочную металлическую поперечную конструкцию, падающую назад или убирающуюся вниз при ее включении вручную или с помощью дистанционного управления. Механизм включения стартовой машины и ее оператор должны быть скрытыми.

5.9.2. Конструктивно стартовая машина должна быть сделана так, чтобы блокировать переднее колесо мотоцикла (квадроцикла), если гонщик стартовал до ее срабатывания. Кроме того, должно быть предусмотрено запорное устройство, чтобы угол подъема стартовой машины не превышал 80 градусов от земли. Минимальная высота стартовой машины – 50 см, максимальная – 52 см. Бетонированная площадка, используемая для установки стартовой машины, не должна быть шире 60 см.

5.9.3. На расстоянии 3 м от опущенной стартовой машины должно устанавливаться барьерное устройство, препятствующее откату гонщиками своих мотоциклов. Между этим барьером и зоной ожидания должно быть расстояние не менее 3 м для мотоциклов-одиночек и 6 м для мотоциклов с коляской (см. диаграмму 5).

Перед стартом каждого заезда организатор должен разравнивать место между противооткатным устройством и стартовой машиной.

На стартовой машине разрешается размещать рекламу при условии, что это никак не влияет на ее функционирование.

5.9.4. Стартовая машина для суперкросса должна быть индивидуального типа и шириной 20 м.

5.10. Предстартовый парк (Зона ожидания).

5.10.1. Стартовая зона должна включать предстартовый парк (зону ожидания), должным образом огороженную и имеющую систему опор для мотоциклов-одиночек. В ней должны быть вход для гонщиков, едущих из своего парка и выход на линию старта. Вход в неё ограничен только для лиц, имеющих на это право. Рекомендуемые размеры предстартового парка 8 м. на 40 м. Предстартовый парк должен быть огорожен (высота не менее 2 метров) и иметь служебный вход/выход. Должна быть соответствующая требованиям система полива дорожного покрытия. В предстартовой зоне должно быть два служебных выхода, позволяющих участникам легко входить и выходить из зоны.

Над входом в предстартовый парк обязательно иметь часы, видимые для всех и показывающие официальное время. Запрещается курить в этой зоне, для чего должны быть поставлены соответствующие таблички.

Внутри предстартовый парк должен быть разделен на запасную зону (запасные гонщики) и предстартовую зону. Эта зона должна быть отделена низким забором (барьером). Рекомендуется всем лицам в этой зоне быть соответствующим образом одетыми.

Предстартовый парк должен включать в себя 2 туалета.

5.11. Зона для ремонта и показа во время гонки.

5.11.1. Сбоку трассы должна предусматриваться огороженная зона для ремонта и показа, имеющая вход и выход, через которые гонщики могут свободно заезжать и выезжать во время гонки. Она должна быть хорошо видима гонщикам и не располагаться на повороте или вблизи трамплина. Въезд в эту зону со стороны парка гонщиков должен контролироваться судьей. В ней могут находиться только механики, представители промышленности и другие лица, имеющие такое право. Выезд из этой зоны на трассу должен также контролироваться судьей.

Данная зона должна располагаться на горизонтальной твердой поверхности и иметь условную минимальную длину 40 м. и ширину 10 м.

Крайне желательно иметь в этой зоне один или несколько мониторов, показывающих время и место каждого гонщика во время тренировок и заездов. Курение в этой зоне запрещено и при входе в неё со стороны парка гонщиков

должна быть соответствующая табличка. Рекомендуется, чтобы экипировка одежды всех людей, находящихся в этой зоне, соответствовала требованиям.

5.12. Финиш.

Окончание дистанции трассы (заезда) каждым участником соревнований фиксируется на линии финиша. Финишем считается момент пересечения линии финиша наиболее выступающей вперед частью мотоцикла. Спортсмен (экипаж) должен находиться в контакте со своим мотоциклом. Считается нормально финишировавшим гонщик (экипаж), который толкает неработающий мотоцикл и вместе с ним пересекает линию финиша.

5.13. Парк гонщиков.

5.13.1. По возможности парк гонщиков должен располагаться на ровном месте. Его размеры и покрытие (грунт) должны позволять свободное размещение в нем гонщиков, проезд и установку их транспорта при любой погоде. Особое внимание должно быть уделено стоку воды. Парк гонщиков должен иметь прямой выход в стартовую зону. Въезд в парк гонщиков со стороны трассы и выезд из него на трассу должны быть обязательно с одной и той же стороны линии финиша.

5.13.2. В парке гонщиков должна быть предусмотрена небольшая тренировочная дорожка, состоящая из двух смежных частей и разделенных между собой барьером из пластика или соломенных тюков, а также место для закрытого парка, в который ставятся мотоциклы по окончании последнего заезда. Минимальные размеры тренировочной дорожки: длина 50 м.; ширина 10 м. Тренировочная дорожка должна быть должным образом огорожена.

5.13.3. В парке гонщиков или рядом с ним должно быть отведено отдельное место для мойки мотоциклов, где должны быть специальные мойки высокого давления и/или краны с водой и источниками электричества.

В парке гонщиков должно быть минимум 8 душевых установок с горячей и холодной водой, 10 туалетов (5 мужских и 5 женских), 3 крана с питьевой водой, пункт медицинской помощи, противопожарный пост, крытая площадка для проведения мандатного и технического контроля с соответствующим оборудованием. Рядом с парком гонщиков или на его территории должен устанавливаться стенд для официальной информации (см. диаграммы 8 и 14).

Категорически запрещается установка в парке гонщиков временных заправочных станций.

5.14. Зона мойки мотоциклов.

Для участников должна быть предусмотрена зона мойки мотоциклов минимум с 20 огороженными площадками. 5 механических моек и 15 с

водопроводными кранами и электрическими розетками. Мойка должна иметь исправную систему слива. Курение на мойке запрещено, соответствующие таблички должны быть установлены при входе.

5.15. Другие сооружения и помещения.

5.15.1. При подъезде к трассе должно располагаться бюро соревнования. Для прессы должны быть предусмотрены рабочие помещения со столами, стульями, телефоном, факсом и копировальным аппаратом.

5.15.2. Для заседаний ГСК должно иметься специальное помещение, защищенное от шума во время гонки. Оно должно находиться на территории парка гонщиков или вблизи него.

5.15.3. Медицинское обеспечение соревнования возлагается на главного врача и его специальную бригаду, состав которой, а также количество и расположение постов на трассе определяется совместно с директором соревнования. Минимальное количество машин скорой помощи для официальных соревнований – три, одна из которых желательно с оборудованием для реанимации.

5.15.4. Пожарные посты должны располагаться, помимо парка гонщиков, на определенных местах вдоль трассы, а также в ремонтной зоне, предстартовом парке и зоне старта.

5.15.5. Должны быть предусмотрены место для комментатора и система громкой связи. Для удобства зрителей должны иметься трибуны, пункты питания, стоянка для автотранспорта, туалеты, медицинский пункт и противопожарный пост. Как в парке гонщиков, так и на территории, отведенной для зрителей должны устанавливаться и регулярно очищаться контейнеры для мусора.

5.16. Пункт хронометража и счета кругов.

5.16.1. На трассе должен быть оборудован пункт хронометража (вышка, здание, мобильная установка и т.п.), в котором могли бы спокойно разместиться и работать хронометристы и/или бригада счета кругов. Этот пункт должен располагаться прямо в створе линии финиша. С противоположной стороны трассы должна размечаться или наноситься белая вертикальная линия. Время прохождения контрольной линии фиксируется в момент её пересечения наиболее выступающей передней частью мотоцикла, квадроцикла, снегохода .

5.16.2. Непосредственно у линии финиша должны устанавливаться электронные или механические часы для показа времени гонки.

Судьи-счетчики кругов и секретариат соревнований должны размещаться в смежных, но изолированных друг от друга помещениях.

5.16.3. Рекомендуется производить отбор и определение мест на старте посредством квалификационной тренировки с засечкой времени с применением системы Система Электронного Хронометража Времени.

5.17. Посты сигнализации для судей на дистанции.

5.17.1. По всей трассе должно иметься достаточное количество постов для судей на дистанции, которые флагами (желтыми) информируют гонщиков о ситуации на трассе. Эти посты должны быть четко обозначены, хорошо видимы гонщикам, и обеспечивать необходимую безопасность работающим на них судьям.

Количество таких постов и их размещение должно быть таково, чтобы вся трасса находилась под контролем судей на дистанции (см. диаграмму 1).

Для каждого поста организатор должен составить список работающих на нем судей и передать его Президенту жюри до его первого заседания. На каждом посту должно быть два судьи (один с флагом, другой - без флага, для оказания помощи нуждающимся в ней гонщикам). Судьи должны быть одеты в форму или иметь нагрудники нейтрального цвета, но, ни в коем случае красного или желтого, чтобы не спутать с флагами.

После окончания всех заездов судьи на дистанции должны оставаться в распоряжении директора соревнования до истечения времени подачи протеста.

5.18. Дополнительные требования к трассам.

5.18.1. При проведении соревнований по суперкроссу с искусственным освещением освещенность всей трассы должна быть не менее 100 люкс. На случай аварии должны иметься два автономных источника питания.

На соревнованиях в зале особое внимание должно уделяться системе вентиляции и отвода газов и дыма, чтобы не создавать неудобств для зрителей и организаторов.

5.19. Официальные сигналы.

5.19.1. Официальная сигнализация осуществляется флагами размером 75 x 60 см следующим образом:

Флаг	Значение
Красный флаг	Всем обязательно остановиться. Все фальстарты сигнализируются красным флагом
Черный флаг и табличка с № гонщика	Остановиться данному гонщику
Неподвижный желтый флаг	Опасность, будьте внимательны и осторожны
Отмашка желтым флагом	Непосредственная опасность, быть готовым остановиться, обгон запрещен

Отмашка голубым флагом	Им должны пользоваться дополнительные судьи, только специалисты по данному флагу. Внимание: вас обгоняет гонщик, идущий на круг впереди
Зеленый флаг	Используется только судьей на старте
Черно-белый флаг в клеточку	Конец тренировки/гонки

5.20. Технический контроль и выбор мотоцикла, квадроцикла, снегохода.

5.20.1. До свободных тренировок в указанное в положении время должен быть проведен технический контроль. Каждый гонщик может использовать в соревновании максимум два мотоцикла /квадроцикла/ снегохода, которые прошли технический контроль, при этом каждый гонщик обязан представить на тех. контроль один мотоцикл /квадроцикл/снегоход под своим именем и номером.

Что касается второго мотоциклетного транспортного средства, есть две возможности:

- 1),гонщик может представить на контроль второй мотоцикл/квадроцикл/снегоход под своим именем и номером;
- 2),команда может представить на контроль второй мотоцикл (квадроцикл), которым могут воспользоваться несколько гонщиков. В этом случае, команда в момент контроля должна сообщить техкомиссару фамилии и номера гонщиков, которые имеют право использовать данный мотоцикл (квадроцикл).

5.20.2. Гонщик может поменять мотоцикл (квадроцикл) в любой момент, но не во время гонки. Окончательный выбор мотоцикла (квадроцикла) должен быть сделан за 10 минут до старта заезда и в зону ожидания должен быть поставлен только один мотоцикл (квадроцикл).

5.20.3. Если во время первичного технического контроля уровень шума окажется выше допустимого, мотоцикл (квадроцикл) может быть предъявлен для повторного контроля, до начала заезда.

5.20.4. В любое время: 1) По требованию технической комиссии гонщик должен предоставить на технический контроль мотоцикл (лы)/квадроцикл (лы); 2) Гонщик несет ответственность за содержание мотоцикла (ов)/квадроцикла (лов) в соответствующем правилам состоянии.

5.21. Тренировки.

5.21.1. Организатор соревнования в зависимости от его ранга обязан предусматривать тренировки накануне и/или в день соревнований. К тренировкам

допускаются только гонщики, прошедшие регистрацию и технический контроль и не имеющие медицинских противопоказаний. Продолжительность каждой свободной тренировки – не менее 20 минут, официальной тренировки с засечкой времени – не менее 20 минут. На тренировки гонщики (если их более 40) делятся на две группы, причем в группе А на одного гонщика больше, чем в группе Б, если их количество нечетное. Распределение гонщиков по группам осуществляется по жеребьевке. Расписание и продолжительность всех тренировок, а также принцип отбора и определения мест на старте (официальная тренировка с засечкой времени, отборочные заезды и т.п.) указываются в положении о соревновании.

Крайне желательно (для официальных соревнований обязательно) предусмотреть время и условия для опробования старта (5 минут) сразу после свободной тренировки в день соревнований или в день проведения отборочных заездов. При внесении каких-либо изменений в трассу после окончания тренировок гонщикам до старта предоставляется один круг для ознакомления с изменениями трассы.

Массовый старт при проведении опробования старта, свободной и официальной (с засечкой времени) тренировок не допускается.

Результаты официальной тренировки и/или отборочных заездов утверждаются на заседании жюри или главным судьей. Максимальное количество гонщиков, допускаемое на старт в каждом официальном заезде соревнования – 40 (30 экипажей). Два гонщика или два экипажа являются запасными.

5.22. Программа заездов

5.22.1. В зависимости от ранга соревнования, количества участников и классов мотоциклов и других условий организатор устанавливает количество и продолжительность заездов в каждом классе и каждой категории участников, указывая это в положении в соревновании. Однако, как общее правило, в многоэтапных официальных соревнованиях проводятся два заезда. Продолжительность заездов указывается в Положении о соревнованиях.

Интервал между заездами одного класса мотоциклов и одной категории участников должен быть не менее 75 мин. (в суперкроссе – не менее 20 мин).

5.22.2. Соревнования по суперкроссу проводятся по одной из следующих формул:

- А) 3-4 отборочных заезда, 2 заезда надежды, 2 полуфинала, 1 суперзаезд надежды и 1 финал, в котором начисляются очки. Количество гонщиков в отборочных заездах может быть разным, однако в финале должно быть не менее 15 гонщиков.
- Б) 2 отборочных заезда, 1 заезд надежды и 2 финала, причем очки начисляются в каждом финальном заезде.

Продолжительность тренировок и всех заездов в суперкроссе, а также формула проведения указываются в положении.

5.23. Порядок старта.

5.23.1. Перед каждым стартом в зоне ожидания (предстартовом парке) применяется следующая процедура:

за 25 мин. до старта	Открывается зона ожидания. (Гонщики могут приготовить места за стартовой машиной).
за 10 мин. до старта	Все мотоциклы (квадроциклы) должны быть поставлены в зону ожидания. Нарушившие это правило, исключаются из данного заезда и заменяются запасными гонщиками/экипажами (максимум два). В случае, если запланирован круг осмотра, спортсмены выезжают на него по желанию.
за 4 мин. до старта	После сигнала все, кроме гонщиков, одного механика для гонщика и должностных лиц - покидают эту зону. Гонщики начинают занимать стартовые места. Гонщики, у которых возникли технические проблемы на круге осмотра и не успевшие вернуться в зону ожидания вовремя - дисквалифицируются.
за 15 сек. до старта	Выход из зоны ожидания на старт закрывается, гонщик, имеющий технические проблемы, может выйти на старт только после того, как он будет дан.

Порядок выхода гонщиков на старт всех заездов определяется по их результату в квалификационной тренировке с засечкой времени. При большом количестве участников, для участия в квалификационной тренировке, все участники делятся по жеребьевке на группы «А» и «Б». В этом случае первым выходит на старт гонщик, имеющий лучшее время, независимо от группы, вторым – гонщик, имеющий лучший результат в другой группе. Третьим выходит гонщик, имеющий второе время в группе «А», затем – гонщик, имеющий второе время в группе «Б» и т.д.

Если засечки времени нет, то проводятся отборочные заезды. В этом случае первым выходит лучший гонщик из группы «А», затем лучший гонщик из группы «Б» и т.д.

В однодневных неофициальных соревнованиях допускается выпускать гонщиков на старт первого заезда по жеребьевке, а на последующие заезды – по результатам предыдущего заезда.

5.23.2. После того, как гонщик занял место на старте, он больше не может его менять, возвращаться в зону ожидания или получать помощь до старта. Если на старте у гонщика возникли технические проблемы, он должен ожидать помощи до завершения всей процедуры старта. Только после этого он может получить помощь своего механика на этом месте и затем стартовать. Нарушившие это правило исключаются из данного заезда. Запрещается пользоваться какими-либо упорами (подставками) для ног для облегчения старта.

5.23.3. Старт дается общий с работающими двигателями. Стартер поднимает зеленый флаг, и с этого момента гонщики находятся под его контролем, вплоть до того, как все гонщики займут места на старте. После этого стартер показывает табличку «15 сек.», по истечении 15 сек. показывает табличку «5 сек.», означающую, что через 5-10 сек. после ее показа будет приведена в действие стартовая машина.

5.23.4. В суперкроссе гонщики выходят из предстартового парка на старт с неработающими двигателями. Порядок выхода на старт следующий:

- на старт отборочных заездов (по жеребьевке) – по 12 гонщиков/10 кругов
- на старт заезда надежды (сначала выходят по очереди, занявшие 7 место в отборочных заездах № 1, 2 и 3, затем таким же порядком занявшие 8 место и т.д.) – 18 гонщиков/6 кругов
- на старт полуфиналов (по результатам отборочных заездов и заезда надежды) – по 15 гонщиков/10 кругов
- на старт суперзаезда надежды (сначала выходят по очереди, занявшие 9 место в полуфиналах №1 и 2, затем занявшие 9 место и т.д.) – 14 гонщиков/6 кругов
- на старт финала (по результатам полуфиналов и суперзаезда надежды) – 20 гонщиков/20 кругов

5.25. Фальстарт.

5.25.1. В случае фальстарта будет дан повторный старт. Всем гонщикам показывается красный флаг, и они должны вернуться в зону ожидания для повторного старта в возможно короткое время. После фальстарта замена мотоцикла не разрешается, и резервные гонщики не используются.

По рекомендации главного судьи соревнований гонщик(и), допустивший(е) фальстарт могут быть исключены из повторного старта.

5.26. Ремонтные работы во время гонки.

5.26.1. Гонщики имеют возможность производить ремонт или заменять глушитель, но только в ремонтной зоне (зоне механиков).

5.27. Замена колясочника

5.27.1. Во время соревнований замена колясочника не разрешается.

5.28. Остановка заезда

5.28.1. Главный судья имеет право по своей инициативе остановить раньше времени любую тренировку или заезд, аннулировать частично или полностью соревнование по соображениям срочной безопасности или другим случаям форс-мажор. В этом случае показывается красный флаг.

5.28.2. Если заезд остановлен до истечения половины положенного времени (например, время заезда 30 мин. плюс два круга, половина в данном случае составляет 15 мин.) то заезд повторяется. Все гонщики возвращаются в свой парк, и новый старт будет дан через 30 мин. после показа красного флага. При этом разрешается заменять мотоцикл, но не позже, чем за 10 мин. до нового старта. Главный судья может рекомендовать жюри исключить одного или нескольких гонщиков, виновных в остановке заезда и не допустить их к новому старту. Запасные гонщики могут участвовать в новом старте, если кто-то из основных гонщиков не может далее участвовать или был исключен из заезда. Если заезд остановлен на более поздней стадии, места гонщиков распределяются по результатам круга, предшествующего остановке. Гонщики, по вине которых заезд был остановлен, классифицируются после гонщиков, проехавших такое же или большее количество кругов.

5.28.3. За исключением фальстарта, заезд может быть остановлен и повторен только один раз. Если же заезд пришлось остановить второй раз до истечения половины установленного времени, то он считается не состоявшимся.

5.28.4. В соревнованиях по суперкроссу остановить заезд или отменить полностью или частично может только сам главный судья или по просьбе директора соревнований.

Если главный судья остановил заезд до того, как лидер прошел половину кругов (в финале – три четверти кругов), заезд повторяется. Порядок выхода на старт повторного заезда – по местам, которые гонщики занимали на круге, предшествовавшем остановке заезда.

Если же заезд остановлен на более поздней стадии, места определяются по результатам круга, предшествующего остановке заезда.

5.29. Поведение гонщика и помощь ему на трассе.

5.29.1. В любой момент гонщик обязан соблюдать правила соревнований и на трассе вести себя ответственным образом, не подвергая опасности других гонщиков и участников соревнования. Направляясь медленно в парк гонщиков

или ремонтную зону, гонщик должен выбрать траекторию своего движения, которая не мешает движению остальных гонщиков. Общие интересы безопасности требуют, чтобы каждый гонщик был физически и умственно способен полностью контролировать свой мотоцикл и сообщал главному врачу соревнования о любых проблемах медицинского характера, которые у него могут возникнуть.

5.29.2. Гонщики обязаны присутствовать на всех брифингах, устраиваемых для них, и быть в курсе всей предоставляемой информации.

5.29.3. Любая посторонняя помощь гонщикам на трассе во время тренировок и заездов запрещается, исключая случаи, когда она оказывается в интересах безопасности судьями на дистанции, назначенными организатором. Нарушившие это правило наказываются по предложению главного судьи. Судьи на дистанции могут также оказать помощь в подъеме упавших мотоциклов, перемещении их в безопасное место или удерживая их во время ремонта. Однако любой ремонт или настройка должны производиться только самим гонщиком без посторонней помощи. Категорически запрещается оказывать помощь гонщику в запуске двигателя. Во время тренировок и заездов консультации между членами команды и гонщиками возможны только в ремонтной зоне. Гонщики, останавливающиеся сбоку трассы для консультаций с другими лицами, могут мешать движению других гонщиков, поэтому такие действия будут рассматриваться как посторонняя помощь. Допускаются только следующие виды сигналов между гонщиками и обслуживающими его лицами: информация о времени и положении и жесты гонщиков. Связь с гонщиками по радио категорически запрещается.

5.29.4. Гонщики могут беспрепятственно заезжать в ремонтную зону для ремонта или замены любой детали мотоцикла, кроме рамы, которая пломбируется во время техосмотра. Въехав в ремонтную зону, гонщики должны полностью остановиться. Заправка топливом в ремонтной зоне разрешается только с выключенным двигателем. Гонщики, заехавшие во время отборочных или основных заездов в парк гонщиков, больше не могут продолжить данный заезд.

5.29.5. Запрещается срезать трассу. Любая попытка получить преимущество путем срезки трассы во время отборочного заезда, квалификационной тренировки или основного заезда наказывается исключением.

Если гонщик ненамеренно вышел за пределы трассы, он должен продолжать движение дальше, стараясь осторожно вернуться на трассу как можно ближе к месту съезда с неё, не получая при этом никакого преимущества.

5.30. Пересечение линии финиша.

5.30.1. Время пересечения линии финиша фиксируется в момент пересечения ее наиболее выступающей передней частью мотоцикла /квадроцикла/снегохода.

5.31. Технический контроль и проверки.

- **контроль шума после каждого заезда**

Сразу после окончания каждого заезда проводится контроль шума трех мотоциклов (квадроциклов), определенных жеребьевкой. Гонщик, мотоцикл или квадроцикл которого превышает установленный уровень шума после гонки, наказывается одной штрафной минутой, добавляемой ко времени гонщика в данном заезде и он классифицируется вместе с гонщиками, имеющими такое же количество кругов в соответствии с его временем. Если же, по мнению главного судьи, нарушение было неумышленным и/или вызвано аварийным случаем и при этом характеристики мотоцикла (квадроцикла) не изменились, то он может рекомендовать жюри отменить наказание. Однако гонщик может произвести ремонт и должен в этом случае предъявить свой мотоцикл (квадроцикл) для контроля перед очередным стартом.

- **заключительный контроль**

Сразу после последнего заезда первые три мотоцикла (квадроцикла), занявшие первые три места в заезде должны быть поставлены в закрытый парк для технического контроля и оставаться там в течение 30 минут после финиша победителя на случай протеста или дополнительного осмотра.

- **контроль топлива**

В любой момент соревнования может быть проведена проверка топлива. Гонщик, топливо которого не соответствует техническим требованиям, из соревнования исключается, и набранные им очки и призы аннулируются. Он также должен возместить все расходы по контролю и к нему могут быть применены дополнительные санкции.

5.32. Результаты

5.32.1. Победителем заезда считается гонщик, первым пересекший линию финиша. Следующие за ним гонщики останавливаются после прохождения линии финиша. Все гонщики, участвовавшие в заезде, классифицируются в порядке их финиша с учетом количества пройденных кругов. Не получают результата гонщики:

- не финишировавшие в течение 5 мин. после победителя (в суперкроссе – 2 мин., а если трасса длиннее 1 км – 3 мин.)
- не прошедшие $\frac{3}{4}$ кругов, пройденных победителем, если это оговорено в Положении о соревнованиях.

Если $\frac{3}{4}$ кругов не соответствуют целому числу, результат увеличивается до следующего целого числа.

5.32.2. Заезд считается официально законченным по завершении круга, в котором победителю был показан финишный флаг.

Если флаг финиша по ошибке был показан позже официального времени, то места определяются в порядке гонки на момент официального времени, а если был показан ранее официального времени, то по порядку гонки на момент показа финишного флага.

5.32.3. Если соревнование проводится в несколько заездов, его победителем считается гонщик, набравший наибольшее количество очков, независимо от числа заездов, которые он закончил. В случае равенства очков учитывается большее

количество лучших мест (первое, второе и т.д.) Если и в этом случае сохраняется равенство, окончательный результат определяют очки последнего заезда, а в случае равенства – очки предпоследнего заезда и т.д.

5.32.4. В каждом заезде классифицированным гонщикам начисляются, как правило, следующие очки:

1 место - 25 очков	6 место - 15 очков	11 место - 10 очков	16
2 место - 22 очков	7 место - 14 очков	12 место - 9 очков	17
3 место - 20 очков	8 место - 13 очков	13 место - 8 очков	18
4 место - 18 очков	9 место - 12 очков	14 место - 7 очков	19
5 место - 16 очков	10 место - 11 очков	15 место - 6 очков	20
место – 5 очков			
место – 4 очка			
место – 3 очка			
место – 2 очка			
место – 1 очко			

5.32.6. В неофициальных одноэтапных соревнованиях, проводимых в несколько заездов, допускается определять их победителя по наименьшей сумме мест, занятых в заездах. В случае равенства суммы мест, первенство определяется аналогично п. 1.30.4.

Гонщик, не получивший зачета в одном из зачетных заездов, классифицируется после гонщиков, имеющих зачет во всех зачетных заездах. В этом случае при равенстве суммы мест у двух (нескольких) спортсменов, преимущество имеет гонщик, получивший зачет или имеющий лучший результат в последнем, затем предпоследнем и т.д. заезде соревнований.

5.32.7. Командные результаты

Результаты команд определяются по сумме очков, начисленных членам команды, по следующей таблице:

ме ст о	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
О чк и	45	42	40	38	36	35	34	33	32	31	30	29	28	27	26	25	24	23	22	21
ме ст о	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40
О чк	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	9	8	7	6	5	4	3	2	1

и	0	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0								
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	--	--	--	--	--	--	--	--

Порядок определения итоговых мест указывается в положении о соревновании.

Определение личных мест по итогам командных соревнований допускается только для присвоения спортивных званий и разрядов и только в соответствии со статьями 1.30.2.-1.30.6. настоящих правил.

5.32.8. В лично-командных соревнованиях очки для командного зачета начисляются только за места, фактически занятые спортсменами в личном зачете.

5.4. Технические требования к мотоциклам, квадроциклам и снегоходам.

5.4.1. Общие спецификации.

Нижеследующие спецификации относятся к мотоциклам и квадроциклам всех групп и классов на всех национальных соревнованиях, если иное не оговорено отдельно в положении о соревновании.

Количество цилиндров определяется количеством камер сгорания. В классе 125 куб. см допускаются только одноцилиндровые двигатели. Запрещается применение титана для изготовления рамы, передней вилки, руля, маятника и колес. Для осей колес запрещается также использование легких сплавов. Однако допускается применение болтов и гаек из титанового сплава. Применение титана может быть определено прямо на месте магнитным или химическим способом. Титан является немагнитным материалом и не реагирует на воздействие 3% раствора азотной кислоты, тогда как на стали остается черное пятно. Алюминиевый сплав определяется визуально. Устройство для пуска двигателя обязательно. Для обеспечения безопасности гонщика и колясочника ведущая (моторная) звездочка цепного привода заднего колеса, должны закрываться щитком.

5.4.2. Выхлопные трубы.

5.4.2.1. Выхлопные трубы и глушители должны соответствовать действующим нормам шума. На мотоциклах-одиночках конец выхлопной трубы на расстоянии не менее 30 мм должен быть горизонтальным и параллельным оси мотоцикла (допуск ± 10 градусов) и не выходить за корпус глушителя более чем на 5 мм. Все острые края должны закругляться радиусом не менее 2 мм. Конец выхлопной трубы мотоцикла-одиночки не должен выходить за вертикальную касательную к задней шине (см. диаграмму А).

5.4.2.2. Выхлопные газы должны выходить из трубы назад горизонтально (на мотоциклах с коляской - под углом максимум 30 градусов к осевой линии мотоцикла) и не поднимать пыль (снег), попадать на колеса или создавать какие-либо неудобства для колясочника или других гонщиков. Все меры должны быть приняты, чтобы не допустить утечки масла на трассу.

5.4.3. Руль.

5.4.3.1. Ширина руля мотоциклов-одиночек и с коляской - не менее 600 мм и не более 850 мм.

5.4.3.2. Поперечина руля, а если ее нет, то центральная часть руля должна закрываться мягким материалом. Концы руля должны быть закрыты резиной. Если используются щитки для рук, они должны быть из небьющегося материала.

5.4.3.3. Запрещается ремонт рулей из легких сплавов путем сварки.

5.4.4. Рычаги

5.4.4.1. Все рычаги управления (сцепления, тормозов и т.д.) должны в принципе оканчиваться шариком диаметром не менее 19 мм, который может быть также расплюснут, но в любом случае края должны быть закруглены и толщина расплюснутой части должна быть не менее 14 мм. Шарик должен составлять одно целое с рычагом (см. диаграммы Б и Г).

5.4.4.2. Каждый рычаг (ручной или ножной) должен устанавливаться на независимом шарнире.

5.4.4.3. Рычаг тормоза, если он посажен на оси подножки, должен действовать в любых случаях, даже если подножка согнута или деформирована.

5.4.5. Дроссельная заслонка и прерыватель зажигания.

5.4.5.1. При отпускании ручки управления дроссельной заслонкой она должна закрываться сама.

5.4.5.2. Мотоциклы с коляской и квадроциклы должны оборудоваться прерывателем зажигания, который в случае отделения водителя от мотоцикла или квадроцикла должен разрывать первичную цепь зажигания. Он должен располагаться как можно ближе к середине руля и приводиться в действие неэластичным шнуром соответствующей длины и толщины, который крепится к правой руке водителя мотоцикла и к поясному ремню водителя квадроцикла. Допускается шнур, свернутый в спираль типа телефонного длиной не более 1 м.

5.4.5.3. На мотоциклах-одиночках прерыватель должен устанавливаться на левой или правой стороне руля в пределах досягаемости от рукоятки, чтобы можно было выключить двигатель.

5.4.6. Подножки.

5.4.6.1. Подножки должны быть откидывающиеся с автоматическим возвратом и закруглены на концах радиусом не менее 8 мм (см. диаграммы А и Г).

5.4.7. Тормоза.

5.4.7.1. Все мотоциклы должны иметь не менее 2-х отдельно действующих тормозов (по одному на каждое колесо).

5.4.8. Грязевые щитки и защита колес.

5.4.8.1. Щитки должны закрывать обе стороны колеса. Передний щиток должен закрывать не менее 100 градусов окружности колеса. Угол, образуемый линией от переднего края щитка до центра колеса и горизонтальной линией, проходящей через ось колеса, должен составлять 45-60 градусов. Угол, образуемый линией от заднего края щитка до центра колеса и горизонтальной линией, проходящей через ось колеса, не должен превышать 20 градусов. Задний щиток должен устанавливаться под углом 25 градусов. Края щитков должны быть закруглены радиусом не менее 8 мм и не более 60 мм (см. диаграммы А и Г). Щитки должны быть только из гибкого материала (например, пластика).

5.4.8.2. При применении литых или кованых колес спицы должны быть закрыты сплошным диском.

5.4.9. Колеса, обода и шины.

5.4.9.1. Все шины измеряются на колесе в сборе при давлении 1 кг/см² и на участке шины, образующем угол 90 градусов от земли.

5.4.9.2. Любые изменения в ободах или спицах интегрального колеса (литого, кованого, клепаного и т.д.) фабричного изготовления или в традиционном съемном ободе, за исключением спиц, клапанов и фиксирующих болтов, не допускаются.

5.4.9.3. Не допускается применение шин с протектором типа «черпака» и/или с шашками высотой более 19,5 мм, а также с шипами, цепями и т.п.

Только в зимнее время разрешается применение шипов высотой не более 7 мм от поверхности шины (шашки), с плоской цилиндрической верхней частью диаметром не менее 2,5 мм. Это оговаривается в положении.

5.4.10. Дополнительные спецификации для мотоциклов с коляской.

5.4.10.1. Привод должен осуществляться только на заднее колесо мотоцикла.

5.4.10.2. Руль крепится прочно к вилке выше центра сидения. Должна устанавливаться верхняя траверса, которая, как и руль, не может крепиться к неподвешенной части подвески переднего колеса.

5.4.10.3. Для уменьшения негативных явлений при управлении разрешается смещение колеи переднего колеса относительно колеи заднего колеса максимум на 75 мм.

5.4.10.4. Коляски на шарнирах категорически запрещены. Если коляска не образует одно целое с рамой, она должна крепиться к мотоциклу минимум в трех точках. Места крепления не должны двигаться. Если угол наклона коляски (развал) регулируется, то система ее крепления должна обеспечивать прочную и надежную фиксацию.

5.4.10.5. Минимальные размеры коляски: длина - 1000 мм, ширина - 400 мм, высота щитка колясочника - 300 мм.

5.4.10.6. Дорожный просвет мотоцикла с коляской при полной нагрузке не должен быть менее 175 мм. Расстояние между колеями заднего колеса мотоцикла и колеса коляски (замер по средней линии) должно быть не менее 800 мм и не более 1150 мм. Заднее колесо мотоцикла и колесо коляски должны закрываться прочным материалом. Выхлопная труба, установленная с противоположной от коляски стороны, не должна отстоять более чем на 330 мм от осевой линии мотоцикла, а если она установлена со стороны коляски, то превышать ширину коляски. Конец выхлопной трубы не должен выходить за вертикальную касательную к задней части заднего колеса мотоцикла или заднего края коляски, если она короче мотоцикла (см. диаграмму Г).

5.4.10.11. Номерные таблички (знаки)

5.4.10.11.1. Номерные таблички должны быть плоскими или слегка выпуклыми (не более 50 мм) прямоугольной формы размером не менее 285 x 235 мм и сделаны только из гибкого материала (например, пластика) (см. диаграммы В и Е).

5.4.10.11.2. Один номерной знак крепится спереди с наклоном не более 30 градусов от вертикали. Между цифрами могут делаться отверстия. Два других устанавливаются с каждой стороны мотоцикла выше горизонтальной линии, проведенной через ось заднего колеса, и сзади вертикальной линии, проведенной на расстоянии 200 мм позади подножки водителя. У мотоцикла с коляской номерной знак крепится с наружной стороны коляски. Вместо съемных табличек разрешается наносить матовой краской фон такого же размера.

5.4.10.11.3. Цифры должны быть легко читаемыми и фон должен быть матовым во избежание бликов. Минимальные размеры цифр: высота цифр – 140 мм, толщина цифр – 25 мм, ширина цифр - 80 мм. Расстояние между цифрами - не менее 15 мм (см. диаграмму Е). Примеры написания цифр приводятся в диаграмме Ж. Должна использоваться английская система написания, т.е. единица как палка, семерка - без поперечной палочки.

5.4.10.11.4. В зависимости от класса мотоциклов и вида соревнований устанавливаются различные цвета фона и цифр номерных табличек, которые аналогичны и для квадроциклов:

Класс, куб. см	фон	цифры
50, 85, 150, 250,	белый	черные

65, 125, ЕМХ 2	черный	белые
ЕМХ «Женщины»	голубой	белые
250	зеленый	белые
500 и с коляской	желтый	черные
650 и с коляской	черный	белые
750 и с коляской	белый	черные
1000-1300	красный	белые
суперкросс	белый	черные

5.4.11. Топливо и смазочные материалы.

5.4.11.1. Разрешается использование только неэтилированного бензина с октановым числом не выше 102 (по исследовательскому методу) или 90 (по моторному методу). За исключением масел, никакие добавки к топливу не разрешаются. Бензо-масляная смесь для двухтактных двигателей не должна иметь большее октановое число, чем у исходного бензина. В качестве окислителя может использоваться только атмосферный воздух.

5.4.11.2. Запрещается заправлять мотоциклы при работающем двигателе. Нарушившие это правило исключаются из соревнований.

5.4.12. Экипировка и шлема спортсменов.

5.4.12.1. На тренировках и соревнованиях гонщики и колясочники должны быть обязательно экипированы следующим образом:

- Для мотокросса: шлем установленного образца в хорошем состоянии, брюки и перчатки из прочного материала, мотоботы из кожи или равнозначного материала, рубашка из соответствующего материала, защитные очки из небьющегося материала.
- Для квадроциклов: то же самое плюс теплая одежда.

5.4.12.2. Материал считается эквивалентным коже, если по следующим характеристикам (огнестойкость, сопротивление на истирание, коэффициент трения по асфальту, гигроскопичность, нетоксичность и тугоплавкость) он соответствует яловой коже толщиной 1,5 мм.

5.4.12.3. Шлем должен обязательно иметь систему крепления с помощью ремешка под подбородком. Конструкция шлема должна позволять снять его с головы спортсмена в любой ситуации, просто расстегнув или перерезав ремешок.

Шлем должен быть предъявлен на технический контроль перед тренировкой и после каждого происшествия, сопровождавшегося ударом (падение, столкновение и т.п.). Если шлем не соответствует требованиям или поврежден, технический комиссар может потребовать заменить его другим, а при невозможности - может не допустить спортсмена к соревнованию.

5.4.12.4. Номера гонщиков, наносимые на нагрудники или рубашку, должны удовлетворять следующим требованиям:

- цвет номера должен резко контрастировать с фоном нагрудника или рубашки
- ширина номера: минимум 10 см, если номер из одной цифры минимум 20 см, если номер из двух цифр минимум 25 см, если номер из трех цифр
- высота номера: минимум 20 см
- расстояние между цифрами: 1,5 см
- ширина линии: 3 см
- минимальное свободное пространство вокруг номера без рекламы: 5 см.

Номера должны обязательно носиться во время тренировок и гонки.

5.4.13. Технический контроль.

5.4.13.1. В соответствии с распоряжением, указанным в положении о соревновании, каждый гонщик или его механик должен предъявить на технический контроль мотоцикл/квадроцикл и шлем на предмет соответствия техническим требованиям, весовым данным и уровню шума. Технический комиссар может потребовать личной явки гонщика. Результаты технического контроля и список допущенных мотоциклов или квадроциклов доводятся в письменной форме до сведения жюри или главного судьи. Глушитель должен маркироваться, а рама опломбироваться.

5.4.13.2. Максимально допустимый уровень шума мотоциклов одиночек - 96 дБ (А), мотоциклы с колясками и квадроциклов - 104 дБ (А). Замер шума производится при работающем двигателе и выключенной передаче при достижении следующего числа оборотов двигателя в зависимости от рабочего объема:

до 85 куб. см	- 8000 об./мин.
свыше 85 и до 125 куб. см	- 7000 об./мин.
125 куб. см. – 150 куб. см.	- 6000 об./мин.
(4-тактные)	
свыше 125 и до 250 куб. см	- 5000 об./мин.
свыше 250 и до 500 куб. см	- 4500 об./мин.
свыше 500 куб. см	- 4000 об./мин.

Микрофон устанавливается на расстоянии 50 см от выхлопной трубы под углом 45 градусов от средней линии конца трубы и на высоте 20 см от уровня земли. Если это невозможно, замер может производиться под углом 45 градусов вверх. Если число цилиндров более одного, то шум замеряется у конца каждой трубы. Число оборотов зависит от средней скорости поршня, которая соответствует его ходу и выражается следующей формулой:

$$\text{Число оборотов} = \frac{30000 \times \text{см}}{1}$$

Где: см - средняя фиксированная скорость поршня = 13 м/с. 1 - ход поршня в мм.

Во время замера уровень окружающего шума в радиусе 5 м не должен превышать 90 дБ (А). Все данные уровня шума относятся к температуре воздуха + 20 °С. При температуре окружающего воздуха ниже +10 °С допуск составляет +1 дБ (А), а при температуре 0 °С - допуск составляет +2 дБ (А). При замере шума после заезда допускается превышение шума для мотоциклов на 2 дБ (А), а для квадроциклов на 1 дБ (А).

5.4.13.3. Приборы для замера шума должны соответствовать международным нормам ISE 651 первой или второй степени. Шумомер должен иметь эталон для контроля и настройки. Для технического контроля должен иметься двойной комплект измерительных инструментов (тахометр, шумомер, калибр). Замеры не производятся во время дождя или чрезмерной влажности, а при сильном ветре мотоцикл нужно ставить так, чтобы шумы уходили вперед от микрофона. Округление всегда производится в меньшую сторону, например 100,9 дБ (А) = 100 дБ (А). При использовании прибора типа 1 вычитать 1 дБ (А), а типа 2 – 2 дБ (А). Все допуски складываются.

4.4.14. В соревнования по кроссу на квадроциклах и снегоходах применяются соответствующие мотоциклетные транспортные средства серийного производства.

6. СУПЕРМОТО.

6.1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

6.1.1. Супермото – дисциплина мотоциклетного спорта, соревнования по которому проводятся на комбинированной трассе, частично с твердым покрытием (асфальт) и частично с естественным или искусственным грунтом и с естественными препятствиями.

6.1.2. В соревнованиях разрешается участвовать на мотоциклах-одиночках и квадроциклах, как определено в правилах по мотокроссу.

В соревнованиях по супермото разрешается участвовать мотоциклам-одиночкам и квадроциклам одного или более классов до 1000 куб. см.

6.1.3. Дистанция для соревнований по супермото должна состоять примерно на 70% из асфальтированных дорог и на 30% из естественного материала (песок, глина, с примесью цемента на 3-4%).

Дистанция не может быть менее 1 км и не должна превышать 3 км.

Ширина трассы в самом узком месте не может быть менее 8 м (реальная ширина проезда) для мотоциклов-одиночек и квадроциклов. Свободное

вертикальное пространство между трассой и любым возвышающимся над ней препятствием должно быть не менее 3 м.

Тип трассы должен быть таким, чтобы ограничивать среднюю скорость до максимально разрешенной регламентом.

Многократные трамплины (двойные, тройные и т.п.) запрещены. Расстояние между трамплинами должно быть не менее 30 м (от верхней границы одного трамплина до верхней границы следующего). Многократные трамплины разрешаются только в том случае, если вторые и/или третьи, т.д., трамплины (трамплин) находятся (находится) в пределах зоны приземления первого или второго, т.д., трамплина соответственно. Трамплины на асфальтовой части дистанции запрещены. Наклонные повороты запрещены на части дистанции из естественных материалов.

6.1.4. Зоны старта, финиша, стоянки и места вокруг трассы, куда допускается публика, отгораживаются забором. Забор перед зрителями должен быть достаточно крепким и высоким, чтобы сдерживать зрителей.

Применение сторожевых собак в местах, предназначенных для гонщиков, механиков, сигнальщиков, представителей прессы и индустрии гонок, запрещено.

По сторонам трассы необходимо оборудовать нейтральную зону безопасности, как минимум, 1 метр в ширину для безопасности публики и гонщиков. Данная зона должна ограничиваться забором или естественным препятствием со стороны зрителей и указателями дистанции со стороны трассы.

Указатели дистанции в зоне безопасности не должны превышать 500 мм в высоту и должны соединяться лентой. Данные указатели изготавливаются из дерева (их легко сломать) или гибкого материала.

Тюки соломы или другой материал, смягчающий удар, необходимо разместить для защиты гонщиков вокруг всех препятствий: деревьев, столбов, стен, скал, т.п..

Трасса должна быть очищена от больших камней. Те камни, которые появляются на поверхности во время гонки, необходимо незамедлительно удалять.

При необходимости, грунтовую часть трассы нужно правильно увлажнить, затратив необходимое количество времени перед гонкой/заездом и между гонками/заездами для того, чтобы обеспечить требуемые гоночные условия, безопасность и защиту зрителей и гонщиков от пыли.

Значительные повреждения трассы, возникшие во время прохождения гонки, необходимо устранить до следующего заезда.

6.1.5. Для обслуживания трассы должна присутствовать необходимая тяжелая техника для естественной части, а также вакуумная подметательно-уборочная машина для асфальтовой части трассы.

6.1.5. Парк гонщиков и зона старта должны быть связаны напрямую. Парк должен быть оборудован соответствующими санитарными помещениями и зоной для ожидания на старте. Помимо этого, в парке необходимо разместить соответствующее оборудование для технической проверки, ремонта и дозаправки. Поверхность парка гонщиков должна позволять соревнующемуся транспорту передвигаться по ней при любых погодных условиях.

6.1.6. Минимальная зона для одного мотоцикла должна составлять не менее 1 м, а для квадроцикла – не менее 2 м.

6.1.7. Хронометрирование и подсчет кругов должны проводиться строго на линии финиша.

6.1.8. Для выполнения своих обязанностей на международных соревнованиях хронометрист должен использовать:

1. Первоклассный хронометр с делениями в 1/10 секунды с двойным перехватывающим механизмом, синхронизированным с текущим временем;
2. Электромеханическое устройство записи для регистрации времени с точностью до 1/10 секунды или меньше, синхронизированное с текущим временем дня;
3. Автоматический прибор, синхронизированный с текущим временем дня и регистрирующий время с точностью до 1/100 секунды. Для такого прибора необходимо иметь сертификат, как точности хронометража, так и соответствия условиям, в которых он будет применяться;
4. Официальный хронометрист международного соревнования обязан иметь в своем распоряжении резервный хронометр (как указано в пункте 1) для проверки используемых приборов.
5. Описанные выше приборы должны иметь сертификат высшего качества точности от официальной национальной обсерватории или Института времени. Сертификат должен быть получен не ранее чем за 2 года до начала соревнований.

6.1.9. В соревнованиях по супермото допускаются спортсмены в возрастных категориях, предусмотренных ЕВСК.

6.1.10. Спортсмены допускаются к старту только после прохождения мандатной, технической и иных комиссий.

6.2. По общему правилу проведение тренировочных заездов запрещено в течение часа до старта гонки. В исключительных случаях КСК может разрешить тренировку в это время.

6.3. Общее время езды в соревновании каждого гонщика не должно превышать 100 минут.

6.4. Процедура старта.

6.4.1. Гонщики занимают места на стартовой решетке в соответствии с результатами квалификационных заездов.

6.4.2. Максимальное число стартующих:

	Тренировки	Гонки
- Мотоциклы-одиночки	30	30
- Квадроциклы	20	20

6.4.3. Массовые старты даются при работающих двигателях. Рекомендуется давать старт с помощью таблички «15 секунд» и трехцветного светофора.

6.4.4. Все фальстарты должны показываться отмашкой красного флага. Гонщики должны будут вернуться в зону ожидания, и повторный старт будет произведен как можно быстрее.

6.4.5. Гонщик, по чьей вине произошел фальстарт, будет наказан добавлением 20 секунд к его времени в этом заезде.

6.5. При возникновении неотложных причин, связанных с безопасностью, или других случаях форс-мажора ГСК имеет право по своей инициативе преждевременно остановить гонку/заезд или отменить соревнование частично или полностью.

Если гонка/заезд остановлен в любое время в течение первых «Х минут/кругов» (половина времени гонки/дистанции). Гонщики возвращаются в парк гонщиков и готовятся к перезаезду, который происходит через 30 минут после остановки гонки/заезда. Замена мотоциклов разрешается. Окончательный выбор должен быть сделан за 10 минут до повторного старта.

Запасные гонщики могут принять участие в повторном старте, если после первого старта один или несколько гонщиков не могут участвовать в повторном старте или дисквалифицированы ГСК.

ГСК может дисквалифицировать одного или нескольких гонщиков, признанных виновными в остановке гонки/заезда, и отстранить их от повторного старта.

Если гонка/заезд остановлен после «Х минут/кругов» (половина времени гонки/дистанции), гонка/заезд считается завершенным. Порядок финиша основывается на местах, занимаемых гонщиками на круге до показа красного

флага. Любой гонщик или гонщики, которых ГСК определит как виновников остановки гонки/заезда, будут поставлены за гонщиками, завершившими такое же и большее количество кругов.

Кроме случаев фальстарта гонка/заезд может иметь только один повторный старт. Если необходимо, гонка/заезд будет остановлена второй раз, и объявлена недействительной и не имеющей юридическую силу.

6.6. Посторонняя помощь, сокращение дистанции.

Гонщикам не разрешается использовать на старте вспомогательные приспособления (стартовые блоки, другие подъемные приспособления, и т.д.)

Запрещена любая посторонняя помощь гонщикам на дистанции прохождения хронометрированных тренировочных заездов и/или квалификационных заездов и/или гонок/заездов, за исключением помощи, оказанной судьей на трассе, выполняющим свои обязанности для обеспечения безопасности. Наказание за нарушение этого правила – дисквалификация.

У края трассы должна быть выделена зона для ремонта во время тренировок и гонок/заездов. В этой специальной зоне могут находиться только механики, которые нужны для выполнения ремонта и регулировок, сигнальщики и представители Индустрии.

Дозаправка топливом проводится при выключенных двигателях.

Гонщик, въехавший в зону для ремонта должен остановиться перед возвращением на трассу. Нарушение наказывается дисквалификацией из соответствующей гонки/заезда.

Радиосвязь с гонщиками запрещена.

Сокращение дистанции запрещено. Попытки улучшить свой результат, сокращая дистанцию, наказываются дисквалификацией из соответствующей тренировочной сессии или гонки/заезда. Если необходимо, дальнейшие взыскания накладываются ГСК.

6.7. Официальные сигналы.

6.7.1. Официальные сигналы должны подаваться с помощью флага высотой 750 мм и шириной 600 мм следующим образом:

Сигнал	Значение
Красный флаг (Все фальстарты показываются отмашкой красным флагом)	Все должны остановиться
Черный флаг и табличка с номером гонщика	Указанный гонщик должен остановиться
Желтый флаг неподвижен	Опасность, ехать медленно
Желтый флаг, отмашка	Непосредственная опасность, приготовиться к остановке, обгон запрещен.
Синий флаг, отмашка (Синий флаг используется дополнительными судьями на трассе, специализирующимися только в показе сигнала синим флагом).	Предупреждение, вас собираются обогнать на целый круг
Зеленый флаг (Зеленый флаг используется дополнительными судьями на трассе во время процедуры старта)	Дистанция свободна для старта гонки/заезда.
Черно-белый клетчатый флаг	Конец тренировок / гонки / заезда.

6.8. Результаты.

6.8.1. Гонки/заезды официально заканчиваются по завершении круга, на котором победителю показывается клетчатый флаг.

6.8.2. Победителем гонки/заезда является гонщик, который пересекает финишную линию первым.

6.8.3. Время пересечения контрольной линии регистрируется в момент, когда самая передняя часть мотоцикла пересекает линию.

6.8.4. Пересекая контрольные линии, гонщик всегда должен находиться в контакте с мотоциклом.

6.8.5. Все гонщики, принимающие участие в гонке, классифицируются в порядке финиша и числа пройденных кругов, т.е. все гонщики, финиширующие на одном с победителем круге, классифицируются в порядке, в котором они пересекают финишную линию, за ними следуют гонщики, прошедшие на один круг меньше,

затем – на два круга меньше и т.д. Гонщики должны пересечь финишную линию в течение пяти минут по прибытии победителя, т.е. у гонщиков есть 5 минут, чтобы завершить круг, или он не засчитывается в их результат. Процедура определения классификации результатов гонщиков, которые не завершают круг в течение 5 минут после прибытия победителя, проводится согласно числу завершённых кругов, а в случае равных результатов - согласно порядку финиша в конце предыдущего круга.

6.8.6. В соревнованиях, состоящих из нескольких заездов, победителем считается гонщик, набравший наибольшее количество очков, независимо от числа гонок/заездов им завершённых.

При равенстве результатов, учитывается число лучших занятых мест. Если все еще есть равенство результатов, заработанные в последней гонке/заезде очки определяют занимаемые гонщиками места в итоговом протоколе. Если все же наблюдаются равные результаты, заработанные в предпоследней (и т.д.) гонке/заезде очки определяют итоговую классификацию.

6.8.7. Очки присуждаются гонщикам в каждой гонке/заезде согласно следующей системе:

25 очков	1 место	10 очков	11 место
22 очков	2 место	9 очков	12 место
20 очков	3 место	8 очков	13 место
18 очков	4 место	7 очков	14 место
16 очков	5 место	6 очков	15 место
15 очков	6 место	5 очков	16 место
14 очков	7 место	4 очка	17 место
13 очков	8 место	3 очка	18 место
12 очков	9 место	2 очка	19 место
11 очков	10 место	1 очко	20 место

Результаты официально не объявляются до истечения срока, отведенного на подачу протестов.

Если подается протест и/или апелляция по результатам, эти результаты не рассматриваются как окончательные до тех пор, пока не будет принято (окончательное) решение соответствующим органом(ами).

7. ЭНДУРО НА КВАДРОЦИКЛАХ, МОТОЦИКЛАХ, СНЕГОХОДАХ.

7.1. Определение эндуро на квадроциклах, мотоциклах, снегоходах.

7.1.1. Эндуро на квадроциклах, мотоциклах, снегоходах - дисциплины мотоциклетного спорта, соревнования по которым, проходят по замкнутой трассе, состоящей из тяжелого бездорожья и закрытых для движения дорог, включающей в себя один или несколько специальных участков (здесь и далее - СУ), организуемых преимущественно на бездорожье, на соответствующей спортивной мотоциклетной технике.

7.2. Длина круга для соревнований по эндуро должна составлять от 15 до 70 км. Соревнования проводятся на протяжении от 2 до 6 дней. Количество кругов, которое должны проехать спортсмены, за день составляет от 3 до 5. В день разрешается проехать не более 7,5 часов для преодоления дистанции, а для эндуро на снегоходах не более 4 часов.

7.2.1. Маршрут соревнований должен проходить преимущественно по труднопроходимой пересеченной местности и дорогам общего пользования (не более 30% маршрута), на которых участники обязаны передвигаться в соответствии с правилами дорожного движения (ПДД), и иметь специальные участки (СМ), точки контроля скорости и времени прохождения дистанции.

7.3. В соревнованиях по эндуро спортсмены принимают участие на серийных квадроциклах, мотоциклах, снегоходах соответствующих техническим регламентам FIM.

7.3.1. Квадроциклы, мотоциклы, снегоходы для эндуро разделяются по группам, указанным в дополнительном регламенте соревнований.

7.3.2. Зачетные группы в соревнованиях по эндуро, формируются из групп, указанных в п. 7.3.1 настоящих Правил.

7.4. В соревнованиях по эндуро бывают личные, лично-командные, командные.

7.5. После прохождения мандатной, технической, медицинской комиссий участники соревнований получают на руки дорожную книгу и контрольную карту.

7.5.1. Дорожная книга (здесь и далее - ДК) – документ, определяющий маршрут движения спортсменов и особенности прохождения дистанции соревнований.

7.5.2. ДК может быть выполнена в виде легенды прохождения маршрута и/или перечня обязательных для прохождения точек; может определять порядок прохождения точек, определять допустимое отклонение от заданного маршрута, контрольные пункты; может иметь приложения в виде картографических или иных материалов.

7.5.3. В контрольной карте указываются нормы времени прохождения дистанции, а также нормативы прохождения СУ. В контрольной карте отмечаются все замечания, контрольное время начала и окончания СУ, а также время начала и окончания соревнования.

7.6. Старт экипажей может быть массовым (одновременным) или отдельным, что определяется дополнительным положением этапа соревнований.

7.6.1. При отдельном старте экипажи начинают движение по дистанции с индивидуальной засечкой времени друг за другом по графику, определенному в дополнительном этапе соревнований, с интервалом не менее 1 минуты между спортсменами.

7.6.2. Одновременный старт соревнований допускается, если это позволяют условия трассы и не создаются преимущества для отдельных спортсменов.

7.7. Во время прохождения дистанции соревнований экипажи должны остановиться перед началом и окончанием СУ для предоставления контрольной карты для отметки на ней времени начала и окончания проезда СУ. После отметки в контрольной карте экипаж по команде судьи должен незамедлительно продолжить движение по маршруту.

СУ на судейском пункте старта и заканчивается пунктом хронометража на финише. Соблюдение маршрута на СУ является обязательным. Экипаж, превысивший норматив на СУ, может быть исключен из зачета на этом СУ либо пенализирован в соответствии с таблицей пенализации. Время прохождения СУ определяется вплоть до секунды.

7.7.1. Также на дистанции могут находиться пункты контроля времени. В данных пунктах осуществляется внесение данных в контрольные карты о точном прибытии в пункт экипажа.

7.7.2. На дистанции располагаются контрольные пункты прохождения дистанции. Их количество и местоположение указывается в дорожной книге. Отметка о прохождении этих пунктов заносится в контрольную карту.

7.7.3. Также на дистанции может находиться пункт внезапного контроля прохождения дистанции, данные о котором не заносятся в дорожную книгу. Такие пункты располагаются таким образом, чтобы маршрут всех экипажей обязательно предполагал проезд через них.

7.7.4. Для проверки скорости движения экипажей могут быть организованы зоны ограничения скорости, где ограничивается зона движения экипажей. Данные зоны контроля скорости обозначаются в дорожной книге.

7.8. Экипаж, выбывший из соревнования по причине схода с дистанции, обязан незамедлительно сообщить об этой судье и начать с его разрешения эвакуацию.

7.9. Спортивный Результат экипажа на линейном СУ определяется путем сложения реального времени его прохождения с точностью до секунды и всех пенализаций, относящихся к данному СУ, выраженных во времени.

Экипаж с минимальным результатом будет объявлен победителем СУ, экипаж со следующим в порядке возрастания результатом - вторым, и т.д.

7.9.1. При равенстве результатов у двух и более экипажей, эти экипажи делят соответствующие места между собой.

7.9.2. Спортивный результат экипажа на Навигационном СУ может определяться одним из нижеследующих способов:

- Количественно-временной навигационный СУ

Результат экипажа определяется количеством пройденных контрольных пунктов и/или судейских пунктов КП («взятых» точек). Экипаж с максимальным результатом будет объявлен победителем СУ, экипаж со следующим в порядке убывания результатом - вторым, и т.д.

При равенстве результатов у двух и более экипажей, сравнивается время прохождения экипажами СУ. Экипаж с минимальным временем будет объявлен победителем СУ, экипаж со следующим в порядке возрастания временем - вторым, и т.д.

При новом равенстве места делятся.

- Временной навигационный СУ

Результат экипажа определяется как сумма времени прохождения СУ и всех пенализаций временного выражения (экипаж с минимальным результатом будет объявлен победителем СУ, экипаж со следующим в порядке возрастания результатом - вторым, и т.д.)

При равенстве результатов у двух и более экипажей, эти экипажи делят соответствующие места между собой.

7.9.3. Экипажам, прошедшим СУ в пределах норматива, в соответствии с занятыми местами начисляются за данный СУ зачетные очки, с точностью до десятых, в соответствии с формулой по поощрительной системе опубликованной в Положении (приложение «Таблица для начисления очков по занятым местам»), где $A = 100$. В случае равенства мест у нескольких экипажей очки начисляются как среднее арифметическое.

7.9.4. Результат экипажа на соревновании определяется количеством пройденных СУ. Места между экипажами распределяются в порядке убывания количества СУ, на которых экипаж получил зачетные очки.

7.9.4.1. В случае равенства этого показателя у двух или более экипажей они располагаются между собой в соответствии с количеством очков, набранных по итогам прохождения всех СУ данного соревнования. Места распределяются в порядке убывания сумм полученных очков.

7.9.4.2. В случае нового равенства места делятся.

7.10. Определение результата на ДСУ:

7.10.1. ДСУ не влияют на количество зачётных СУ, а влияют только на количество очков набранных экипажем на соревновании. В том случае, если экипажу не удалось получить зачет ни на одном СУ, а он имеет только очки за ДСУ, такой экипаж в классификацию соревнования не включается.

7.10.2. В соответствии с показанным результатом, на ДСУ начисляются очки по методике описанной в п.7.9.3., с понижающим коэффициентом 0,15 (максимальная величина).

7.10.3. Сумма очков за ДСУ не может превышать 25% от общего количества очков на всех СУ (под общим количеством очков понимается максимально теоретически возможное количество очков, которые участник может набрать на данном соревновании).

7.11. За нарушение времени прохождения СУ, скоростных ограничений и иных требований, указанных в дополнительном регламенте соревнований предусматривается пенализация в соответствии с таблицей:

Нарушение	Пенализация/Штраф
Сход с СУ	2 часа
Запуск двигателя в зоне ремонта	5 минут
Запуск двигателя до соответствующей команды	1 минута
Опоздание на старт (за каждую минуту)	1 минута
Остановка в зоне контроля СУ в не положенном месте	1 минута

Ранее или позднее прибытие в точку контроля (за каждую минуту)	1 минута
Срез дистанции	5 минут

8. ШОССЕЙНО-КОЛЬЦЕВЫЕ ГОНКИ.

8.1. Общие положения.

8.1.1. Соревнования проводятся среди спортсменов в личном и командном зачетах, на мотоциклах, как специально подготовленных, так и серийных мотоциклах категории «спортбайк», на специальных замкнутых трассах с асфальтовым покрытием.

8.1.2. Соревнования проходят в каждом отдельном классе мотоциклов. Однако возможно и совмещенное проведение гонки нескольких классов мотоциклов, но с раздельным зачетом результатов, что определяется дополнительным регламентом.

8.1.3. Соревнования могут проводиться в один или два заезда. Дистанция одного заезда должна быть не менее 40 км.

8.2. Соревнования.

8.2.1. Соревнования проводятся на стационарных трассах, позволяющих обеспечить максимальную безопасность участников соревнований и зрителей.

8.2.2. Соревнования могут включать гонки поддержки, которые не нарушают график соревнований.

8.3. Спортсмены.

8.3.1. К участию в соревнованиях допускаются спортсмены в соответствии с ЕВСК.

8.4. Флаги и световые сигналы.

8.4.1. Флаги или световые сигналы подаются для передачи информации и/или передачи предписаний гонщикам во время как тренировочных заездов, так и гонок.

8.4.2. Флаги и огни, применяемые главным судьей:

- Национальный флаг или флаг Организатора – стартовые флаги гонки.

• Флаг в черно-белую клетку. Этим флагом размахивают на финишной линии на уровне трека для информирования об окончании гонки или тренировочной сессии.

• Черный флаг – показывается неподвижно вместе с черным информационном табло, на которое нанесен белый номер спортсмена, которому показан флаг. Он информирует гонщика, чей номер показывается, что на следующем круге он должен заехать на пит-лейн и проехать в штрафную зону, находящуюся у выхода из пит-лейна. Одновременно информируется команда гонщика о применении наказания по громкой связи или судьей при участниках. Любое нарушение этого правила наказывается следующими взысканиями по решению Главного судьи: штраф, дисквалификация, снятие очков, отстранение.

• Черный флаг с оранжевым диском (диаметр 40 см). Этот флаг применяется для передачи команд только одному гонщику и показывается неподвижно с черным табло, на которое нанесен белый номер. Этот флаг должен показываться на каждом посту флаг-комиссаров и информирует гонщика о том, что его мотоцикл имеет механические неисправности, опасные для самого гонщика и для окружающих, и что он должен остановиться в боксах. Любое нарушение этого правила наказывается следующими взысканиями: штраф, дисквалификация, снятие очков, отстранение.

8.5.3. Флаги, применяемые судьями на постах.

• Зеленый флаг - трек свободен. Этот флаг должен показываться неподвижно на каждом посту флаг-комиссара на первом круге тренировочной сессии, на ознакомительном круге и на прогревочном круге.

Этот флаг должен показываться неподвижно на каждом посту флаг-комиссара, обозначает конец опасной зоны, начало которого было обозначено желтыми флагами.

Если выход с пит-лейна открыт, этот флаг должен показываться на выходе из пит-лейна.

- Зеленый сигнал светофора.

Этот сигнал должен включаться на выходе с пит-лейна для сигнализации о начале каждой тренировочной сессии, начала ознакомительного круга и прогревочного круга.

- Желтый флаг. Во время старта, размахивание желтым флагом означает, что старт гонки задерживается.

Этот флаг означает, что впереди имеется опасность. Гонщики должны снизить скорость и быть готовыми к остановке. Обгон запрещен до точки, где будет показан зеленый флаг.

Любое нарушение этого правила во время тренировочной сессии приводит к отмене времени круга, на котором произошло нарушение. Любое нарушение этого правила во время гонок наказывается штрафным проездом по пит-лейну или 20-секундным штрафом путем прибавления к общему времени пилота в гонке. В обоих случаях могут быть наложены дополнительные взыскания (такие как штраф, дисквалификация). Если сразу после обгона гонщик убедился, что он совершил нарушение, он должен поднять руку и пропустить вперед гонщика, которого он обогнал. В этом случае, никакое наказание не применяется.

- Флаг с желтыми и красными полосами - сцепление на этом участке трека может быть нарушено по любой другой причине, кроме дождя. Этот флаг должен показываться неподвижно на посту флаг-комиссара.

- Белый флаг с диагональным красным крестом – наличие капель дождя на этой секции трека. Этот флаг должен показываться неподвижно на посту флаг-комиссара.

- Голубой флаг информирует гонщика о том, что к нему приближается спортсмен и возможен обгон на второй круг.

Во время тренировочной сессии, гонщик которому показан голубой флаг, должен придерживаться своей траектории и медленно тормозить для пропуска более быстрого гонщика.

Во время гонки, гонщик которому показан голубой флаг, должен позволить следующему гонщику (ам) обогнать себя при первой возможности.

Любое нарушение этого правила наказывается следующими взысканиями: штраф, дисквалификация, снятие очков.

- Флаг в черно-белую клетку вместе с Голубым флагом.

Черно-белым флагом в клетку (финишным) размахивают, а голубой флаг показывают неподвижно на финишной линии на уровне трека, когда гонщик (и) едут непосредственно перед лидером во время финального круга перед финишной линией. Если гонщика которому показывается такое сочетание флагов не обогнали лидеры или лидер до пересечения им линии финиша, ему необходимо продолжить гонку еще один круг. Если же его обогнали до пересечения им линии финиша, то он считается закончившим дистанцию

- Белый флаг - вспомогательный автомобиль на треке.

При размахивании на посту флаг-комиссара, этот флаг информирует о том, что гонщик встретит этот автомобиль на следующей секции трека.

Гонщику запрещается обгонять другого гонщика во время показа белого флага.

Обгон вспомогательного автомобиля разрешен, как только такой автомобиль останавливается на треке, белый флаг показывается и далее и дополняется желтым флагом.

- Красный флаг и красные огни

В случае остановки гонки или тренировки, красным флагом размахивают на каждом посту флаг-комиссара, а вокруг трека включаются красные огни. Гонщики должны прекратить гонку и вернуться в боксы.

Если выход с пит-лейна закрыт, то этот флаг показывается неподвижно на выходе с пит-лейна и включается красный сигнал. Гонщикам запрещен выезд выход с пит-лейна.

Любое нарушение этого правила наказывается следующими взысканиями: штраф – дисквалификация - снятие очков - отстранение.

Красный флаг показывается неподвижно на стартовой сетке в конце ознакомительного круга и в конце прогревочного круга.

Красный флаг может быть также использован для закрытия пит-лейна для въезда.

8.4.4. Размеры флагов должны быть 80 см по вертикали и 100 см по горизонтали.

8.4.5. Табло с номером гонщика.

Черная табло (70 см по горизонтали и 50 см по вертикали), позволяющее прикрепить номер гонщика, с комплектом цифр белого цвета шириной не менее 4 см и высотой не менее 30 см.

8.5. Спасательные автомобили.

8.5.1. Спасательные автомобили должны быть оборудованы проблесковыми маячками зеленого и желтого цвета, и надписью «SAFETY CAR», которая должна быть четко обозначена с задней и боковых сторон автомобиля.

8.5.2. Обгон спасательных автомобилей «SAFETY CAR» запрещен, если включены желтые проблесковые маячки и разрешен, если включены зеленые проблесковые маячки.

8.5.3. Если необходимо вывезти на трассу другой автомобиль (например, карету Скорой помощи) в одно и то же время со спасательным автомобилем «SAFETY CAR», то другой автомобиль должен быть впереди спасательного автомобиля.

8.5.4. Спасательный автомобиль «SAFETY CAR» также участвует в процедуре старта и следует за гонщиками на прогревочном круге, на первом круге гонки после старта.

8.5.5. Медицинские автомобили, выезжающие на трек, должны иметь мерцающие желтые огни. В задней части и на боковых частях автомобиля должны иметься четкие надписи “Medical Car” (Медицинский автомобиль).

8.6. Правила поведения во время тренировочных заездов и гонок.

8.6.1. Гонщики обязаны подчиняться сигнальным флагам, световым сигналам и информационным табло с объявлением распоряжений. Все нарушения этого правила наказываются или пенализируются.

8.6.2. Гонщики должны двигаться в ответственной манере, которая не создает опасности другим спортсменам и участникам, как на треке так и на пит-лейне. Любое нарушение этого правила наказывается одним из следующих взысканий : штраф – проезд через пит-лейн, дисквалификация и удаление.

8.6.3. Гонщики могут использовать только трек и пит-лейн. Однако, если гонщик «срезал» дистанцию, при этом получив преимущество, он обязан вернуться в месте, указанном комиссаром или в месте, которое не дает ему никаких преимуществ. Любое нарушение этого правила во время тренировок или прогревочного круга наказывается отменой времени соответствующего круга или штрафным проездом по пит-лейну во время гонки.

8.6.4. Если гонщик намерен сойти с дистанции, то он должен припарковать мотоцикл в безопасном месте, указанном судьями.

8.6.5. Гонщики могут заезжать в боксы во время гонок. Заправка и замена мотоцикла строго запрещены.

8.6.6. Гонщикам запрещено ехать или толкать свои мотоциклы в направлении противоположном движению как на треке, так и на пит-лейне, кроме случаев, когда это делается по указаниям официального лица.

8.6.7. При движении в пит-лейне скорость ограничивается до значений, упомянутых в дополнительном регламенте.

На разных треках могут существовать другие скоростные ограничения передвижения по пит-лейну. Все пилоты обязаны выполнять скоростной режим на пит-лейнах данных треков.

8.6.8. Запрещена остановка на треке во время тренировок и гонок.

8.7. Тренировка.

8.7.1. Свободные тренировочные заезды могут быть как хронометрируемые так и не хронометрируемые.

8.7.2. Результаты свободной тренировки не являются основанием для позиционирования на стартовой решетке.

8.7.3. Для каждого класса мотоциклов должны выделяться по крайней мере два периода тренировочных заездов. Общая продолжительность этих двух периодов должна составлять не менее 30 минут.

8.8.4. Процедура тренировочных заездов:

8.7.4.1. Гонщики начинают тренировочный заезд от пит-лейна, когда загорается зеленый свет у выхода из пит-лейна.

8.7.4.2. Тренировочные заезды начинаются с того момента, когда загорится зеленый свет. На пит-лейне должно быть хорошо видимое табло или обратный отсчет времени, показывающие оставшееся количество минут тренировочного заезда (на стационарных трассах).

8.7.4.3. Останавливаться на трассе во время прохождения тренировочных и квалификационных заездов запрещено.

8.7.4.4. Окончание тренировочного заезда сигнализируется размахиванием клетчатого флага, и с этого момента выход из пит-лейна закрывается. Время гонщика будет отсчитываться до того момента, пока он не пройдет под клетчатым флагом. После прохождения клетчатого флага гонщики могут пройти еще один дополнительный круг для плавной остановки.

8.7.4.5. В случае прекращения тренировочного заезда в связи с аварией или по каким-либо другим причинам, на линии старта, а также на всех инспекторских постах поднимается красный флаг.

8.8. Допуск к старту.

8.8.1. Для того, чтобы получить допуск к старту, гонщик должен проехать не менее 5 кругов в ходе официальных тренировочных заездов и пройти квалификацию.

8.8.2. Квалификационный заезд – заезд, по результатам которого определяется стартовая позиция спортсменов на стартовой решетке. Результатом для определения стартовой позиции является лучшее время прохождения одного круга во время квалификации.

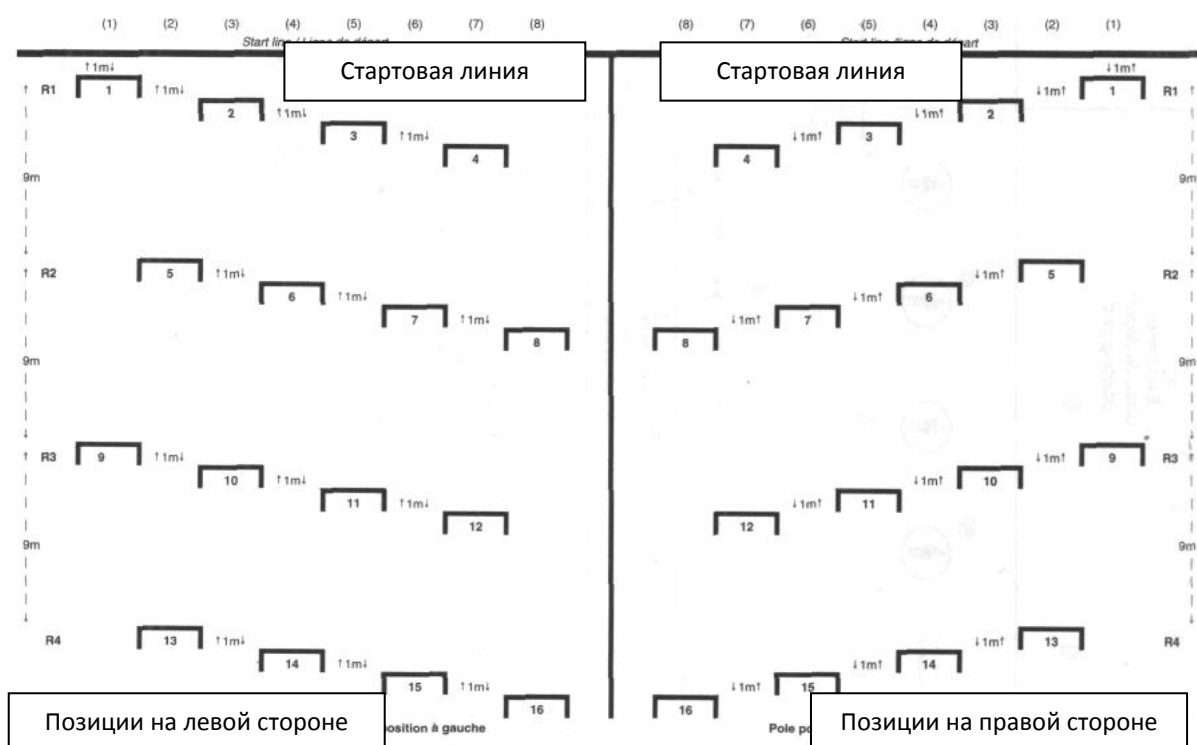
Если по дополнительному регламенту проводятся два квалификационных заезда, то время лучшего круга выбирается из двух заездов.

Выезд на квалификационный заезд осуществляется из пит-лейна. Пилоты сами вправе выбирать время выезда на квалификацию и количество прохождения кругов в отведенное на квалификацию время.

Если перед началом квалификации меняются погодные условия и становится понятно, что заезд пройдет во время дождя, то квалификация откладывается, делается перерыв не менее 20-ти минут, для смены шин.

8.8.3. В дополнительном регламенте соревнований должно быть указано количество гонщиков, которым разрешено участвовать в каждом классе. Какой бы метод ни использовался для отбора участников соревнований, он должен основываться на времени, показанном в квалификационных заездах.

8.9. Схема стартовой решетки.



8.9.1. Очередность на старте определяется на основе результатов квалификационных заездов, когда мотогонщики, показавшие наилучшее время, располагаются впереди.

8.9.2. Порядок расстановки на старте.

Если проводится объединенный заезд в нескольких классах мотоциклов, старт может даваться отдельно для каждого класса, с временным интервалом, примерно от 20-30 секунд. То есть, первым будет дан старт классу, который сформирован первым на стартовой решетке. Перед вторым классом будет находиться судья с красными флагами, который даст старт второму классу. В этом случае стартовая решетка должна быть разбита для расстановки мотоциклов каждого класса. Мотоциклы на старте расставляются согласно результатам квалификаций в своем классе.

8.10. Процедура старта.

8.10.1. Приблизительно за 20 мин (15 мин в случае перезаезда) до начала заезда выход с пит-лейна открывается для ознакомительного круга

8.10.2. Остановки на трассе во время ознакомительного и установочного круга разрешены для тренировки старта непосредственно перед стартовой решеткой или на специально выделенном судьей месте на трассе. Остановки в других местах для тренировки старта строго запрещены. Нарушение этого правила наказывается стартом с последней стартовой позиции, или дисквалификацией.

8.10.3. Приблизительно за 15 мин (10 мин в случае перезаезда) до начала заезда выход с пит-лейна закрывается.

8.10.4. Ознакомительный круг не обязателен. Гонщики, не участвующие в ознакомительном круге, выкатывают свои машины на стартовую решетку, но не позже чем за 5 минут до старта прогревочного круга.

8.10.5. Гонщики, не выходящие на стартовую решетку, могут стартовать для прогревочного круга с пит-лейна по командам комиссаров, находящихся на

выходе из пит-лейна. У этих гонщиков должны быть сняты обогреватели шин и прекращена замена колес после появления информационного табло с надписью 3 минуты.

8.10.6. Когда гонщики прибывают на стартовую решетку после ознакомительного круга, они должны занять свои позиции и к каждому из них может выйти до 5 человек, один из которых может держать зонт.

8.10.7. Гонщики, столкнувшиеся с техническими проблемами, появившимися во время ознакомительного круга, могут вернуться на пит-лейн для регулировки или замены мотоцикла. В этом случае гонщик должен стартовать для прогревочного круга с пит-лейна.

Все регулировки должны быть завершены до появления информационного табло с надписью 3 минуты.

8.10.8. Заправка и замена топливного бака на стартовой решетке запрещена.

За 5 минут до старта прогревочного круга на стартовой решетке показывается табло с надписью 5 минут.

8.10.9. За 3 минуты до старта прогревочного круга на стартовой решетке показывается табло с надписью 3 минуты.

8.10.10. За 1 минуту до Старта прогревочного круга на стартовой решетке показывается табло с надписью 1 минута.

8.10.11. За 30 сек до Старта прогревочного круга, на стартовой решетке, показывается доска с надписью «30 сек».

Судья занимает свое место перед первым рядом (между 2-м и 3-м гонщиками) и показывает красный флаг в каждой руке.

Все гонщики должны быть на позициях стартовой решетки с работающими двигателями. Любой гонщик, неспособный запустить свою машину, должен удалить ее на пит-лейн, где может продолжить попытки запуска или заменить машину. Такие гонщики могут стартовать на прогревочный круг с пит-лейна.

8.10. Старт прогревочного круга.

8.10.1. За 2 минуты до старта соревнований – производится старт прогревочного круга.

8.10.2. Загорается мерцающий желтый огонь. Судья проходит вниз по стартовой решетке с первого ряда на последний. Гонщики должны начинать прогревочный круг, линия за линией, когда судья достиг их линии и опустил два красных флага.

8.10.3. Гонщики выполняют один круг, без ограничений скорости, в сопровождении автомобиля Safety car.

8.10.4. Как только последние гонщики со стартовой решетки достигли выхода с пит-лейна, сигнал на выходе с пит-лейна становится зеленым и гонщики ожидающие на пит-лейне получают право присоединиться к прогревочному кругу. Спустя 30 сек. сигнал становится красным и выход с пит-лейна закрывается.

8.10.5. По возвращении на стартовую решетку, гонщики должны занять свои позиции передним колесом своих мотоциклов перед передней линией и между боковыми линиями, определяющими позицию на стартовой решетке, с включенными двигателями. Судья становится перед стартовой решеткой с красным флагом в руке. Любой гонщик, прибывший на стартовую решетку после автомобиля безопасности, направляется на пит-лейн и может стартовать оттуда или может остановиться сбоку от автомобиля безопасности и стартовать оттуда, по указаниям судьи с красным флагом.

8.10.6. Любой гонщик, у которого возникли проблемы с его мотоциклом во время прогревочного круга, может вернуться на пит-лейн и произвести ремонт или замену машины.

8.10.7. Любой гонщик, у которого остановился двигатель на стартовой решетке или возникли другие проблемы, должен оставаться на мотоцикле и поднять руку. Запрещаются попытки задержать старт любыми другими способами.

8.13. Старт соревнований.

8.13.1. По заполнении каждого ряда стартовой решетки, судьи показывают, что их ряд полон. Когда все судьи показали о готовности гонщиков и автомобиль безопасности завершил свой круг, то судья позади стартовой решетки

размахивает зеленым флагом. После этого судья с красным флагом, покидает стартовую решетку. Главный судья включает красные сигналы светофора.

8.13.2. Красный свет светофора горит от 2 до 5 сек. Выключение красного сигнала дает старт гонке. Автомобиль безопасности следует за гонщиками весь первый круг.

8.13.3. Фальт-старт определяется движением мотоцикла при включенных красных огнях. Главный судья принимает решение о наложении взыскания круга.

8.13.4. Если после старта гонки у гонщика глохнет его машина, то он может получить помощь от маршалов в толкании мотоцикла вдоль трека до запуска двигателя.

8.13.5. При возникновении условий, влияющих на безопасность трассы, показывается желтый флаг и табло «Старт задержан» каждому ряду стартовой решетки с сигнальной платформы. С этого момента, гонщики должны выключить двигатели. Стартовая процедура возобновляется с этапа показа доски 5 минут, гонщики выполняют добавочный прогревочный круг и дистанция соревнований сокращается на один круг.

8.14. Процедура проезда по пит-лейну.

Во время гонок от гонщика могут потребовать проехать через пит-лейн. После этого он может присоединиться к гонке.

Спортсмен должен соблюдать установленное ограничение скорости на пит-лейне. В случае нарушения ограничения скорости, процедура проезда будет повторена, в случае второго нарушения ограничения скорости, гонщику показывается черный флаг.

Вышеуказанные требования действуют также в случае повторного старта гонки.

8.15. Гонки на влажных и сухих трассах.

8.15.1. Все гонки классифицируются как мокрые или сухие. На стартовой сетке может быть показано табло с объявлением статуса гонки. Если нет информации о статусе гонки, то она автоматически считается сухой. Целью данной классификации является оповещение гонщиков о последствиях различных изменений погоды во время гонки.

8.15.2. Сухие гонки – гонки, проходящие при условии отсутствия атмосферных осадков.

8.15.3. Мокрые гонки – гонки, начинающиеся в условиях переменной или влажной погоды, не прерывающиеся по погодным условиям и гонщики.

8.15.4. Во всех случаях, если первая часть гонки была остановлена по погодным условиям, то при повторном старте она становится автоматически «мокрой» гонкой.

- Если гонка прервана дождем, то после возвращения всех гонщиков на пит-лейн объявляется 10-минутный перерыв. После этого перерыва следует 15-минутная тренировка. Через 10 мин после тренировки начинается нормальная процедура старта.
- Если дождь начинается во время прогревочного круга, то прогревочный круг прекращается. После возвращения всех гонщиков на пит-лейн объявляется 10-минутный перерыв. После этого перерыва следует 15-минутная тренировка. Через 10 мин после тренировки начинается нормальная процедура старта.
- В случае, если все тренировки были сухими и дождь пошел до процедуры старта, главный судья принимает решение о классификации гонки как «мокрая», и всем пилотам будет дана дополнительная 15-минутная тренировка.
- Если все тренировки проведены в мокрых условиях, то вышеуказанное применяется к дополнительной сухой тренировке.

8.15.5. Остановка гонки.

8.15.5.1. Если главный судья принимает решение прервать гонку по погодным условиям или другим причинам, то красные флаги показываются на финишной линии и на всех постах комиссаров, а вокруг трека включаются красные огни. Гонщики должны немедленно снизить скорость и заехать в боксы.

Результатами будут считаться результаты, полученные в последней точке, где лидер и все другие гонщики на том же круге что и лидер закончили полный круг без показа красного флага и рассчитываются согласно принципу, показанному в следующем примере.

Пример для гонки, включающей 30 кругов:

Если красный флаг показан, когда лидер находится на 10 круге после завершения 9 круга, и все другие гонщики не завершили 9 круг, то результатом гонки будут 8 завершенных кругов, а вторая часть будет состоять из 22 кругов.

Если красный флаг показан, когда лидер и все другие гонщики на том же круге, что и лидер находятся на 10 круге после завершения 9 круга, то результатом гонки будут 9 завершенных кругов, а вторая часть будет состоять из 21 круга.

Исключение: если гонка прервана после клетчатого флага, то применяется следующая процедура:

- Для всех гонщиков, которым клетчатый флаг был показан до прерывания, частичная классификация будет установлена в конце последнего круга гонки.
- Для всех гонщиков, которым клетчатый флаг не был показан до прерывания, частичная классификация будет установлена в конце предпоследнего круга гонки.
- Полная классификация будет установлена комбинацией обеих частичных классификаций на основании процедуры круг/время.

8.15.5.2. Если подсчитанные результаты показывают, что лидером гонки и всеми другими гонщиками было завершено менее трех кругов, то гонка аннулируется и проводится абсолютно новая гонка. Если окажется невозможным возобновить

гонку, то она объявляется аннулированной и результаты спортсменов не засчитываются

8.15.5.3. Если лидером гонки и всеми другими гонщиками было завершено более трех совместных кругов, но при этом было пройдено менее двух третей первоначальной дистанции округленной до ближайшего целого числа кругов, то гонка будет возобновлена с учетом кругов и времени двух гонок, суммированных вместе, чтобы получить результат. Если окажется невозможным возобновить гонку, то результаты будут засчитаны с коэффициентом – 0,5.

8.15.5.4. Если рассчитанные результаты показывают, что две трети оригинальной дистанции гонки, округленной до ближайшего целого числа кругов были выполнены лидером и всеми другими гонщиками на том же круге что и лидер, то гонка считается завершенной и в Чемпионат присуждаются полные очки.

8.16. Процедура возобновления гонки.

8.16.1. Если необходимо произвести перезаезд, то это делается как можно быстрее, если это позволяют условия трассы. Как только гонщики вернутся в боксы, главный судья объявляет время начала процедуры нового старта, которая, если позволяют условия, не должна быть позже 20 мин после первоначального показа красного флага.

8.16.2. В случае, описанном в п.8.15.1. в процедуре перезаезда могут принять участие все гонщики, в порядке на стартовой решетке, согласно их квалификации. Процедура старта идентична нормальному старту, с ознакомительным, прогревочным кругом и т.д. Разрешается замена, ремонт мотоциклов. Количество кругов такое - же как и в оригинальной гоночной дистанции.

8.16.3. В случае, описанном в п. 8.15.1. к старту допускаются только те гонщики, квалифицированные как финишировавшие в первой части гонки. Позиции на сетке основываются на порядке финиширования пилотов в первой части гонки.

Разрешается замена, ремонт мотоциклов. Вторая часть гонки будет состоять из такого количества кругов, которое необходимо для дополнения оригинальной гоночной дистанции.

8.17. ФИНИШ ГОНКИ И РЕЗУЛЬТАТЫ

8.17.1. Когда лидирующий гонщик завершает требуемое количество кругов гонки, судья, стоящий на финишной линии, на уровне трека, показывает ему клетчатый флаг. Клетчатый флаг далее продолжают показывать следующим гонщикам.

При показе клетчатого флага лидирующему гонщику ни один другой гонщик не имеет права выхода на трек с пит-лейна.

После показа клетчатого флага лидирующему гонщику, на выходе с пит-лейна включается красный сигнал светофора.

Если гонщик следует непосредственно перед лидером во время финального круга перед финишной линией, то официальное лицо показывает гонщику (ам) и лидеру одновременно клетчатый и голубой флаг. Это означает, что гонка окончена для лидера, в то время как гонщик (и) должен (ы) завершить финальный круг.

8.17.2. В случае фотофиниша между двумя и более гонщиками, решение принимается в пользу того гонщика, у которого ведущий край переднего колеса пересекает плоскость финиша первым. При равенстве результатов, данные гонщики ранжируются согласно лучшему времени за круг, показанному во время гонки.

8.17.3. Результаты базируются в порядке, в котором гонщики пересекают линию финиша и количестве совершенных ими кругов.

8.17.4. Для того, чтобы финишировать в гонке и быть включенным в результаты, гонщик должен:

- Завершить 75% дистанции соревнований.
- Пересечь финишную линию на треке (не на пит-лейне) в течение 5 мин после победителя гонки.

8.17.7. Как для тренировки, так и для гонок, время круга вычисляется как разница между двумя последовательными пересечениями финишной линии, нарисованной на треке.

8.18. Определение результатов.

8.18.1. Для каждой гонки, очки присуждаются по следующей таблице:

1 место-	25	6 место-	10	11	5
	очков		очков	место-	очков
2 место-	20	7 место-	9	12	4
	очков		очков	место-	очка
3 место-	16	8 место-	8	13	3
	очков		очков	место-	очка
4 место-	13	9 место-	7	14	2
	очков		очков	место-	очка
5 место-	11	10	6	15	1
	очков	место-	очков	место-	очко

В случае, когда количество участников, участвующих в гонке менее 15, то применяется таблица, указанная в дополнительном положении.

8.18.2. Если соревнования состоят из нескольких этапов, то результат суммируется из результатов всех этапов.

8.18.3. В случае равенства результатов, финальные позиции определяются на основе количества лучших результатов в гонках (количество первых мест, количество вторых мест и т.д.). Если и в этом случае сохраняется равенство, то принимается во внимание дата Чемпионата, на котором был показан наивысший результат, при этом приоритет отдается самому свежему результату.

9. МОТОБОЛ.

9.1. Общие положения.

9.1.1. Мотобол – игровая дисциплина мотоциклетного спорта, где на игровом поле играют две команды. Полевые игроки каждой команды, находясь на мотоциклах, стремятся провести и забить мяч в ворота соперников, защищаемые вратарем, играющим без мотоцикла. Матч выигрывает команда, забившая

большее количество мячей в ворота соперника. Если ни одна из команд не забила ни одного мяча или команды забили равное количество голов, то игра считается законченной вничью.

Матчи организуются и проводятся в соответствии со Спортивным кодексом, настоящими Правилами и Положениями о соревнованиях.

9.1.2. Игры между командами проводятся в возрастных группах согласно требованиям ЕВСК, что указывается в Положении о соревнованиях.

9.1.3. Спортсмены допускаются к соревнованиям только после всех административных и технических проверок.

9.1.4. Игры должны проводиться в условиях хорошей видимости, в т.ч. при искусственном освещении во время проведения вечерних матчей.

9.1.5. Места для зрителей должны быть за ограждением, отделяющим зону безопасности от игрового поля на расстоянии от боковой линии не менее 2-х метров и от лицевой линии не менее чем 6 метров.

9.1.6. Запрещено находиться в зоне безопасности. Исключение предоставляется только запасным игрокам при замене спортсменов, спортсменам при отбывании наказания в штрафной зоне рядом с центральной линией поля за боковой, а также по разрешению арбитров, механикам и врачам в случае необходимости оказания ими соответствующей технической или медицинской помощи.

9.1.7. За победу в игре команде начисляется 2 очка, за ничью - 1 очко, за поражение - 0 очков.

9.1.8. Места команд в турнирах или отдельных этапах соревнования определяются по наибольшей сумме очков, набранных во всех матчах.

9.1.9. В случае равенства очков места определяются:

- по результату игры между командами, с учетом разницы забитых и пропущенных мячей. Причем для трех и более команд также учитываются результаты в играх друг с другом;
- по общей лучшей разнице забитых и пропущенных мячей, или результатам отдельного этапа соревнования;
- по наибольшему числу побед во всех играх соревнования, или отдельного его этапа;
- жеребьевкой на месте игр.

9.1.10. В финальных этапах, а также крупных турниров, все матчи доводятся до победы, причем после основного времени дается дополнительное (2 периода по 10 минут).

Если и при этом не будет выявлен победитель, то назначается серия из четырех 11-ти метровых ударов в ворота каждой команды, пробиваемых поочередно игроками, назначаемых тренерами.

В случае равенства результатов, серия 11-ти метровых ударов продолжается с подключением других спортсменов команд, пока не будет выявлен победитель матча. При этом соблюдается правило одинакового количества ударов по воротам соперников с учетом их выполнения по одному на каждого игрока команды.

В случае дальнейшего равенства, пробитие пенальти продолжается игроками в той же последовательности до победного гола.

9.1.11. Команда, ведущая пассивную игру и не предпринимающая активных действий, может быть снята с соревнований.

9.2. Участники, замена игроков и вратаря.

9.2.1. В игре участвуют две команды. На поле в момент игры могут находиться не более чем пять игроков в каждой из команд, четверо из них – полевые игроки на мотоциклах, пятый игрок - вратарь.

9.2.2. В заявочный список команды вносится не более 12 спортсменов. В этот список вносятся также фамилии официальных представителей команд, тренеров, механиков, врачей, массажистов и т.д.

9.2.3. Запасные игроки во время матча могут подменять любых игроков своей команды, включая вратаря. Выходить на поле игрокам разрешается только на центральной линии поля. Это относится к любому полемому игроку, даже временно покинувшему поле. Исключение делается только для замены вратарей.

9.2.4. При выходе игрока на поле не на центральной линии, судья останавливает игру и назначает свободный удар в сторону ворот команды, к которой принадлежит этот спортсмен, с места, где находился мяч в момент выхода игрока на поле.

9.2.5. Если заменяемый и заменяющий игроки будут одновременно находиться на поле, судья удаляет обоих, и в сторону их команды назначается и пробивается свободный удар с места нахождения мяча в момент остановки игры и только после того как провинившиеся спортсмены покинут поле.

9.2.6. Замена игроков, за исключением вратаря, может производиться без остановки игры. Если замена вратаря была вызвана его травмой или по другим веским причинам, то время периода игры соответственно добавляется.

9.2.7. Если в одной из команд остается на поле менее 3-х спортсменов, один из которых вратарь, и это не связано с удалением игроков за нарушение правил, то матч прекращается и этой команде засчитывается поражение.

9.3. Экипировка.

9.3.1. Экипировка полевых игроков должна состоять из:

- мотоциклетного шлема;
- спортивной рубашки с длинным рукавом и имеющую наспинный номер высотой 20-25 см., шириной цифр 12-15 см и штриха 3-4 см, контрастного с рубашкой цвета;
- перчаток с протектором, защищающим пальцы рук;
- специальных брюк;
- мотобот, твердой обуви, закрывающей голеностопный сустав;
- налокотников (не должны одеваться поверх рубашки);
- щитков, полностью закрывающих голени ног.

9.3.2. Вратарь выступает в шлеме, форме футбольного вратаря и в обуви с шипами.

9.3.3. Команда выступает в спортивных рубашках одной расцветки. Цвет шлемов также должен быть одинаковым.

9.3.4. Игрок, имеющий недостатки в экипировке удаляется с поля. Он может вернуться в поле с разрешения арбитра после устранения недостатков и проверки судьей экипировки.

9.4. Мотоциклы.

Мотоциклы должны соответствовать техническим требованиям и представляться на технический контроль спортсменами до официальной тренировки во время, указанное в программе.

9.4.1. При прохождении технического контроля в случае несоответствия мотоциклов установленным требованиям, игрок должен в возможно короткий срок устранить недостатки и вновь представить мотоцикл арбитра.

9.4.2. К соревнованиям допускаются мотоциклы категории I, группы A1, класса до 85 куб см, на которых выступают игроки с 12 лет и мотоциклы указанной

категории и группы класса до 250 куб. см, на которых соревнуются спортсмены с 16 лет и старше.

9.5. Поле для игры.

9.5.1. Для проведения игры могут использоваться поля со специальными покрытиями (асфальт, тартан, резино-битум), а также гаревые и травяные. Поле должно быть расположено в горизонтальной плоскости, и иметь размеры в пределах:

- длина 85 – 120 метров
- ширина 45 – 75 метров.

9.5.2. Поле размечают ясно видимыми линиями. Ширина центральной линии – 24 см, остальных – 12 см.

Все линии находятся в плоскости поля и входят в размер площадей ими ограниченный. Мяч, полностью пересекая линию, ограничивающую какую-либо площадь, считается находящимся в данной площади игрового поля.

Ограничивающие поле длинные линии называются боковыми, короткие – лицевыми. Лицевые линии в пределах ворот между вертикально стоящими стойками (штангами) совпадают с линиями ворот. Короткая линия разделяющая поле пополам называется центральной, а средняя точка центральной линии – центром поля. В углах поля на гибких основаниях устанавливаются флаги на древках высотой 1,5 метра. Полотнище флага красного цвета имеет размер 0,5 на 0,5 м.

9.5.2. В пределах игрового поля находятся и размечаются:

- ворота. Состоят из двух вертикальных стоек (штанг), находящихся на линии ворот на равном расстоянии от угловых флагов (по внутреннему измерению), одна от другой на расстоянии 732 см, и горизонтальной перекладины между ними, нижний край которой находится на высоте 244 см от земли. Стойки и перекладина должны быть круглые и иметь в диаметре 12 см. К воротам сзади на оттяжках прочно крепится сеть футбольного образца;
- «зона вратаря». Имеет форму полукруга радиусом 5,5 м, проводимого из центральной точки ворот находящейся между стоек, на линии ворот;
- штрафная площадь. Имеет форму прямоугольника, образованного двумя перпендикулярными линиями длиной 16,5 м к лицевой линии поля, проведенными внутрь поля, из точек, отстоящих от стоек ворот на 16,5 м., а концы этих перпендикуляров соединены прямой линией;

- одиннадцатиметровая отметка. Наносится точкой в 11 метрах на воображаемом перпендикуляре к лицевой линии от центральной точки ворот.

9.5.3. В пределах спортивного сооружения (поблизости от игрового поля) с учетом мер безопасности выделяются места расположения команд, оборудованные для работы с мотоциклами, ограниченные по периметру от посторонних лиц.

9.5.4. Поле со специальным покрытием должно перед матчем посыпаться тонким слоем песка, обеспечивающим легкий «срыв» мотоцикла в занос.

9.5.5. Игровое поле при необходимости должно дополнительно размечаться и увлажняться в перерывах матча.

9.5.6. Если игра становится опасной для игроков и затрудняет судейство из-за плохого состояния разметки поля и/или излишней запыленности арбитры имеют право остановить игру для приведения поля в нормальное состояние, добавив при этом время периода матча.

9.5.7. В случае нахождения в зоне безопасности посторонних лиц, и особенно за воротами, судьи обязаны потребовать их удаления.

9.6. Мяч.

9.6.1. Мяч для игры должен быть круглым, диаметром 38-40 см, иметь длину окружности от 119 до 126 см, и массу от 900 до 1200 грамм.

9.6.2. Соответствие мяча вышеуказанным параметрам, его упругость и пригодность к игре определяются арбитром до матча.

9.6.3. Окраска мяча должна быть яркой и контрастной по отношению к цвету покрытия поля. Во время проведения вечерних матчей цвет мяча должен быть белым.

9.6.4. Каждая из команд должна предоставить на игру не менее четырех мячей, одобренных арбитром.

9.7. Продолжительность игры.

9.7.1 Матч длится 60 минут (3 периода по 20 минут каждый) с 10-ти минутными перерывами. Другие временные формы проведения игры, например 2 периода по 30 минут и т.д., должны быть оговорены Положением о соревнованиях.

9.7.2. Матч считается сыгранным, если он продолжался не менее 60 минут, в противном случае счет в игре не засчитывается и матч должен быть переигран,

кроме случаев, когда в команде остается менее 3-х игроков или когда команда покидает поле до окончания игры.

9.7.3. Время, затраченное на оказание медицинской помощи, удаление игроков и прочих чрезвычайных обстоятельств и в соответствии с этим добавить время периода, предупредив об этом жестом капитанов (их заместителей в отсутствие на поле капитанов) и зрителей.

9.7.4. Судья добавляет время после окончания периода при необходимости пробития штрафного 11-ти метрового удара. Забитый гол засчитывается.

9.8. Официальная тренировка, выбор и смена ворот, начало игры.

9.8.1. Перед игрой команды проводят официальную тренировку, продолжительностью не менее 10-ти минут. Она должна закончиться не менее чем за 10 минут до начала представления команд публике.

9.8.2. По свистку судьи команды в полном составе, допущенном к игре, возглавляемые капитанами, выезжают в поле на мотоциклах (вратари находятся на мотоциклах капитанов) рядом с центральной линией двигаясь к центру поля. Здесь же происходит жеребьевка. Выигрыш в жеребьевке дает право выбора начального удара или ворот. Право первым участвовать в жеребьевке предоставляется капитану команды гостей.

9.8.3. Команды меняются воротами и правом начального удара после каждого периода, а также после первого дополнительного периода. При проведении матча в три периода после 10-ти минут игры в третьем периоде игра останавливается вместе с секундомером, на время, необходимое для быстрой смены ворот. Право начального удара переходит к другой команде.

9.8.4. Игра начинается при условии присутствия на поле не менее 3-х спортсменов в каждой из команд.

9.8.5. Отсчет игрового времени начинается с первого свистка судьи, даже если при этом нарушено правило введения мяча в игру и команда повторно начинает матч с центра поля.

9.8.6. По сигналу судьи спортсмен команды начинающей игру, производит пас мяча из центра поля вперед партнеру. Спортсмены другой команды должны располагаться на расстоянии не менее 9-ти метров от мяча, но не имеют права касаться мяча до второго удара по мячу игроком команды, начинающей встречу. Причем мяч должен пройти расстояние не менее 1,5 метров. Спортсмен, начинающий игру, не имеет права касаться мяча вторично.

9.8.7. При нарушении правила начального удара его повторяют, за исключением случая, когда игрок, начинающий игру вторично коснулся мяча раньше других. В

этом случае назначается свободный удар с места, где произошло нарушение в сторону ворот игрока команды, нарушившим правила.

9.8.8. После гола игра возобновляется с центра поля игроками команды, в ворота которой был забит мяч.

9.9. Заключительное построение команд.

9.9.1. После окончания матча команды сразу, не покидая поле, выстраиваются в центре, также как и для представления их зрителям до начала игры. При этом к ним присоединяются остальные игроки, заявленные на матч. Судья объявляет капитанам счет матча. Затем команды, возглавляемые капитанами с вратарями, совершают на мотоциклах обязательный «круг почета» вокруг поля одна рядом с другой, причем выигравшая команда следует по наружному кругу.

9.9.2. В случае если матч не доигран по вине команды покинувшей поле, главный судья обязан после такого окончания игры провести заключительное построение игроков другой команды и объявить результат матча. После этого команда совершает «круг почета» вокруг поля.

9.10. Продвижение мяча.

9.10.1. Спортсмен и его мотоцикл представляют собой единое целое, поэтому в момент удара или при ведении мяча, игрок должен находиться на мотоцикле с работающим двигателем. Он может вести, бить, отбивать мяч ногой, головой, корпусом, а также любой частью мотоцикла.

9.10.2. Продвижение мяча может осуществляться последовательными, отдельными ударами или подталкиванием, а также ведением, когда мяч, находясь в контакте (непрерывном, прерывном) с ногой игрока и/или любой частью мотоцикла и поверхностью поля, вращается, причем в любой плоскости. Нельзя нести мяч, оторвав его от земли и прижав к мотоциклу, а также проносить мяч, зажав его между мотоциклами.

Не считается нарушением пронос мяча на ноге, без его контакта с мотоциклом.

9.10.3. Провоз мяча на бензобаке квалифицируется как пронос мяча, прижатого к мотоциклу. Сбрасывание мяча с бензобака не должно выполняться рукой. В противном случае такое действие квалифицируется как игра рукой.

9.10.4. Попадание мяча в руку не квалифицируется как игра рукой, если игрок сделал это ненамеренно.

9.10.5. Играть руками может только вратарь в пределах «зоны вратаря».

9.10.6. Любое введение мяча в игру полевым игроком - с центра поля, боковой линии, пробитие углового или свободного удара, выполняется ударом ноги. При этом игрок не имеет права делать пас самому себе.

9.10.7. При возобновлении игры вбрасыванием «спорного мяча» игрок может делать пас сам себе.

9.10.8. Никому из игроков не разрешается переходить с мячом центральную линию поля как в направлении к чужим, так и к своим воротам без обязательной передачи мяча партнеру или используя при этом отскок мяча от любого игрока или мотоцикла.

9.10.9. При нарушении правила «перехода центральной линии поля» игрок наказывается свободным ударом с центральной линии.

9.11. Передвижение спортсменов.

9.11.1. Полевые игроки, имеют право передвигаться по всей площади поля, за исключением «зоны вратаря», в том числе касаться ее линии.

9.11.2. Вратарю запрещается выходить за пределы «зоны вратаря» в течение всего времени, когда мяч находится в игре, даже с целью ввода мяча в игру.

9.12. Преимущество движения.

9.12.1. Преимущество движения имеет игрок, владеющий мячом. Он может двигаться в любом выбранном им направлении по всей площади игрового поля. Однако, если игрок, владеющий мячом, в движении выполняет технический прием - «разворот на 90 и более градусов» и при этом создает опасность для преследующего его в непосредственной близости соперника, резко тормозит и ставит мотоцикл поперек направления движения соперника, то такое управление мотоциклом расценивается как нарушение со стороны игрока, владеющего мячом.

9.12.2. Если направления движения спортсменов сходятся в одной точке, то право преимущественного движения имеет игрок, владеющий мячом.

9.12.2. Владеющим мячом считается игрок, который продвигает мяч ведением у мотоцикла, в т.ч. короткими ударами или подталкиванием и преимущественное право движения предусматривает в первую очередь его безопасность и остается за ним до тех пор, пока мяч не перейдет к другому игроку, к которому и переходит это преимущественное право.

9.12.3. Атаковать движущегося с мячом игрока можно только параллельно с направлением его движения, причем только со стороны, где находится мяч.

Атака не со стороны мяча, должна быть пресечена арбитром немедленно, если только, по его мнению, ситуация на поле не перерастает в голевую.

Отбирать мяч у соперника игрок должен только ногой. Не считается нарушением отбор мяча колесом мотоцикла, если при этом абсолютно не задета нога спортсмена, владеющего мячом.

9.12.4. Если два игрока, следуя параллельным курсом, ведут мяч так, что он находится между их мотоциклами, а их атакует (сзади или спереди) игрок другой команды, они обязаны оставить «коридор», достаточный для того, чтобы соперник мог свободно проехать между ними. Коридор считается достаточным при интервале между игроками не менее 1,5 метров. Это правило соблюдается только при атаках с целью отбора мяча спереди или сзади.

9.12.5. Запрещены все виды блокировки соперников в игре без мяча, как в статическом положении, так и в движении с целью ограничения степени их свободы. Это правило распространяется и на игроков в «стенке» при пробитии 16-ти метровых ударов.

Не считается блокировкой в штрафной площади ситуация создания «коридора атаки», когда игроки нападающей команды занимают статическое положение, не создавая помех движению соперника.

9.12.6. При опеке игрока своей команды, владеющего мячом, атакующий спортсмен имеет преимущество в борьбе с опекающим, но только в случае атаки со стороны мяча.

9.13. Фиксация гола.

9.13.1. Мяч считается забитым в ворота, если он полностью пересек линию ворот в результате удара по нему спортсменом с игры, свободного, углового, штрафного, а также при отскоке от штанги или перекладины ворот, арбитра, любого спортсмена или мотоцикла, либо занесен в ворота вратарем.

Если при выполнении удара мяч лопнет и при этом никого и ничего не касаясь, пройдет в ворота, то гол засчитывается.

Если после удара мяч попадет в стойку, перекладину ворот или вратаря, судью, игрока или его мотоцикл, лопается и проходит в ворота, гол не засчитывается. В этом случае свободный, штрафной и угловой удары повторяются.

9.13.2. Мяч не считается забитым, если удар выполнен в пределах «зоны вратаря» или на ее линии, а также, если в момент удара или непосредственно после него один из игроков нападающей команды пересек линию этой зоны до фиксации судьей взятия ворот.

9.13.3. Гол не засчитывается, если мяч забит в ворота непосредственно после введения его в игру: с центра поля, из-за боковой линии, от ворот, а также при постороннем вмешательстве.

9.13.4. Если мяч попадает в ворота, а судья не засчитывает гол ввиду нарушения правил игроком (игроками) нападающей команды, то игра возобновляется свободным ударом с места нарушения.

9.14. Нарушения правил и виды наказаний.

9.14.1. В мотоболе применяются следующие виды наказаний:

- свободный удар, производимый игроком команды соперника;
- штрафной 11-метровый удар (пенальти);
- замечание (в устной форме, не более одного раза);
- удаление на 2 минуты (предъявление зеленой карты);
- удаление на 5 минут (предъявление желтой карты);
- удалением до конца игры (предъявление красной карты) с отбыванием первых пяти минут в зоне оштрафованных игроков и последующей заменой на поле запасным игроком;
- дисквалификацией по решению арбитров на следующий матч;

Как правило, все взыскания выносятся от наименее строгих к более строгим.

9.14.2. Свободным ударом наказывается игрок, совершивший одно из нижеследующих нарушений, если его действия не требуют более строгого наказания:

- пересечение центральной линии поля, владея мячом;
- игра рукой;
- пронос мяча, прижав его ногой к мотоциклу или зажав между двух мотоциклов одной команды;
- игра мячом, не находясь на мотоцикле;
- игра на мотоцикле с неработающим двигателем;
- игра опасно или грубо, в т.ч. не владея мячом;
- провокация проникновения противника в «зону вратаря»;
- задержка мяча более чем на 5 секунд в своей штрафной площади при введении мяча в игру вратарем. Это же правило и наказание за его нарушение касается двух и более игроков, участвующих в возобновлении игры в своей штрафной площади;
- удержание соперника или его мотоцикл рукой, ногой или своим мотоциклом;

- нарушение правил преимущественного движения;
- касание мяча дважды при разыгрывании или пробивании свободного или углового ударов;
- проникновение в «зону вратаря», касание или пересечение ее линию даже по воздуху;
- совершение действий, создающих опасность для соперников;
- нарушение правил «коридора»;
- вход в игру не на средней линии поля, кроме случаев замены вратаря;
- создание помех сопернику, без намерения играть мячом;
- выражение демонстративно несогласия с решением судьи, сопровождающегося жестикულიцией или проявлением других действий, вызывающих отрицательную реакцию у зрителей;
- грубое и не этичное поведение по отношению к арбитрам, соперникам, зрителям, официальным или должностным лицам.
- создание опасного положения для соперника при развороте на 90 и более градусов в движении с мячом, при его атаке в непосредственной близости сзади.
- отбор мяча колесом мотоцикла, задев при этом ногу соперника;
- осуществление блокировки игроков соперника, в том числе и в штрафной площади, находящихся в статическом положении, с целью ограничения их свободы;
- грубое препятствие атаке соперника, на игрока, владеющего мячом, при условии ее проведения со стороны мяча;
- задержание вратарем мяча более, чем на 10 секунд, или вторичное получение его от игрока своей команды, прежде чем мяч будет выведен из пределов штрафной площади, а так же, если вернет мяч тому же игроку своей команды, от которого перед этим получил пас;
- переступление вратарем или пересечение линии «зоны вратаря» любой частью тела, кроме случая пересечения ее рукой по воздуху при отбивании мяча, находящегося выше уровня его пояса.

9.14.3. Штрафным, 11-метровым ударом (пенальти) наказываются спортсмен, находящийся в своей штрафной площади, если совершит одно из следующих нарушений:

- проникновение в «зону вратаря», для защиты ворот от гола. Пенальти назначается только в том случае, если гол не был забит;
- намеренная игра рукой, исключая вратаря, в пределах «зоны вратаря»;
- грубая игра или удержание мяча или удар противника или его мотоцикла в ситуации, угрожающей взятием ворот;
- касание или совершение нападения на вратаря команды соперников в пределах «зоны вратаря»;
- игра мячом, не находясь на мотоцикле;
- применение недопустимых воздействий против соперника в ситуации, когда между этим игроком и вратарем нет игрока обороняющейся команды;
- выход запасного игрока на поле не на центральной линии и таким образом ликвидация голевой ситуации;
- касание запасным вратарем мяча руками в пределах «зоны вратаря», при его несанкционированном выходе для замены;
- выход вратаря из «зоны вратаря» или в случае прыжка и после приземления окажется за пределами этой зоны.

9.14.4. Игрок подлежит удалению с поля на 2 или 5 минут, если совершит следующие действия, не требующие более строгого наказания:

- грубый наезд на ногу или мотоцикл соперника.
- удержание мотоцикла противника рукой, ногой или своим мотоциклом в штрафной площади;
- создание помех сопернику при пробитии свободного или штрафного удара;
- касание или выбивание мяча после его установки арбитром ;
- движение своего мотоцикла назад;
- неоднократное предъявление претензий судьям, соперникам;
- удар соперника рукой;
- грубая атака соперника не со стороны мяча;
- удар ногой мотоцикла соперника;

- умышленный подъём мотоцикла на заднее колесо для наезда на соперника или нанесения удара по мотоциклу соперника;
- повторное нарушение правила 9-ти метров;
- оспаривание решения арбитра об удалении на 2 или 5 минут, что автоматически влечет удаление соответственно на 4 или на 7 минут ($2+2=4$ или $5+2=7$);
- создание помехи на пути разгона игрока при пробитии свободного или штрафного ударов.

9.14.5. Игрок подлежит удалению с поля до конца матча, если:

- совершает повторные нарушения, за которые удалялся с поля;
- допускает непристойные жесты или выражения;
- ударит или намеренно наедет на арбитра;
- ударит или намеренно наедет на соперника, нанеся ему травму;
- совершит грубые действия, угрожающие срыву матча.

9.14.6. При серии удалений, когда в одной из команд на поле остается менее трех спортсменов, включая вратаря, судьями применяется «отложенный штраф». В этом случае новое удаление происходит только после выхода на поле ранее удаленного спортсмена.

9.14.7. Игрок, удаленный с поля на 2 или 5 минут, когда его команда играет в меньшинстве и пропускает гол, выходит на поле, не дожидаясь окончания штрафного времени. При игре в равночисленных составах, при пропущенном голе, удаленные игроки на поле не выходят.

9.14.8. Команда или спортсмен подлежат дисквалификации в случаях:

- умышленного оставления командой поля во время игры. При этом ей засчитывается поражение со счетом 0-3. Если счет голов был большим в пользу другой команды – он и засчитывается;
- непристойного поведения спортсмена в отношении арбитра (арбитров) после окончания матча до подписания протокола игры официальным представителем команды – на следующий матч.

9.15. Пробитие свободных и штрафных ударов.

9.15.1. Свободный удар при нарушении правил вне штрафной площади производится с того места, где было совершено нарушение правил.

9.15.2. За нарушение правил в штрафной площади, свободный удар пробивается по мячу, который ставится на линию штрафной площади, параллельную лицевой, как можно ближе к месту нарушения.

9.15.3. При свободном ударе, назначенном за проникновение в «зону вратаря», мяч устанавливается приблизительно на центре линии штрафной площади, напротив ворот команды, допустившей нарушение. Этот свободный удар называется «шестнадцатиметровым».

9.15.4. Игроки команды, в сторону которой назначен свободный удар, в том числе «шестнадцатиметровый», не имеют права двигаться на мотоциклах и находиться к мячу ближе 9-ти метров, до тех пор, пока не будет произведен удар по мячу.

При выполнении «шестнадцатиметровых ударов» игрокам защищающейся команды разрешается устанавливать «стенку» перед воротами, при этом они должны находиться на мотоциклах в положении сидя. Они имеют преимущество в выборе места для защиты ворот. При пробитии «шестнадцатиметрового» удара любым игрокам, находящимся в «стенке», или ближе к воротам, разрешено защищаться рукой от попадания мяча в голову, но при этом кисть руки должна быть в контакте со шлемом, в противном случае, попадание мяча в руку (поднятую, вытянутую и т.п.) рассматривается как игра рукой.

9.15.5. Спортсмен, выполняющий свободный удар не имеет права делать повторный удар по мячу или овладеть им, пока мяч не коснется другого игрока или его мотоцикла.

9.15.6. Свободный удар, в том числе «шестнадцатиметровый», можно производить в любом направлении и он должен выполняться в течение 20 секунд после сигнала арбитра.

При выполнении «шестнадцатиметрового» в сторону ворот, игрок, выполняющий удар должен производить разгон на мотоцикле с расстояния не более 20-ти метров от мяча, как при пробитии пенальти (п. 2.15.8).

9.15.7. Пробитие штрафного удара выполняется с одиннадцатиметровой отметки, обозначенной на поле или отмеренной арбитром непосредственно перед пенальти.

9.15.8. При выполнении пенальти игрок обязан произвести удар в сторону ворот, поскольку штрафной удар не разыгрывается.

При этом все игроки, кроме вратаря, защищающего ворота, располагаются вне штрафной площади, должны соблюдать правило 9-ти метров и не могут двигаться на мотоциклах до удара по мячу.

Игрок, выполняющий пенальти может находиться в штрафной площади или на поле, но не далее 20-ти метров от мяча для выполнения разгона на мотоцикле перед ударом.

Точку, с которой выполняется разгон, игрок и арбитр намечают совместно, стараясь не затягивать время периода. Однако последнее указание арбитра на точку, с которой выполняется разгон с учетом расстояния до мяча, является окончательным.

Для ускорения процедуры пробития пенальти или «шестнадцатиметрового» удара в сторону ворот, помощь арбитру может оказывать боковой судья или арбитр, контролирующий игру в центре поля.

9.15.9. При пробитии пенальти вратарь должен находиться на линии ворот между штангами и ему запрещается двигаться до удара по мячу после свистка арбитра.

Если кто-либо из спортсменов (включая вратаря) защищающейся команды двинулся до удара, а мяч вошел в ворота, гол засчитывается. При не забитом голе удар повторяется.

9.15.10. Если при штрафном ударе партнер игрока, выполняющего пенальти, после свистка арбитра, но до удара по мячу, войдет в штрафную площадь, судья задерживает пробитие удара. После предупреждения игрока, нарушившего правила, судья разрешает выполнять удар.

Если мяч не вошел в ворота и остался в поле, то спортсмен, выполняющий штрафной удар может вновь овладеть мячом или ударить по нему только после того, как мяч коснется другого игрока или его мотоцикла.

9.15.11. Игрокам команды, в сторону которой назначается свободный или штрафной удар, запрещается располагаться на траектории движения к мячу пробивающего игрока.

9.15.12. В добавленное время на выполнение пенальти, судья должен немедленно дать свисток на окончание игры, когда мяч:

- выходит за границы игрового поля;
- полностью пересекает линию ворот;
- попадает во вратаря, а от него в стойку или перекладину, или наоборот, и проходит в ворота, полностью пересекая линию ворот;
- отскакивает в поле от стойки или перекладины, или вратаря - в момент отскока;

- останавливается или отбивается в поле вратарем;
- Если после свистка арбитра вратарь выпустил мяч, и он пересек линию ворот, гол не засчитывается, т.к. время игры истекло.

9.15.13. Если при штрафном ударе мяч остановлен посторонним лицом, то судья повторяет пробитие пенальти, либо при необходимости добавить время на его выполнение в случае окончания периода.

9.16. Мяч в игре и не в игре.

9.16.1. Мяч считается в игре:

- после свистка арбитра на начало игры, до его же сигнала на остановку или окончание периода (игровое время);
- если мяч, ударившись о стойку или перекладину ворот, о древко углового флага или о судью, находящегося в поле, вновь окажется на поле.

9.16.2. Мяч считается не в игре:

- если он полностью пересек (перекатился или перелетел по воздуху) боковую или лицевую линию поля за пределами ворот;
- во всех случаях, когда судья останавливает игру до ее возобновления.

9.17. Возобновление игры на боковой линии поля.

9.17.1. Если мяч вышел за боковую линию поля от игрока (мотоцикла), который последним владел мячом или его касался, то спортсмен команды соперника вводит мяч в игру в том месте, где мяч пересек эту линию. Спортсмен, вводящий мяч в игру, делает удар ногой по мячу, находясь в это время за пределами поля на стоящем мотоцикле с работающим двигателем.

Если мяч непосредственно попал в ворота, после введения его в игру из-за боковой линии, гол не засчитывается. Судья назначает в этом случае угловой удар с той стороны поля, где мяч до этого вводился в игру.

9.17.1. Если мяч введен в игру неправильно, то это право переходит к другой команде.

9.17.2. Игроки команды противника должны соблюдать правило 9-ти метров от места введения мяча в игру. Они не могут приближаться к мячу до тех пор, пока не будет выполнен удар.

9.18. Введение мяча в игру вратарем.

9.18.1. Если мяч полностью вышел за линию ворот с внешней стороны от стоек или над перекладиной и последним им владел или коснулся, игрок (мотоцикл) нападающей стороны, то вводит мяч в игру вратарь защищающейся команды.

9.18.2. Вратарь может вводить мяч в игру ударом ноги или вбрасывая его рукой. Он не имеет права задерживать мяч в «зоне вратаря» более чем на 10-ть секунд.

9.18.3. Введение мяча в игру вратарем в пределах своей штрафной площади обязывает игрока (игроков) команды вывести его из этой площади в течение 5 секунд. Отсчет времени 5 секунд начинается с момента введения мяча в игру вратарем.

9.18.4. Судья должен зафиксировать нарушение и назначить свободный удар, если мяч возвращен вратарю игроком без выведения мяча за пределы штрафной площади.

9.18.5. Игроки команды соперника должны находиться вне штрафной площади до тех пор, пока мяч не пересечет любую линию, ее ограничивающую.

9.19. Возобновление игры угловым ударом.

9.19.1. Если мяч полностью вышел за лицевую линию поля с внешней стороны от стоек ворот или над перекладиной и последним его коснулся игрок (мотоцикл) защищающейся команды, назначается угловой удар. Этот удар производится с точки пересечения линии штрафной площади и лицевой линии поля с той стороны ворот, с которой мяч вышел за пределы поля.

9.19.2. Угловой удар может быть разыгран двумя спортсменами команды или пробит в сторону ворот. Гол, забитый в ворота непосредственно с углового удара, засчитывается.

9.19.3. Игрокам защищающейся команды разрешается передвигаться в пределах поля и штрафной площади, при этом они не должны приближаться на расстояние ближе 9-ти метров к точке введения мяча в игру. При несоблюдении этого правила, судья назначает повторный удар.

9.19.4. Игрок, выполняющий удар, не имеет права вторично касаться мяча раньше, чем это сделает другой спортсмен (мотоцикл).

9.20. Возобновление игры «спорным мячом».

9.20.1. Для возобновления игры, прерванной по причинам, не предусмотренным правилами, судья начинает игру вбрасыванием «спорного мяча». Для этого он вбрасывает мяч между двумя соперниками, стоящими друг

против друга на расстоянии 2 метров. Вбрасывание «спорного мяча» производится арбитром сбрасыванием мяча на поле с рук, вытянутых вперед на уровне плеч. При этом все остальные игроки должны соблюдать правило 9-ти метров. Никто из полевых игроков, в т.ч. разыгрывающих «спорный мяч», не имеет права начинать движение до тех пор, пока мяч не коснется земли. В противном случае судья делает замечание и повторяет вбрасывание. Если нарушение повторяется разыгрывающими игроками, арбитр проводит вбрасывание с двумя другими игроками.

9.20.2. Если игрок, ведя мяч, упал и его мотоцикл прижал мяч к земле, но при этом игрок не предпринял действий к продолжению игры, то этот случай расценивается как остановка игры по непредусмотренным правилами причинам, и игра возобновляется вбрасыванием «спорного мяча».

9.20.3. При необходимости возобновления игры «спорным мячом» прерванной в штрафной площади, арбитр вбрасывает мяч на линии штрафной в ближайшем от нарушения месте. При этом игроки должны располагаться перпендикулярно к любой ее линии, на которой производится вбрасывание «спорного мяча».

9.20.4. Игра возобновляется «спорным мячом» в случае, когда команда не сумела выполнить свободный удар в течение 20 секунд.

9.21. Право «преимущества».

9.21.1. Во всех случаях судья должен воздерживаться от наказаний, если это может дать преимущество команде, нарушившей правила.

9.21.2. Судья, руководствуясь правилом «не судить в пользу провинившегося», заметив нарушение и определив, что остановка игры в данный момент дает преимущество команде, не владеющей мячом, не должен останавливать игру, а ждать дальнейшего развития ситуации и только после ее завершения принимать решение. Правом «преимущества» перед провинившимися в этом случае пользуются игроки команды, владеющей мячом. Это в равной степени относится ко всем голевым ситуациям, а также к ситуациям блокировки или неправильной атаки игрока, например атаки не со стороны мяча. Судья при вынесении наказания в данном случае пользуется своим правом применить правило «отсрочки наказания» на период развития и завершения ситуации.

9.21.3. Когда мяч выходит за боковую линию и судья не может определить, от кого из игроков (мотоциклов) он покинул поле, то мяч вводится в игру игроком той команды, на стороне которой он вышел за пределы поля. При аналогичной ситуации, когда мяч выходит зацевую линию поля, он вводится в игру от ворот защищающейся команды.

10. МОТОТРИАЛ.

10.1. Общие положения.

10.1.1. Мототриал – дисциплина мотоциклетного спорта, соревнования по которой проводятся на специализированных мотоциклах по трассе, расположенной на площадке, пересеченной местности или в пределах спортивного сооружения, с лимитом времени прохождения дистанции, в которую включены контролируемые участки («КУ»), где оценивается мастерство спортсменов при преодолении различных естественных или искусственных препятствий и могут начисляться штрафные очки за различные нарушения при прохождении трассы.

10.1.2. Соревнования проводятся при любой погоде, в светлое время суток.

10.1.3. Дистанция трассы обозначается флажками, которые устанавливаются вдоль неё на склонах и подъемах.

10.1.4. К участию в соревнованиях допускаются юноши, юниоры, мужчины, женщины по возрасту в соответствии с ЕВСК.

10.1.5. К участию в соревнованиях допускаются мотоциклы, прошедшие технический контроль и соответствующим образом промаркированные.

10.1.6. Заправка, чистка, регулировку, ремонт производится в зоне рабочей площадки в предусмотренное регламентом время.

С рабочей площадки должен быть один выход на стартовую площадку, где запрещается выполнение любых работ с мотоциклами и на которой участники ожидают время своего старта.

10.1.7. Заправка мотоциклов производится только при неработающем двигателе под наблюдением технической комиссии.

10.1.8. Участникам выдаются контрольные карты на всю дистанцию трассы. В этих картах судьями ставится время старта и финиша, и вносятся результаты спортсменов при преодолении препятствий на трассе в соответствии с таблицей пенализации.

10.2. Процедура старта.

10.2.1. За 10 минут до старта гонщик допускается в закрытый парк для вывода мотоцикла на стартовую площадку.

10.2.2. В закрытом парке спортсмену запрещается прикасаться к мотоциклам других спортсменов.

10.2.3. Старт гонки дается каждому спортсмену индивидуально по сигналу судьи, с интервалом в 2 минуты, при неработающем двигателе мотоцикла, в порядке, определяемом жеребьёвкой. Запускать двигатель мотоцикла разрешается только на стартовой линии в момент наступления старта.

В течение 1 минуты спортсмен обязан освободить послестартовый коридор длиной 10-15 метров.

10.3. Трасса соревнований.

10.3.1. Дистанция соревнований может состоять из одного или нескольких кругов и должна включать в себя 15-35 контролируемых участков в зависимости от ранга соревнований.

10.3.2. Как исключение, допускается использовать дороги с усовершенствованным покрытием для движения между контрольными участками.

10.3.3. Маршрут трассы размечается специальными стрелками. Способ разметки оговаривается в регламенте соревнований.

Каждый контрольный участок должен иметь порядковый номер и ограничиваться знаками «НАЧАЛО КУ» и «КОНЕЦ КУ», обозначаться прочной, хорошо видимой лентой, расположенной на высоте от 30 см до 60 см от поверхности земли и разметочными стрелками.

В некоторых местах ширина контрольного участка может быть ограничена путем использования «ворот», минимальной шириной 120 см. Въезд в ворота может обозначаться двумя стрелками.

10.3.4. Спортсмен, отклонившийся от маршрута, должен вернуться на трассу в том же месте, где он сошел с неё.

10.3.5. Тренировки на размеченной трассе и контрольном участке запрещены.

10.3.6. Перед каждым контрольным участке оборудуется нейтральная зона, где участник может сделать остановку для визуального ознакомления с данным участком или ожидать своей очереди для въезда в него.

10.3.7. Все контрольные участки проходятся последовательно. Контрольные участки должны быть достаточно сложными для прохождения и включать в себя различные препятствия (естественные: подъемы, спуски и пр. и/или искусственные «водопад», «колейный мост», «брод» и пр.). Въезд на контрольный участок разрешается только по указанию судьи. Протяженность каждого контрольного участка – до 50 метров, с учетом его обзора одним судьей.

10.3.8. Мотоцикл находится в пределах контрольного участка с момента пересечения передним колесом границы знака "Начало КУ" и до момента пересечения им границы знака "Конец КУ".

Спортсмен, сделавший остановку в пределах "КУ", должен продолжить движение вперед с места остановки, если не имеет другого указания судьи.

Считается, что остановка имела место, если мотоцикл прекращает движение, а спортсмен опирается ногой или другими частями тела о землю или препятствие (дерево, камень и т.п.), выступ. Не считается остановкой баланси-

рование на месте, перемещение мотоцикла вправо или влево, если гонщик не касается поверхности земли или препятствия ногами. За откат мотоцикла назад участнику начисляются штрафные очки.

Считается, что касание имело место, если какая-либо часть тела спортсмена или мотоцикла (за исключением колес, подножек, картера двигателя, нижней части рамы или защитных пластин под двигателем) коснется земли или других препятствий без остановки мотоцикла.

10.3.9. На каждом "КУ" спортсмену засчитывается только один, самый крупный штраф, если спортсмен, его триал-помощник, тренер, представитель не допускают других нарушений, за которые также предусмотрена пенализация.

После прохождения "КУ" участник обязан остановиться и предъявить контрольную карту судье для внесения в нее результатов.

10.3.10. Если в ходе соревнований, по причине чрезвычайных обстоятельств судейской коллегией признано необходимым аннулировать какой-либо "КУ", то результаты, очки за штрафы всех спортсменов, полученные на этом "КУ" также аннулируются.

10.4. Время соревнований.

10.4.1. Общее время соревнования, считая от старта первого гонщика до финиша последнего, не должно превышать 6-ти часов. В случае, когда трасса становится труднопроходимой (дождь, туман) главная судейская коллегия может увеличить общее время, но не более чем на 60 минут. Об этом все участники должны быть предупреждены до старта.

10.4.2. Общее время может быть назначено организатором из практических соображений или рассчитано.

При расчете общего времени применяется формула:

$$T_c = T_d + K$$

Где:

T_c - общее время соревнований в минутах;

T_d - расчетное или назначенное время в минутах;

K - время в минутах, равное числу стартующих.

Расчетное время прохождения дистанции (в минутах) определяется по формуле:

$$T_d = (H_1 \times 4) + (H_2 \times 3) + (H_3 \times 2) + \dots + (H \times 2) + T$$

Где:

T_d - расчетное время прохождения дистанции в минутах;

H_1 - количество "КУ" на первом круге;

H_2 - количество "КУ" на втором круге;

H_3 - количество "КУ" на третьем круге;

H - количество "КУ" на n -ном круге;

T - время на прохождение трассы в минутах, исключая время, предписанное для прохождения "КУ".

Время прохождения трассы (T) рассчитывается по формуле:

$$T = \frac{S \text{ км} \times 60}{V \text{ км/ч}}$$

Где:

S - общая длина трассы, за вычетом длины "КУ";

V - средняя скорость движения по трассе (не должна превышать 20 км/час).

10.4.3. Спортсменам предоставляется не более 4 минут на прохождение каждого "КУ" на первом круге, 3 минут - на втором, 2 минут на третьем и последующих кругах.

10.4.4. Если время T_c - расчетное, то за любое опоздание на финиш участник исключается из зачета.

Если время T_c назначено организатором, то за каждую минуту опоздания на финиш участник штрафуются одним очком.

10.4.5. В случае, когда участник сможет доказать, что его опоздание вызвано особыми, не зависящими от него причинами, например, остановкой для оказания помощи при несчастном случае, исключение из зачета или пенализация не применяются.

10.4.6. За преждевременный финиш участник не штрафуются.

10.4.7. Участник, выбывший из соревнований из-за технической неисправности мотоцикла, обязан предъявить его технической комиссии в "ЗП".

10.5. Участники соревнований

10.5.1. Количество стартующих участников ограничивается в каждом случае Положением о соревнованиях.

10.5.2. Спортсмены для участия в соревнованиях должны пройти все административные и технические проверки.

10.6. Мотоциклы участников.

10.6.1. К соревнованиям допускаются мотоциклы категории I, группы A1 класса до 125 куб., класса до 250 куб. см.

10.6.2. Дополнительные технические требования к мотоциклам оговариваются в Положении о соревнованиях.

10.7. Результаты.

10.7.1. По характеру зачета соревнования могут быть – личными, лично-командными и командными.

10.7.2. Личные места определяются независимо от кубатуры двигателя мотоцикла по наименьшему количеству штрафных очков, начисленных спортсменам в ходе соревнований.

10.7.3. При равенстве очков занятое место определяется количеством "КУ", пройденных без штрафных очков, при дальнейшем равенстве - количеством "КУ" пройденных с 1 очком, с 2 очками и т.д.

10.7.4. Командный результат определяется по наименьшей сумме штрафных очков, начисленных всем членам команды.

10.7.5. В случае равенства очков командные результаты определяются также, как и при определении личных результатов.

ТАБЛИЦА

начисления штрафных очков (пенализация)

за различные нарушения при проведении

соревнований по мототриалу.

Вид нарушения на дистанции, ЗП, рабочей и стартовой Пенализация

1.	Опоздание на старт (за каждую полную и неполную	1 очко
2.	За каждый децибелл сверх установленного при измерении	
3.	Опоздание на финиш (за каждую полную и неполную	1 очко
4.	Запуск двигателя до наступления расчетного времени	5 очков
5.	Опоздание на техосмотр	5 очков
6.	Засорение рабочей площадки, слив на ней масла	5 очков
7.	Работа с мотоциклом на стартовой площадке до сигнала	5 очков
8.	Запуск двигателя на стартовой линии до сигнала "старт"	5 очков
9.	Не выезд с послестартового коридора в течение одной	5 очков
10.	Вход в "ЗП" с работающим двигателем	10 очков
11.	Запуск двигателя на рабочей площадке	10 очков
12.	Запуск двигателя в "ЗП"	50 очков
13.	Заправка в непопозженном месте	150 очков
14.	Заправка с работающим двигателем	150 очков
15.	Опоздание на финиш на 60 и более минут	500 очков
16.	Нарушение ПДД	возможно
17.	Касание мотоцикла другого участника в "ЗП"	возможно
18.	Курение в "ЗП", на рабочей и стартовой площадках	исключение
19.	Посторонняя помощь	исключение
20.	Движение вне трассы, езда по трассе в	
	противоположном направлении	исключение
21.	Не сдача, потеря контрольной карты	исключение
22.	Опоздание на старт более 20 минут	исключение
23.	Замена мотоцикла, стартового номера	исключение
24.	Тренировка на подготовленных к соревнованиям "КУ"	исключение
25.	Недостойное поведение по отношению к официальному	
26.	Положительный результат при пробе на алкоголь или	исключение
27.	Нарушение последовательности прохождения "КУ"	исключение
28.	Нарушения на "КУ":	
	- одно касание ногой поверхности препятствия (земли)	1 очко
	- два касания	2 очка
	- три и более касаний или касание обеими ногами сразу	3 очка
	- остановка мотоцикла, падение мотоцикла спортсмена, смещение или повреждение знаков, ограждений, сход с мотоцикла (обе ноги с одной стороны мотоцикла), выезд	
	- превышение лимита времени на прохождение «КУ» (за	1 очко
	каждую полную или неполную минуту)	дополнительно
	- въезд на "КУ" без разрешения судьи	10 очков
	- спор с судьей спортсмена, его помощника, тренера,	10 очков

- отказ от попытки прохождения "КУ" после вызова судьи 20 очков или уклонение от прохождения «КУ»

11. ТРОФИ-РЕЙД НА КВАДРОЦИКЛАХ.

11.1. Трофи-рейд – дисциплина мотоциклетного спорта, соревнования по которой, проходят по дорогам общего пользования и тяжелому бездорожью и включают в себя один или несколько специальных участков (здесь и далее - СУ), организуемых преимущественно на бездорожье.

11.1.1. По общему правилу продолжительность соревнований по трофи-рейдам не превышает 150 часов, протяженность дистанции не превышает 500 км, а общая протяженность СУ не превышает 150 км.

11.2. В соревнованиях по трофи-рейдам спортсмены принимают участие на квадроциклах, которые подразделяются на следующие группы:

- «ATV-Original» - серийные универсальные квадроциклы, имеющие одно или два места для сидения и не имеющие специальной подготовки.
- «ATV-Open» - серийные квадроциклы, специально подготовленные для участия в соревнованиях по трофи-рейдам.
- «UTV» - серийные квадроциклы с посадкой типа «бок о бок» и с колесной формулой 4x4 или 6x4, выпущенные в количестве не менее 200 шт.

11.2.1. Зачетные группы в соревнованиях по трофи-рейдам, формируются из групп, указанных в п. 11.2. настоящих Правил.

11.3. В соревнованиях по трофи-рейдам принимают участие спортсмены, объединенные в экипажи.

11.3.1. Экипаж состоит из 2 квадроциклов и 2 водителей, один из которых первый, а другой – второй.

11.4. До участия в командном зачете допускаются команды, состоящие из экипажей (min 2, max 3), заявляемых до участия в соревнованиях.

11.4.1. Состав команды после первой заявки не меняется до окончания всех этапов соревнований по трофи-рейдам.

11.4.2. От одной команды на каждый этап может быть заявлено только 2 экипажа в любой из зачетных групп.

11.5. После прохождения мандатной, технической, медицинской комиссий участники соревнований получают на руки дорожную книгу и контрольную карту.

11.5.1. Дорожная книга (здесь и далее - ДК) – документ, определяющий маршрут движения экипажей и особенности прохождения дистанции соревнований.

11.5.2. ДК может быть выполнена в виде легенды прохождения маршрута и/или перечня обязательных для прохождения точек; может определять порядок прохождения точек, определять допустимое отклонение от заданного маршрута, контрольные пункты; может иметь приложения в виде картографических или иных материалов.

11.5.3. В контрольной карте указываются нормы времени прохождения дистанции, а также нормативы прохождения СУ. В контрольной карте отмечаются все замечания, контрольное время начала и окончания СУ, а также время начала и окончания соревнования.

11.6. Старт экипажей может быть массовым (одновременным) или отдельным, что определяется дополнительным положением этапа соревнований.

11.6.1. При отдельном старте экипажи начинают движение по дистанции с индивидуальной засечкой времени друг за другом по графику, определенном в дополнительном этапе соревнований, с интервалом не менее 1 минуты между экипажами.

11.6.2. Одновременный старт соревнований допускается, если это позволяют условия трассы и не создаются преимущества для отдельных экипажей.

11.7. Во время прохождения дистанции соревнований экипажи должны остановиться перед началом и окончанием СУ для предоставления контрольной карты для отметки на ней времени начала и окончания проезда СУ. После отметки в контрольной карте экипаж по команде судьи должен незамедлительно продолжить движение по маршруту.

СУ на судейском пункте старта и заканчивается пунктом хронометража на финише. Соблюдение маршрута на СУ является обязательным. Экипаж, превысивший норматив на СУ, может быть исключен из зачета на этом СУ либо пенализирован в соответствии с таблицей пенализации. Время прохождения СУ определяется вплоть до секунды.

При прохождении СУ участникам запрещено использовать цепи, гусеницы для противоскольжения.

11.7.1. Также на дистанции могут находиться пункты контроля времени. В данных пунктах осуществляется внесение данных в контрольные карты о точном прибытии в пункт экипажа.

11.7.2. На дистанции располагаются контрольные пункты прохождения дистанции. Их количество и местоположение указывается в дорожной книге. Отметка о прохождении этих пунктов заносится контрольной карте.

11.7.3. Также на дистанции может находиться пункт внезапного контроля прохождения дистанции, данные о котором не заносятся в дорожную книгу. Такие пункты располагаются таким образом, чтобы маршрут всех экипажей обязательно предполагал проезд через них.

11.7.4. Для проверки скорости движения экипажей могут быть организованы зоны ограничения скорости, где ограничивается зона движения экипажей. Данные зоны контроля скорости обозначаются в дорожной книге.

11.8. Экипаж, выбывший из соревнования по причине схода с дистанции, обязан незамедлительно сообщить об этой судье и начать с его разрешения эвакуацию.

11.9. Спортивный Результат экипажа на линейном СУ определяется путем сложения реального времени его прохождения с точностью до секунды и всех пенализаций, относящихся к данному СУ, выраженных во времени.

Экипаж с минимальным результатом будет объявлен победителем СУ, экипаж со следующим в порядке возрастания результатом - вторым, и т.д.

11.9.1. При равенстве результатов у двух и более экипажей, эти экипажи делят соответствующие места между собой.

11.9.2. Спортивный результат экипажа на Навигационном СУ может определяться одним из нижеследующих способов:

- Количественно-временной навигационный СУ

Результат экипажа определяется количеством пройденных контрольных пунктов и/или судейских пунктов КП («взятых» точек). Экипаж с максимальным результатом будет объявлен победителем СУ, экипаж со следующим в порядке убывания результатом - вторым, и т.д.

При равенстве результатов у двух и более экипажей, сравнивается время прохождения экипажами СУ. Экипаж с минимальным временем будет объявлен победителем СУ, экипаж со следующим в порядке возрастания временем - вторым, и т.д.

При новом равенстве места делятся.

- Временной навигационный СУ

Результат экипажа определяется как сумма времени прохождения СУ и всех пенализаций временного выражения (экипаж с минимальным результатом будет объявлен победителем СУ, экипаж со следующим в порядке возрастания результатом - вторым, и т.д.)

При равенстве результатов у двух и более экипажей, эти экипажи делят соответствующие места между собой.

11.9.3. Экипажам, прошедшим СУ в пределах норматива, в соответствии с занятыми местами начисляются за данный СУ зачетные очки, с точностью до десятых, в соответствии с формулой по поощрительной системе опубликованной в Положении (приложение «Таблица для начисления очков по занятым местам»), где $A = 100$. В случае равенства мест у нескольких экипажей очки начисляются как среднее арифметическое.

11.9.4. Результат экипажа на соревновании определяется количеством пройденных СУ. Места между экипажами распределяются в порядке убывания количества СУ, на которых экипаж получил зачетные очки.

11.9.4.1. В случае равенства этого показателя у двух или более экипажей они располагаются между собой в соответствии с количеством очков, набранных по итогам прохождения всех СУ данного соревнования. Места распределяются в порядке убывания сумм полученных очков.

11.9.4.2. В случае нового равенства места делятся.

11.10 Определение результата на ДСУ:

11.10.1. ДСУ не влияют на количество зачётных СУ, а влияют только на количество очков набранных экипажем на соревновании. В том случае, если экипажу не удалось получить зачет ни на одном СУ, а он имеет только очки за ДСУ, такой экипаж в классификацию соревнования не включается.

11.10.2. В соответствии с показанным результатом, на ДСУ начисляются очки по методике описанной в п.11.9.3., с понижающим коэффициентом 0,15 (максимальная величина).

11.10.3. Сумма очков за ДСУ не может превышать 25% от общего количества очков на всех СУ (под общим количеством очков понимается максимально теоретически возможное количество очков, которые участник может набрать на данном соревновании).

11.11. За нарушение времени прохождения СУ, скоростных ограничений и иных требований, указанных в дополнительном регламенте соревнований предусматривается пенализация в соответствии с таблицей :

Нарушение	Санкции и Федерации	Отказ в старте	Незачет СУ	Исключение из соревнования	Пенализация	Решение КС К
Отсутствие на брифинге						
Несоответствие квадроцикла заявленной Категории		X		X		X
Управление квадроциклом членом экипажа, не имеющим водительского удостоверения				X		X
Нарушение численного состава экипажа				X		X
Обман, неспортивное поведение	X	X		X	X	X
Неявка на этап официального соревнования первого водителя, включенного в предварительный список заявленных экипажей	X					X
Отсутствие или неправильное расположение эмблем/стартового номера 1 нарушение 2 нарушение						

Нарушение	Санкции и Федерации	Отказ в старте	Незачет т СУ	Исключение из соревнования	Пенализация	Решение КС К
3 нарушение				X		X
Отсутствие идентификационных знаков						
Прохождения АП и ТИ вне расписания, но в рамках их работы						
Непрохождение АП и ТИ		X				X
Отсутствие идентифицирующих маркировок				X		X
Обман, ложная маркировка				X		X
Опоздание на старт					1 мин за мину ту	
До 30 минут (включительно)						
Свыше 30 минут				X		X
Нарушение требований безопасности на старте СУ		На данн ом СУ	X			
Экипаж не стартует в течение 20 секунд после стартового сигнала					2 мин	

Нарушение	Санкции и Федерации	Отказ в старте	Незачет СУ	Исключение из соревнования	Пенализация	Решение КС К
Фальстарт					1 мин	
Отказ стартовать			X			X
Нарушение требований безопасности на финише СУ			X			
Создание помех для финиша других участников					X	X
Перевозка квадроциклов				X		X
Проезд через любой судейский пункт на буксире					1 час	
Нарушение, касающееся сервиса			X			X
Утрата Контрольной Карты			X	X		X
Отсутствие отметок или не предъявление Контрольной Карты на любом судейском пункте			X	X	X	X
Самовольные исправления или изменение данных в Контрольной Карте			X	X	X	X
Не сдача Контрольной Карты			X	X		X

Нарушение	Санкции и Федерации	Отказ в старте	Незачет СУ	Исключение из соревнования	Пенализация	Решение КС К
Нарушение правил проезда через контрольную зону					1 час	X
Невыполнение указаний судей			X	X	X	X
Отклонение от расчетного времени отметки на КВ					1 мин за мину ту	
Не прохождение пункта КП/ВКП						X
Нарушение скоростного режима						X
Не соблюдение маршрута				X		X
Превышение норматива на СУ						x
Нарушение требований безопасности на СУ			X	X	X	X
Выезд на трассу СУ до закрытия финиша			X	X		X
Использование цепей и других дополнительных устройств противоскольжения.			X	X		X
Преднамеренное блокирование проезда			X	X	X	X

Нарушение	Санкции и Федерации	Отказ в старте	Незачет т СУ	Исключение из соревнования	Пенализация	Решение КС К
Нарушение режима Закрытого парка					3 часа мин	X
Задержка ремонтных работ в зоне регруппинга					1 мин за мину ту	X
Преднамеренный слив нефтепродуктов и технических жидкостей на землю и в водоемы, а также оставленных после себя следов ремонта.				X		
Использование лебедки без коррозийной защиты. 1-е нарушение 2-е нарушение 3-е нарушение			X	X	1 час	X
Использование топора/пилы для валки живых деревьев. 1-е нарушение 2-е нарушение			X	X	1 час	X

Нарушение	Сан кции и Фед ера ции	Отка з в старт е	Нез аче т СУ	Исклю чение из соревн ования	Пен али- заци я	Реш ение КС К
3-е нарушение						
Наличия огнестрельного оружия при себе и/или в квадроцикле во время соревнования.				X		