

УТВЕРЖДЕНЫ
приказом Министерства спорта
Российской Федерации
от 15 ноября 2024 г. № 1119

ПРАВИЛА ВИДА СПОРТА «МОТОЦИКЛЕТНЫЙ СПОРТ»

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Настоящие правила вида спорта «мотоциклетный спорт» (далее – Правила) разработаны общероссийской спортивной федерацией по виду спорта «мотоциклетный спорт» (далее – ОСФ) с учетом правил и Спортивного кодекса Международной мотоциклетной федерации FIM (далее – ФИМ), и особенностей национального мотоспорта.

Настоящие Правила являются обязательными для всех организаций, проводящих соревнования, включенные в Единый календарный план межрегиональных, всероссийских и международных физкультурных мероприятий, и спортивных мероприятий, физкультурных мероприятий и спортивных мероприятий субъектов Российской Федерации, муниципальных образований, городских округов и календарю ОСФ по виду спорта «мотоциклетный спорт» (далее – соревнования) на территории Российской Федерации.

Спортивные ситуации, не нашедшие отражения в настоящей редакции Правил, рассматриваются исходя из общих принципов Правил и с учетом практики применения ФИМ.

Официальные лица (представители команд/спортсменов, тренеры, спортсмены и спортивные судьи), принимающие участие в соревнованиях, обязаны в своих действиях руководствоваться настоящими Правилами.

Настоящие Правила состоят из двух неотъемлемых частей «Организация соревнований» (далее – Спортивный кодекс) и «Правила проведения соревнований по отдельным спортивным дисциплинам».

Глава I СПОРТИВНЫЙ КОДЕКС

1. ТЕРМИНЫ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ, ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Термины, определения или сокращения, публикуемые в настоящей статье, должны быть использованы в других нормативных документах, регулирующих проведение соревнований по виду спорта «мотоциклетный спорт» (далее также – мотоциклетный спорт, мотоспорт).

ВКС – Всероссийская коллегия судей.

Вид программы – спортивное соревнование по виду спорта или одной из его дисциплин, в результате которого осуществляется распределение мест и (или) медалей среди участников спортивного соревнования.

Гонщик / спортсмен, а также **колясочник / пилот** – лицо, имеющее необходимую спортивную квалификацию и соответствующее разрешение на участие в тренировках и соревнованиях (лицензию спортсмена), и управляющее спортивной мототехникой.

Детско-юношеский спорт – часть спорта, направленная на физическое воспитание и физическую подготовку лиц, не достигших возраста восемнадцати лет, посредством их участия в организованных и (или) самостоятельных занятиях, физкультурных мероприятиях и спортивных мероприятиях, а также на подготовку спортивного резерва.

Директор соревнования – назначенное организатором должностное лицо, осуществляющее подготовку спортивного мероприятия. При определенных условиях и наличии судейской лицензии может быть заместителем главного судьи.

Дополнительное положение (регламент) – развернутая информация и специфические требования, относящиеся к конкретному соревнованию.

Жюри соревнования – состоящее из трех специалистов: Президент жюри; Спортивный комиссар; Главный судья (Руководитель гонки), входящих в состав главной судейской коллегии и осуществляющих судейский контроль на соревновании.

Спортивный судья – физическое лицо, уполномоченное организатором спортивного соревнования обеспечить соблюдение правил вида спорта и положения (регламента) о спортивном соревновании, прошедшее специальную подготовку и получившее соответствующую квалификационную категорию.

Закрытый парк – предусмотренное положением (регламентом) соревнования зона с ограниченным доступом, находящаяся под контролем Организатора и официальных лиц, куда гонщик обязан привести свою

мототехнику на соревнованиях, для того, чтобы сохранить ее состояние неизменным.

Заявитель – юридическое или физическое лицо, принимающее участие в соревновании, обладающее лицензией заявителя и имеющее право заявлять для участия в соревновании спортсменов, механиков и иной персонал, который должен быть внесен в заявку на участие в соревновании, в соответствии с положением (регламентом) соревнований.

Исполнительный комитет ОСФ – руководящий орган ОСФ.

Календарь – перечень спортивных соревнований, проводимых под контролем ОСФ, ее региональных отделений, региональных спортивных федераций или клубов.

Класс – разделение спортивных мотоциклов, снегоходов, квадроциклов, сноубайков, мотовездеходов и прочего в группы по рабочему объему двигателя или иным характеристикам.

Команда – несколько гонщиков или экипажей, заявленных по одной лицензии Заявителя и под одним названием для участия в командном зачете одного соревнования, нескольких соревнований.

Командный экипаж – экипаж, выступающий в соревновании за один спортивный коллектив / клуб / федерацию.

Контрольная линия – линия, момент прохождения через которую фиксируется спортивно-техническим средством, хронометрируется.

Рабочий объем двигателя – объем, образуемый в цилиндре (цилиндрах) двигателя между крайними верхним и нижним положением поршня (поршней). Этот объем выражается в кубических сантиметрах, и при его расчете число Π принимается равным 3,1416.

Линия старта/финиша – начальная/конечная контрольная линия как с хронометражем, так и без него.

Лицензия – регистрационное свидетельство, выдаваемое общероссийской спортивной федерацией юридическому или физическому лицу, необходимое для участия в каком-либо качестве в соревнованиях, регламентированных настоящими Правилами.

Лицензия заявителя – лицензия, позволяющая физическому или юридическому лицу заявлять спортсменов и мототехнику для участия в соревновании.

Лицензия спортсмена – лицензия, позволяющая заявленному спортсмену управлять мототехникой в ходе соревнования. В спортивных дисциплинах, где на каждой мототехнике выступают два спортсмена на равных правах, каждый из них должен иметь вышеупомянутую лицензию.

Лицензия команды – лицензия, которая позволяет заявлять команду в

соревнованиях, где предусмотрен командный зачет.

Лицензия механика – лицензия, позволяющая участвовать в соревновании в качестве механика.

Лицензия спортивного судьи – регистрационное свидетельство, выдаваемое спортивному судье по мотоциклетному спорту, подтверждающее его квалификацию, для судейства соревнований определенного статуса и в определенном качестве.

Лицензия технического контролера – регистрационное свидетельство спортивного судьи по мотоциклетному спорту, подтверждающее его квалификацию для осуществления технического контроля мототехники и контроля за экипировкой спортсмена.

Лицензия экологического контролера – регистрационное свидетельство лицу, назначенного организатором в целях контроля за соблюдением экологических требований при организации и проведении соревнования.

Лицензия Организатора – документ, подтверждающий право обладателя организовывать соревнование.

Лицензия (свидетельство соответствия) на трассу – сертификат, свидетельствующий о том, что трасса проинспектирована и что на трассе предусмотрены все условия, при которых на ней могут проводиться определенные категорией ее лицензии соревнования.

Поле для игры в мотобол – стационарное спортивное сооружение или площадка, имеющая твердое (резино-битумное, асфальтовое покрытие, шлифованный бетон) или мягкое (натуральный газон, гравийное) покрытие.

Представитель заявителя – физическое лицо, представляющее заявителя, юридическое лицо, команды и клубы без образования юридического лица, имеющие свидетельство (лицензию) заявителя. Полномочия представителя подтверждаются письменной доверенностью, оформленной надлежащим образом.

Промоутер – юридическое лицо, осуществляющее материальное (финансовое) обеспечение проведения серии соревнований, являющееся обладателем (владельцем) коммерческих прав в отношении серии, на основании договора с ОСФ, либо действующее на основании договора с обладателем (владельцем) указанных прав.

Регламент соревнования – обязательный официальный документ, публикуемый организатором соревнования и регламентирующий детали его проведения, включая порядок допуска спортсменов, системы выведения спортивного результата.

Бюллетень – документ организатора или Жюри (Главного судьи) соревнования, актуализирующий утвержденные документы соревнования (положение, регламент, расписание и т.п.).

Рекорд – наивысший результат, полученный при соблюдении предусмотренными Правилами специальных условий.

Свидетельство (разрешение, лицензия) – регистрационное свидетельство, выдаваемое ОСФ или ФИМ в подтверждение соответствия определенным квалификационным или иным требованиям.

Спортивная санкция – мера ответственности за нарушение субъектом физической культуры и спорта настоящих Правил, положений (регламентов) спортивных соревнований, антидопинговых правил, норм и требований, соревнований.

Спортивный Кодекс ОСФ – свод общих правил, регламентирующих организацию и проведение всех всероссийских соревнований по мотоциклетному спорту.

Спортивный комиссар – официальное лицо, назначаемое ОСФ по определенной спортивной дисциплине мотоспорта, и имеющее на соревновании определенные полномочия, описанные в настоящих Правилах.

Спортивные комиссии, коллегии, комитеты – органы ОСФ по различным спортивным дисциплинам мотоспорта и другим видам деятельности ОСФ.

Спортивный инвентарь (мотоцикл, снегоход, квадроцикл, мотоцикл с гусеницей, мотовездеход и иное) (далее – мототехника) – управляемое спортсменом спортивно-техническое средство, предназначенное для участия в тренировках и соревнованиях по мотоциклетному спорту, в том числе в таких, правилами которых предусмотрено их участие в дорожном движении на отдельных частях маршрута соревнования.

Старт – момент подачи стартовой команды одному или нескольким участникам.

Территория (место проведения) соревнования / мероприятия – одна или несколько территорий, отведенных для его проведения под контролем организатора и/или владельца (-ев) данной территории, включая зоны общего доступа, места для зрителей, а также зоны ограниченного доступа. Спортивные соревнования проводятся на объектах спорта, а также территориях (местах проведения), временных сооружениях, специально подготовленных для проведения официального спортивного соревнования, в том числе участки автомобильных дорог, площадей, улиц.

Маршрут – путь, которым должны следовать участвующие в соревновании спортсмены.

Технический осмотр (контроль) – проверка мототехники и спортивной экипировки спортсмена на соответствие установленным техническим требованиям, которая может проводиться в начале, во время и после завершения соревнования.

Трасса – гоночная дорожка, включая все предусмотренные зоны и ограждения безопасности.

Замкнутая трасса (шоссейно-кольцевые мотогонки, мотокросс, спидвей и др.) – маршрут, образующий единое целое, который начинается и заканчивается в одном месте, построенный специально, или приспособленный для проведения мотоциклетных соревнований. Трасса может быть временной, полустационарной и стационарной в зависимости от характера сооружений и пригодности для соревнований.

Трек – стационарная замкнутая трасса, имеющая, как правило, две полуокружности, соединенные прямыми.

Гоночная дорожка – часть трассы с покрытием поверхности или без него, по которой должны двигаться участники соревнования. Ее границей может быть кромка между ее поверхностью и прилегающим грунтом или нанесенная краской на твердой поверхности прерывистая или сплошная линия, или обозначенная маркерами, сигнальной лентой и проч.

ФИМ – Международная мотоциклетная федерация.

ФИМ Европа – Европейский мотоциклетный союз в рамках ФИМ.

Экипаж – группа спортсменов, объединенных для участия в спортивном соревновании на мотоцикле с коляской или другой двухместной мототехнике. Члены экипажа – гонщик и колясочник/пассажир, первый и второй пилот.

1.1. Мототехника – спортивный инвентарь, приводимый в движение двигателем, приспособленный для одного или более лиц, один из которых – гонщик, управляющий этим спортивно-техническим средством. Колеса, движитель этого средства должны находиться в контакте с поверхностью для приведения в движение.

1.2. Мототехника для участия в соревнованиях должна соответствовать техническим требованиям изложенных в Правилах по спортивным дисциплинам мотоспорта (для международных соревнований – в соответствии с правилами ФИМ).

1.3. Мототехника подразделяется на категории.

1.3.1. Категория 1 – мотоциклы, приводимые в движение единственным колесом при соприкосновении с поверхностью.

1.3.2. Категория 2 (не применяется к трековым гонкам) – мотоциклы, приводимые в движение одним или более одного колесами при соприкосновении с поверхностью, но которые не входят в категорию 1:

- Группа А 1 – 2-х колесные спортивно-технические средства, оставляющие одну колею;
- Группа В 1 – спортивно-технические средства с 3-мя колесами, образующими 2 колеи, одна из которых образуется мотоциклом, а другая – постоянно присоединенной коляской;
- Группа В 2 – 3-х колесные спортивно-технические средства, оставляющие 2 или 3 колеи с постоянно присоединенной коляской, вместе образующими единое целое;
- Группа С – специализированные мотоциклы, приводимые в движение 2-мя колесами при соприкосновении с поверхностью;
- Группа D – специализированные 3-х колесные мотоциклы, приводимые в движение 2-мя колесами при соприкосновении с поверхностью;
- Группа Е – снегоходы;
- Группа F – спринтеры и дрэгстеры;
- Группа G – квадроциклы, мотовездеходы.

1.3.3. Категория 3 (не применяется к трековым гонкам):

- Группа J – спортивно технические средства на электрической тяге.

1.4. Все группы подразделяются на классы по рабочему объему цилиндров двигателя, для электрической мототехники – на киловатты.

1.5. Запрещено использовать радиоэлектронные устройства, позволяющие передавать информацию гонщику на движущейся мототехнике. Разрешено использование транспондеров для засечки времени прохождения дистанции.

1.6. Вес мототехники определяется техническими требованиями конкретной спортивной дисциплины и классов. Допускается погрешность в 1% от установленных параметров во время контрольного взвешивания.

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

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

1.9. Использование гаек и болтов из титана разрешено.

1.10. Рули мотоциклов должны быть укомплектованы мягкой подушкой, устанавливаемой на крепления. На концы руля должны быть установлены резиновые наконечники или специальная защита. Запрещено сваривать руль

при поломке легкосплавным материалом. Запрещено использовать рули, сделанные из неметаллических материалов (углеволокна, кевлара).

Ручки руля (сцепление, тормоз и пр.) должны быть с круглым наконечником (минимальным диаметром 16 мм).

Ручка управления дроссельной заслонки должна автоматически закрывать заслонку, когда не управляется рукой.

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

1.12. Все мотоциклы должны быть оборудованы крыльями, защищающими от брызг и грязи.

1.13. Для мотоциклов с колясками запрещено использование указателей поворота.

1.14. Коляска, которая не является частью рамы мотоцикла, должна быть прикреплена к мотоциклу минимум в трех точках. Точки крепления должны исключать любое независимое перемещение коляски относительно рамы.

Конструктивные особенности и размеры коляски определяются техническими требованиями соответствующих дисциплин мотоспорта.

1.15. Для заправки всех мотоциклов кроме мотоциклов для трековых гонок используется неэтилированный бензин. Для мотоциклов, используемых в трековых гонках, специальное спортивное топливо.

1.16. Во время тренировок и соревнований гонщики должны быть экипированы в средства обеспечения безопасности (гоночный костюм, защитное оборудование, шлем, мотоботы и иное оборудование). Правила по дисциплине могут установить другие требования к экипировке.

Для международных соревнований защитная экипировка должна соответствовать требованиям ФИМ.

1.17. Подведение итогов соревнования и выведение зачетного результата.

Порядок определения результатов и начисления очков определяется правилами и регламентом (положением) соответствующей спортивной дисциплины. Указанный порядок применяется, если количество принявшей старт мототехники (гонщиков / экипажей) соответствовало минимуму, указанному в регламенте (положении) соответствующего соревнования.

Под принявшими старт понимаются гонщики/экипажи, пересекшие стартовую линию в зачетных заездах.

2. СПОРТИВНЫЕ ДИСЦИПЛИНЫ

2.1. Официальные соревнования на территории Российской Федерации проводятся в спортивных дисциплинах, включенных во Всероссийский реестр видов спорта.

2.1.1. Группа спортивных дисциплин «гонки».

Соревнования, проводимые на треке, имеющем гоночную дорожку со специальным гравеым, ледяным, земляным или травяным покрытием:

гонки на гравеой дорожке - класс 500 - командные соревнования;

гонки на гравеой дорожке - класс 500 - среди пар;

гонки на льду - класс 125;

гонки на льду - класс 500 - командные соревнования;

гонки на льду - класс 500;

гонки на гравеой дорожке - класс 80;

гонки на гравеой дорожке - класс 125;

гонки на гравеой дорожке - класс 250;

гонки на гравеой дорожке - класс 250 - командные соревнования;

гонки на гравеой дорожке - класс 500;

гонки на длинном треке - класс 500;

гонки на травяном треке - класс 500.

2.1.2. Гонки с водными препятствиями – квадроцикл: соревнование, с одновременным стартом двух участников, проводимое на трассе без специального покрытия, представляющая собой труднопроходимые естественные или искусственные участки местности, имеющие грязевое, водное, торфяное наполнение грязевой ванны

2.1.3. Группа спортивных дисциплин «кросс-кантри».

Соревнование с раздельным стартом участников, проходящее по пересеченной местности и дорогам общего пользования, включающее в себя несколько специальных участков:

кросс-кантри - класс открытый;

кросс-кантри - класс 450.

2.1.4. Группа спортивных дисциплин «кросс»:

Соревнования на снегоходах, квадроциклах и мотоциклах с гусеницей по снежной трассе, пересеченной местности, с различными препятствиями.

кросс – квадроцикл;

кросс – квадроцикл – класс 100 мини;

кросс – квадроцикл – класс 200 мини;

кросс – мотоцикл с гусеницей;

кросс – мотоцикл с гусеницей – командные соревнования;

кросс – снегоход;

кросс – снегоход – М2 мини;

кросс – снегоход – М3 мини;
кросс – снегоход – командные соревнования.

2.1.5. Мотобол: Игра двух противоборствующих команд на мотоциклах, стремящихся забить мяч в ворота соперника, защищаемые вратарем.

2.1.6. Группа спортивных дисциплин «мотокросс».

Соревнования на специальных мотоциклах, проводимые вне дорог общего пользования по замкнутой трассе с препятствиями:

мотокросс – класс 50;
мотокросс – класс 65;
мотокросс – класс 85;
мотокросс – класс открытый;
мотокросс – класс 125;
мотокросс – класс 125 мини;
мотокросс – класс 150 мини;
мотокросс – класс 250;
мотокросс – класс 500;
мотокросс – командные соревнования;
мотокросс с коляской – класс 500;
мотокросс с коляской – класс 750.

2.1.7. Мотокросс – фристайл: соревнования на кроссовых мотоциклах, в которых участники исполняют различные элементы в свободном полете

2.1.8. Группа спортивных дисциплин «моторалли».

Моторалли – внедорожное соревнование, проходящее преимущественно по пересеченной местности и включающее в себя один или несколько специальных участков (СУ):

моторалли – квадроцикл;
моторалли – класс 450;
моторалли – класс открытый;
моторалли – мотовездеход;
моторалли – снегоход.

2.1.9. Мототриал: соревнования на трассе или площадке с искусственными препятствиями, где оценивается мастерство гонщика при их преодолении с определенным лимитом времени.

2.1.10. Группа спортивных дисциплин «суперкросс».

Соревнования на специальных мотоциклах, проводимые, как правило, по специально подготовленной замкнутой трассе с искусственными препятствиями на площадке, стадионе или в помещении (зале):

суперкросс – класс 125;
суперкросс – класс 250.

2.1.11. Группа спортивных дисциплин «супермото».

Соревнования на специальных мотоциклах, проводимых на трассе с асфальтовым покрытием с включением элементов и участков трассы мотокросса:

супермото – класс 250;

супермото – класс 450.

2.1.12. Трофи-рейд – квадроциклы: соревнование на квадроциклах по преодолению тяжелого бездорожья, включающее в себя навигационные участки.

2.1.13. Фигурное управление мотоциклом – класс открытый: соревнование по фигурному управлению мототехникой, основным соревновательным фактором которого является безошибочное преодоление специально размеченных фигур за минимальное время.

2.1.14. Фристайл на мотоцикле: зрелищная трюковая езда на мотоцикле на твердом покрытии.

2.1.15. Группа спортивных дисциплин «шоссейно-кольцевые гонки».

Соревнования по замкнутой трассе с асфальтовым покрытием:

шоссейно-кольцевые гонки – класс «Минимото»;

шоссейно-кольцевые гонки – класс «Супербайк»;

шоссейно-кольцевые гонки – класс «Суперспорт»;

шоссейно-кольцевые гонки – класс «Суперсток 600»;

шоссейно-кольцевые гонки – класс «Суперсток 1000»;

шоссейно-кольцевые гонки – класс 125;

шоссейно-кольцевые гонки – класс 250;

шоссейно-кольцевые гонки – класс 500;

шоссейно-кольцевые гонки на выносливость – командные соревнования.

2.1.16. Группа спортивных дисциплин «Эндуро».

Соревнования с соблюдением заданного лимита времени на закольцованной трассе, начинающейся и заканчивающейся в одной точке, состоящей из тяжелого бездорожья, и грунтовых дорог общего пользования:

эндуро на мотоциклах – Е-1;

эндуро на мотоциклах – Е-2;

эндуро на мотоциклах – Е-3;

эндуро на мотоциклах – экстрим;

эндуро на мотоциклах – класс открытый;

эндуро – квадроциклы;

эндуро на снегоходах.

3. КЛАССИФИКАЦИЯ СОРЕВНОВАНИЙ

3.1. Соревнования по мотоциклетному спорту классифицируются в соответствии с настоящими Правилами по статусу, системе проведения, возрасту участников и классу мототехники и применяются для всех соревнований по мотоциклетному спорту.

3.2. К участию в официальных соревнованиях, включенных в Единый календарный план межрегиональных, всероссийских и международных физкультурных мероприятий и спортивных мероприятий, календарные планы физкультурных мероприятий и спортивных мероприятий субъектов Российской Федерации, муниципальных образований, допускаются граждане Российской Федерации, имеющие спортивные разрешения на участие в соревнованиях (лицензии спортсмена), выданные ОСФ.

3.3. Под традиционным понимается соревнование, проводимое в соответствии с настоящими Правилами и включенное в спортивный календарь ОСФ. Соревнования, проводимые в спортивных дисциплинах, не включенных во Всероссийский реестр видов спорта, считаются неофициальными.

3.4. **Начало спортивного мероприятия.** Спортивное соревнование начинается со времени начала административных и/или технических проверок и включает в себя как тренировки, так и собственно соревнование.

3.5. **Окончание спортивного мероприятия.** Спортивное соревнование считается завершенным, когда истечет срок подачи протестов и апелляций, все протесты и апелляции будут рассмотрены и результаты его будут утверждены Жюри (главным судьей).

3.6. Руководство гонкой и система обеспечения соревнования должна находиться в рабочем состоянии со всем необходимым оборудованием до окончания времени подачи протеста. Все официальные лица и судьи должны оставаться на трассе и быть доступны ГСК и Жюри.

3.7. ОСФ вправе инспектировать соревнование любого статуса в целях проверки соблюдения правил. Организатор обязан способствовать проведению таких инспекций путем предоставления представителям ОСФ свободного доступа ко всей трассе и документации.

4. ХАРАКТЕР ПРОВЕДЕНИЯ СОРЕВНОВАНИЙ

4.1. Соревнования по мотоциклетному спорту подразделяются на личные, командные и лично-командные.

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

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

Спортсмены, не входящие в состав команды, в таких соревнованиях участвовать не могут.

4.4. В лично-командных соревнованиях выявляется мастерство каждого спортсмена, а результат каждого из них засчитывается как ему, так и команде, в которой он состоит. К этим соревнованиям могут допускаться и спортсмены, не входящие в состав какой-либо команды, а выступающие только в личном зачете.

5. СИСТЕМЫ СОРЕВНОВАНИЙ

5.1. Соревнования по мотоциклетному спорту проводятся по системе прямого определения мест участников, по системе с выбыванием и круговой системе. Соревнования, проводимые по системе прямого определения мест участников, могут быть одно и многоэтапными.

5.2. Одноэтапные соревнования состоят из одного или нескольких заездов, по которым выводятся общие результаты. Такие соревнования проводятся как в один, так и в несколько дней.

5.3. Многоэтапные соревнования состоят из нескольких самостоятельных соревнований, проводимых через определенные промежутки времени. Итоговый результат в этих соревнованиях определяется по сумме результатов составляющих их этапов, как оговаривается регламентом соревнований (положением).

5.4. Соревнования по системе с выбыванием состоят из нескольких последовательных отборочных этапов (например: 1/4 финала, полуфинал, финал). Результаты, показанные в финале, являются итоговыми.

5.5. Круговая система (например, в мотоболе), которая предусматривает розыгрыш мест при проведении соревнований / матчей между всеми участниками соревнования. Места, занятые участниками / командами, определяют по количеству набранных очков.

5.6. Могут применяться комбинированные системы проведения соревнований, описываемые в положении (регламенте) соревнования.

6. ПОЛОЖЕНИЯ И РЕГЛАМЕНТЫ СОРЕВНОВАНИЙ

6.1. Положения о соревнованиях и регламенты соревнований составляются соответствующей комиссией (комитетом) ОСФ совместно со ВКС ОСФ в соответствии с нормативными правовыми актами федерального органа исполнительной власти в области физической культуры и спорта, требованиями настоящих Правил, иными локальными актами ОСФ, а при проведении международных соревнований – в соответствии с правилами ФИМ и ФИМ Европа, и утверждаются в установленном порядке.

6.2. Положение о соревнованиях, включенных в Единый календарный план межрегиональных, всероссийских и международных физкультурных

мероприятий и спортивных мероприятий (далее – ЕКП), утверждается ОСФ и федеральным органом исполнительной власти в области физической культуры и спорта.

6.3. Положение о соревнованиях, включенных в единый календарный план субъекта Российской Федерации, утверждается региональной спортивной федерацией и/или органом исполнительной власти субъекта Российской Федерации в области физической культуры и спорта.

6.4. Положение о соревнованиях, включенных в календарный план муниципальных образований, утверждается региональной спортивной федерацией или местной спортивной федерацией, и/или органом местного самоуправления.

Положение может согласовываться с иными заинтересованными (компетентными) организациями – организаторами соревнований.

6.5. Обязательным условием для участия в соревновании является заявка (Приложение 1).

6.6. Регламент на соревнования, включенные в ЕКП, разрабатывается комиссией (комитетом) ОСФ по соответствующей спортивной дисциплине совместно с ВКС ОСФ и утверждается ОСФ. Регламенты на региональные и муниципальные соревнования утверждаются региональными спортивными организациями и органами исполнительной власти на территории которых проводится спортивное соревнование в установленном порядке.

6.6.1. Регламент не должен противоречить требованиям Спортивного кодекса, Правилам по соответствующей спортивной дисциплине мотоциклетного спорта и положению о соревновании, и не должен дублировать их в тексте регламента.

6.6.2. Регламент должен содержать всю дополнительную информацию, касающуюся проведения конкретного соревнования по мотоциклетному спорту, включенного в ЕКП или в иной соответствующий календарь, в том числе:

- наименование и программа данного соревнования;
- ссылку на то, что соревнование проводится в соответствии с Правилами, утвержденными в установленном порядке;
- организатора соревнования с его адресом и контактными данными;
- место и время проведения соревнования, требования к участникам и условия их допуска, время начала и окончания приема заявок;
- необходимость наличия страховки гражданской ответственности;
- принципы подведения результатов соревнования;
- порядок награждения;

- сумма взноса за подачу протеста;
- длина дистанции, расписание тренировок и гонок, штрафные санкции, порядок подачи протестов и апелляций и др.

После начала приема заявок изменения в регламент соревнования не допускаются, за исключением случаев, если Жюри (главный судья) приняли такое решение ввиду чрезвычайных обстоятельств или по соображениям безопасности.

6.6.3. Приложением к регламенту является официальная программа соревнования, которая должна включать как минимум следующую информацию:

- состав оргкомитета и главной судейской коллегии;
- список участников по заездам;
- расписание тренировок и заездов.

6.7. Обязательно размещение логотипа ОСФ на всех документах соревнования, проводимых ОСФ.

7. ЗАЯВКИ НА УЧАСТИЕ В СОРЕВНОВАНИИ

7.1. В соответствии со сроками, указанными в положении (регламенте) о соревновании, организатор и/или комиссия (комитет) ОСФ принимает заявки на участие в соревновании, составленные по форме, являющейся приложением к Правилам.

7.2. Заявка, содержащая неверные сведения, признается недействительной. В этом случае организатор вправе отказать в допуске участника к соревнованию.

7.3. В случае если число полученных заявок превысит максимальное количество допускаемых участников, отбор проводится либо по порядку поступления заявок, либо жеребьевкой, или иным способом по усмотрению организатора, кроме соревнований, включенных в ЕКП. На основании полученных и отобранных заявок организатор составляет предварительный список участников.

7.4. При регистрации участники соревнования должны предъявить документы, в соответствии с требованиями настоящих Правил.

7.5. Во всех случаях окончательный состав участников определяет Жюри соревнования, а в случае отсутствия Жюри – главный судья (главная судейская коллегия).

7.6. Если заявившиеся на участие в соревнованиях спортсмены, команды по уровню спортивной подготовки не отвечают требованиям положения о соревнованиях, правилам и/или создают опасность для других участников и, вследствие этого, не были допущены до участия в соревнованиях, то все

материальные и иные понесенные расходы несет командировавшая их организация или сами спортсмены.

8. ТОЛКОВАНИЕ И СОБЛЮДЕНИЕ СПОРТИВНОГО КОДЕКСА И ПРАВИЛ

8.1. При толковании положений Спортивного кодекса и правил, разрешении споров, стороны должны руководствоваться нормами действующего спортивного законодательства Российской Федерации, Уставом ОСФ, правилами и регламентами, иными официальными документами ОСФ, принятыми в установленном порядке.

При отсутствии специальной спортивной регламентации, или неясности определений, регулирующих спорные отношения, следует исходить из общих начал и смысла нормативных документов, презумпции невиновности.

8.2. В случае возникновения разногласий относительно толкования положений Спортивного кодекса, правил по спортивным дисциплинам мотоспорта авторитетное толкование определяется Жюри (главным судьей) соревнования или комиссией по соответствующей спортивной дисциплине мотоциклетного спорта. При этом Жюри (главным судьей) должны быть приняты во внимание все соответствующие обстоятельства, включая практику и положения иных нормативных актов, утвержденных ОСФ, а также мнение комиссии ОСФ по соответствующей спортивной дисциплине мотоциклетного спорта.

8.3. Любое региональное отделение/региональная спортивная федерация, клуб, а также любое иное юридическое и/или физическое лицо, проводящее и/или обеспечивающее подготовку и проведение соревнования и/или иного спортивного мероприятия по мотоциклетному спорту и именуемые в дальнейшем организатор, равно как и принимающие в них участие должностные лица, спортивные судьи, спортсмены, представители команд, тренеры, механики, обслуживающий персонал и иные лица, должны знать настоящий Спортивный кодекс, Правила, положения и регламент соревнования по мотоциклетному спорту в части их касающейся, подчиняться всем предусмотренным в них предписаниям и выполнять все предусмотренные в них требования со всеми вытекающими из них последствиями.

9. КОДЕКС ПОВЕДЕНИЯ

9.1. Соблюдение правил ОСФ

Любое лицо, имеющее лицензию (аккредитацию) ОСФ, свидетельство о регистрации ОСФ (далее – обладатель лицензии ОСФ) или участвующее в том или ином качестве в спортивных соревнованиях (далее – участник соревнований), обязуется соблюдать Правила мотоциклетного спорта, нормы

и санкции, установленные ОСФ, Спортивный кодекс ОСФ, и иные регламентирующие документы ОСФ.

9.2. Все спортсмены, команды, официальные лица, участвующие в соревнованиях по мотоциклетному спорту, принимают на себя по собственной инициативе исполнение всех пунктов Правил.

Во время соревнований спортсмен и/или команда несет ответственность за исполнение настоящих Правил всеми лицами, имеющими отношение к заявленному спортсмену и/или команде.

Каждый гонщик должен быть физически и умственно способен контролировать свою мототехнику и сообщать главному врачу соревнования о любых проблемах медицинского характера, возникших у него.

Гонщики обязаны присутствовать на всех брифингах, устраиваемых для них и соблюдать положения, изложенные на них.

9.3. Поведение спортсменов.

В любой момент соревнований гонщики обязаны подчиняться указаниям и сигналам официальных лиц (судей), флаг-маршалов, управлять мототехникой таким образом, чтобы не подвергать других гонщиков, официальных лиц и зрителей опасности.

Во время движения по трассе спортсмен должен носить экипировку и шлем, предусмотренную Правилами и регламентом соревнований.

Гонщики должны вести гонку в пределах ширины гоночной дорожки, размеченной маркерами или иными средствами.

Если гонщик ненамеренно вышел за пределы гоночной дорожки, он может продолжить движение дальше, стараясь осторожно вернуться на дорожку как можно ближе к месту съезда с нее, не создавая опасность другим гонщикам.

Спортсмен, показывающий низкий уровень квалификации или создающий опасность для других гонщиков, может быть исключен из соревнований.

Заправка топливом разрешается только в местах, предназначенных для этого организатором соревнования, и с выключенным двигателем.

9.4. Уважение целей и интересов ОСФ.

Любой обладатель лицензии ОСФ или участник соревнования обязуется:

- не преследовать никакие цели, противоречащие уставным целям ОСФ;
- не наносить своими устными или письменными высказываниями, в том числе в СМИ и интернете, или действиями морального или материального ущерба ОСФ, ее органам, членам или руководителям, и в целом интересам мотоциклетного спорта и ценностям, которые ОСФ защищает.

9.5. Соблюдение решений ОСФ.

Все обладатели лицензий ОСФ и участники соревнований обязуются соблюдать решения ОСФ и их органов, и не предпринимать ничего, что противоречило бы интересам ОСФ.

Обладатели лицензии ОСФ и участники соревнования, в случае несогласия с действиями/решениями ОСФ, обязуются действовать в соответствии со Спортивным кодексом ОСФ.

9.6. Уважение прав обладателей лицензий.

Не допускаются в отношении обладателей лицензий ОСФ какое-либо ущемление их прав физического, профессионального или морального характера.

9.7. Обязательство вести честную борьбу.

Все обладатели лицензий ОСФ и участники соревнований не должны никоим образом нарушать принципы честного соревнования, допускать неспортивное поведение или пытаться, вопреки спортивной этике, повлиять на результат.

9.8. Обязательство сотрудничества.

Все обладатели лицензий ОСФ и участники соревнований обязуются оказывать полное содействие в любых расследованиях дисциплинарного характера, которые проводит ОСФ.

9.9. Злоупотребления.

ОСФ не потерпит никакого вида злоупотреблений или агрессии в отношении официальных лиц, судей, зрителей и участников и примет самые суровые санкции в случае каких-либо нарушений.

9.10. Соблюдение правил дорожного движения Российской Федерации.

Любое обладатель лицензии ОСФ и/или участвующие в том или ином качестве в спортивных соревнованиях ОСФ участники соревнований, обязуется личным примером всемерно пропагандировать соблюдение Правил дорожного движения Российской Федерации, как во время проведения соревнований, так и в межсоревновательный период.

Нарушение обладателем лицензии ОСФ Правил дорожного движения Российской Федерации и/или пропаганда и популяризация подобного нарушения может являться основанием для привлечения нарушителя к дисциплинарной ответственности, вплоть до изъятия и/или аннулирования лицензии ОСФ.

10. ЭКОЛОГИЧЕСКИЙ КОДЕКС ОСФ

10.1. Настоящий Экологический кодекс определяет порядок поведения и рекомендации по охране окружающей среды при пользовании спортивной мотоциклетной техникой.

Несоблюдение требований Экологического кодекса организатором, гонщиком и его командой может привести к наложению санкций, предусмотренных Спортивным кодексом ОСФ вплоть до исключения из мероприятия. Кроме того, виновный в нарушении экологического кодекса участник/гонщик может нести и иную ответственность за ущерб, причиненный из-за несоблюдения экологических требований.

В том случае, если региональные экологические требования окажутся более строгими, чем содержащиеся в Экологическом кодексе ОСФ, или будут содержать дополнительные требования, следует, в том числе, соблюдать и местные требования.

10.2. Контролер по охране окружающей среды.

10.2.1. На каждое спортивное мероприятие, организатор должен назначить контролера по охране окружающей среды. Это лицо должно успешно пройти семинар по экологии, организованный ОСФ. Задачей его будет контроль за соблюдением экологических требований при организации и проведении соревнования.

10.2.2. Обязанности контролера по охране окружающей среды:

- следить за соблюдением Экологического кодекса ОСФ (включая региональные требования);
- иметь доступ ко всей информации, касающейся мероприятия, и возможность давать рекомендации до, во время и после мероприятия организатору, директору соревнования и членам Жюри по вопросам подготовки и проведения мероприятия, связанным с обеспечением экологических требований;
- участвовать совместно с организатором в разработке экологических требований при проведении соревнования;
- разъяснять судьям и организаторам суть экологической политики ОСФ при проведении семинаров по различным дисциплинам мотоспорта;
- должен иметь право присутствовать на всех открытых заседаниях Жюри, без права голоса;
- в случае несоблюдения или нарушения положений, содержащихся в Экологическом кодексе ОСФ, и местных требованиях, контролер по охране окружающей среды должен немедленно письменно проинформировать о происшествии директора соревнований и членов Жюри, указав подробности нарушения.

10.3. Защита почвы и биоразнообразие

Все участники спортивного мероприятия должны принимать меры для предотвращения попадания топлива, масла, чистящих, обезжиривающих, охлаждающих, тормозных и иных жидкостей в почву.

Организатором должны быть предусмотрены контейнеры / приспособления для сбора мусора, масел, моющих средств и других отходов.

Запрещается выливать непосредственно на землю жидкие отходы из транспортных средств и объектов общественного питания, расположенных в Парке гонщиков и на территории кемпинга. Жидкие отходы должны собираться только в специально предусмотренные организатором. О любом нарушении этого правила будет проинформировано Жюри, которое может применить к гонщику или команде предусмотренные Спортивным кодексом ОСФ санкции, включая денежные штрафы, размер которых указывается в Регламенте соревнований по конкретной дисциплине мотоспорта.

Организаторы должны предусмотреть меры по ликвидации последствий разливов и утилизации загрязненных материалов, использованных покрышек и жидкостей.

В случае происшествий на трассе, не оставляйте на месте происшествия осколков обтекателей, элементов конструкции мотоцикла и следов какой-либо иной деятельности, связанной с участием в соревновании на мотоциклетной технике.

10.4. Экологический коврик.

10.4.1. Экологический коврик должен состоять из впитывающей верхней части и непроницаемой нижней части. Экологический коврик служит для предотвращения загрязнения почвы и воды на спортивных мероприятиях и должен использоваться:

- везде, где разрешена работа с мотоциклетной техникой;
- в закрытом парке;
- в боксах, под генераторами или там, где может возникнуть опасность разлива жидкостей на любых соревнованиях, включая кольцевые гонки, где площадки для пит-стопов и паддоков имеют пористую поверхность или маслоотделитель двигателя не подключен к системе сбора масла;
- под всеми контейнерами для отработанного масла и топлива, предоставленными организаторами;
- во всех официальных пунктах заправки, предусмотренных организатором;
- под всеми бензиновыми генераторами и мойками.

10.4.2. Технические характеристики коврика:

а) размеры:

- мотоцикл-одиночка – минимум 160 см х 100 см;
- мотоцикл с коляской – минимум 160 см х 200 см;
- мотоцикл для длинного и травяного спидвея – минимум 160 см х 75 см;
- для гонок на льду – минимум 100 х 75 см;
- для дрег-рейсинга размеры коврика должны быть достаточными для предотвращения загрязнения поверхности под мотоциклом.

б) впитывающая способность – минимум 1 литр;

в) толщина – минимум 5 мм.

10.5. Чистка мотоциклов и оборудования.

Чистка мотоциклов, оборудования и запасных частей должны выполняться только в местах, оборудованных для последующей уборки.

Разрешается использовать только воду без добавления химических веществ. Для каждой спортивной дисциплины мотоспорта могут применяться дополнительные требования.

О любом гонщике или члене команды, обнаруженном за мытьем мотоциклетной техники команды вне специально отведенного места, контролер по защите окружающей среды сообщит организатору соревнований и Жюри, которые могут применить санкции к гонщику или иному лицу.

10.6. Обязанности участников/членов команд/зрителей

Каждый участник и/или член команды несет ответственность за утилизацию отходов, образующихся во время мероприятия. Организаторы должны дать рекомендации участникам, командам и болельщикам по правильной утилизации личных отходов.

Утилизация средств индивидуальной защиты (СИЗ) производится в соответствии с региональными правилами.

Организаторы должны предоставить контейнеры для отходов. Они должны использоваться в соответствии с указаниями, предоставленными организатором.

Команда должна хранить отходы у себя до тех пор, пока организатором не будут предоставлены условия для их утилизации.

Использованные шины должны храниться у себя командами или производителями, за исключением случаев, когда организаторы предоставляют условия для хранения, сбора и утилизации.

Любое нарушение участником Экологического кодекса ОСФ может привести к наложению санкций, а также привести к тому, что нарушитель будет обязан возместить любые расходы по исправлению нарушений.

10.7. Обязанности организатора по выполнению экологических требований.

Организатор должен подготовить план управления объектами, чтобы стимулировать поведение зрителей, ориентированное на охрану окружающей среды, и использование объектов с учетом экологических соображений во время мероприятий. Этот план должен включать, по крайней мере, следующие пункты:

- оценку воздействия мероприятия на окружающую среду на трассе и в ее окрестностях с учетом количества участников и ожидаемого количества зрителей;
- схему местоположения контейнеров / урн и описание системы зонирования и уборки;
- указание расположения и количества контейнеров для отработанного масла, тормозной, охлаждающей или любой другой жидкости;
- указание расположения и количества контейнеров для общего мусора зрителей;
- указание расположения и количества санитарных помещений (душевые, умывальники) передвижных туалетов, а также расписание их уборки;
- организацию проведения проверок, связанных с размещением громкоговорителей и их мощностью;
- обеспечение надлежащих указателей направления движения во время мероприятия как для участников, так и для зрителей;
- установку контейнеров или мешков для мусора в боксах в зоне механиков и обеспечение сбора их содержимого во время и после мероприятия;
- подготовку и обеспечение порядка утилизации отходов до, во время и после мероприятия.

10.8. Экологическая схема.

На плане спортивного объекта/трассы соревнования организаторы должны предоставить схему, на которой указано расположение следующих объектов:

- контейнеров для отработанного масла;
- мойки мотоциклетной техники;
- контейнеров для бытовых и загрязненных отходов;
- мест заправки;
- туалетов и душевых кабин;
- пункта утилизации использованных шин, если таковой предусмотрен.

Схема и указатели должны быть размещены на видном месте для участников и команд.

10.9. Парк гонщиков / зоны обслуживания / зоны контроля времени.

Организатор соревнований должен обеспечить достаточное количество контейнеров для отходов, предоставить контейнеры для утилизации средств индивидуальной защиты (СИЗ) в соответствии с региональными правилами.

Организатор обязан проинформировать участников о правильном способе утилизации СИЗ и обратить внимание на любые дополнительные местные правила, а именно:

- обеспечить наличие достаточного количества емкостей с закрепленными воронками для сбора отработанного масла;
- Обеспечить наличие узнаваемых контейнеров для масляных фильтров и использованной ветоши, а также их сбор в отдельные контейнеры;
- Позаботиться о вывозе отработанных шин с места проведения. Если это невозможно и организатор не в состоянии предоставить контейнер/место для хранения и утилизации использованных шин в соответствии с местными правилами, участники соревнований и команды должны быть проинформированы о том, что хранение и утилизация использованных шин является их обязанностью;
- Обеспечивать и поддерживать достаточную санитарную чистоту, туалетов и мест общего пользования как для мужчин, так и для женщин, включая надлежащие меры по удалению экскрементов животных (собак), в местах их разрешенного пребывания;
- место чистки мотоциклетной техники должно быть подготовлено в соответствии с правилами соответствующей дисциплины мотоспорта, а также должна быть предусмотрена специальная зона для мойки, обеспечивающая предотвращение загрязнения почвы или иной поверхности.

10.10. Во время мероприятия.

При проведении мероприятий в закрытых помещениях организатор обязан организовать проверку компетентными органами качества воздуха и обеспечить наличие средств контроля качества воздуха.

Организатор обязан сам выполнять и пропагандировать экологическое поведение среди всех участников мероприятия и зрителей. Содействовать экологически безопасной работе в секретариате, на техконтроле, в администрации, пресс-центре, парке гонщиков и кемпинге. Следить за тем, чтобы контейнеры для отработанного масла, бытовые и загрязненные отходы очищались/заменялись на протяжении всего мероприятия. Следить за тем, чтобы туалеты регулярно обслуживались в течение всего мероприятия.

Контролируйте подготовку контейнеров, предназначенных для сбора всех видов медицинских отходов категории Б, в частности, материалов, загрязненных кровью, шприцев, перевязочных материалов и острых

расходных материалов, таких как иглы для инъекций и внутривенного введения, лезвия скальпелей и иглы для наложения швов в медицинских центрах и машинах скорой помощи. Наличие контейнеров для медицинских отходов и их утилизация должны обеспечивать разделение медицинских и бытовых отходов и строго контролироваться в соответствии с действующими правилами.

10.11. После проведения мероприятия:

- указатели, рекламные щиты и афиши должны быть убраны;
- мусор, оставленный на территории проведения мероприятия, должен быть убран и вывезен как можно скорее;
- там, где разрешены отрывные фильтры для очков, необходимо принять меры к тому, чтобы все выброшенные отрывы были собраны и надлежащим образом утилизированы сразу по окончании гонок;
- убрать и утилизировать все сломанные ветки или кустарники;
- собрать и утилизировать ограничительные ленты вокруг трассы;
- при необходимости немедленно выровнять трассу и привести в порядок подъездные дороги;
- удалить грязь, образовавшуюся на общественных дорогах, прилегающих к месту проведения соревнований;
- организовать раздельный вывоз емкостей для масла, ветоши, масляных фильтров и контейнеров для отходов;
- убедитесь, что утилизацией медицинских или других опасных отходов занимаются специализированные организации;
- при необходимости посадите новые деревья или кустарники.

Нарушение или несоблюдение организатором обязательств, указанных в Экологическом кодексе ОСФ, влечет за собой санкции и может привести к штрафу, приостановлению действия разрешения на организацию спортивных мероприятий или отзыву свидетельства на трассу.

Организатор несет ответственность за любые расходы по исправлению экологических нарушений.

10.12. Уровень шума.

10.12.1. Проблемы, связанные с уровнем шума на мотоциклетных соревнованиях, касаются не только самих машин. Минимизация чрезмерного шума, связанного с ездой на мотоцикле, и учет реакции общественности на уровень шума являются обязанностью всех заинтересованных сторон: гонщиков, команд, организаторов и всех официальных лиц.

10.12.2. Необходимо избегать любой необязательной работы двигателей.

Уровень шума во всех спортивных дисциплинах мотоспорта должен быть максимально снижен, а ответственный за охрану окружающей среды должен обеспечить строгое соблюдение всех применимых правил.

10.12.3. Система громкоговорящей связи:

- Предпочтительны отдельные системы громкой связи для парка гонщиков и общественных/зрительских зон. Они не должны издавать звук, превышающий пороговый уровень нарушения слуха 85 дБ(А) при измерении в общественных местах, а также не должны превышать на 3 дБ(А);
- Необходимо установить громкоговорители таким образом, чтобы избежать шумового загрязнения за пределами площадки;
- Необходимо поддерживать уровень звука как можно ниже;
- Вся система должна быть готова и протестирована, как минимум, за 30 минут до начала тренировки.

10.13. Источники энергии (топливо).

Обязательным требованием является использование обычного дизельного топлива, неэтилированного топлива, доступного на автозаправочных станциях или предоставляемого организаторами, без добавок, за исключением масла для двухтактных двигателей. Для гонок на треке разрешено использование специального спортивного топлива. В целях защиты окружающей среды, необходимо соблюдать правила хранения топлива, указанные в соответствующих регламентах.

В соревнованиях, в которых участвует мототехника с электрическими двигателями, необходимо учитывать влияние этого типа двигателя и аккумуляторов на окружающую среду на протяжении всего их срока службы. Необходимо учитывать срок службы аккумуляторов, порядок их зарядки, обеспечение электробезопасности и их последующую утилизацию или замену.

11.ОПРЕДЕЛЕНИЕ РЕЗУЛЬТАТОВ

11.1. Итоговый результат спортсмена в каждом конкретном соревновании определяется количеством или суммой очков, набранных в заездах данного соревнования в соответствии с таблицей очков, предусмотренной правилами для каждой спортивной дисциплины в зависимости от порядка прихода на финиш с учетом пройденной дистанции или затраченного времени.

11.2. В Правилах указывается конкретный порядок начисления очков и определения итоговых мест в соревновании по каждой спортивной дисциплине мотоциклетного спорта, а также порядок определения мест в случае равенства очков (большее количество первых, вторых и т.д. мест,

лучшее место, занятое в определенном заезде, указанном в правилах, дополнительный заезд, лучшая сумма времени и т.д.).

11.3. В некоторых спортивных дисциплинах для участников полуфиналов, не попавших в финал, может быть проведен дополнительный заезд, из которого определенное количество лучших спортсменов может получить право участия в финале.

11.4. В командных соревнованиях места определяются по сумме личных результатов членов команды или в отдельных случаях, оговоренных в Правилах, по моменту пересечения линии финиша последним спортсменом команды.

11.5. Система (количество) начисляемых очков определяется Правилами по соответствующей спортивной дисциплине.

12. ОКАЗАНИЕ ПОСТОРОННЕЙ ПОМОЩИ УЧАСТНИКУ

12.1. К спортсмену, получившему какую-либо постороннюю помощь или ремонтирующему свою мототехнику вне специально отведенного места, могут быть применены штрафные санкции вплоть до исключения из заезда или соревнований в целом.

12.2. Не считается посторонней помощь, оказываемая спортсмену должностными лицами и спортивными судьями на дистанции в целях обеспечения безопасности участников и зрителей (например, для освобождения трассы или вывода мототехники из опасного состояния).

12.3. В командных соревнованиях, если это предусмотрено правилами и положением о соревновании, разрешается взаимопомощь внутри команды вплоть до буксировки мототехники.

13. МЕДАЛИ, ДИПЛОМЫ, КУБКИ, НАГРАДЫ

13.1. Медали, дипломы, кубки за призовые места в чемпионатах, кубках и первенствах России вручаются участникам соревнований в соответствии с нормативными документами федерального органа исполнительной власти в области физической культуры и спорта.

13.2. В других соревнованиях призы и награды учреждаются органами исполнительной власти субъекта Российской Федерации в области физической культуры и спорта (в том числе организаторами, спонсорами соревнований и др.), информация о которых указывается в Регламенте соревнований.

13.3. Обладатели переходящих Кубков обязаны обеспечить их безопасное хранение и несут ответственность за любой ущерб и/или утрату Кубка в период его хранения. Переходящий Кубок должен быть возвращен по первому требованию учредителя.

13.4. Победители и призеры этапов чемпионата, первенства или Кубка России и Кубка ОСФ награждаются в соответствии с положениями и/или регламентом соревнования после утверждения результатов Жюри или главным судьей соревнований.

13.5. Победители и призеры чемпионата, первенства или Кубка России награждаются в соответствии с положениями и/или регламентом соревнований после утверждения результатов.

13.6. По согласованию с ОСФ и в соответствии с положением и/или регламентом соревнований организатор обязан выполнить требования ОСФ к оформлению подиума для награждения победителей чемпионата, первенства, Кубка России и Кубка ОСФ или для награждения победителей этапов указанных соревнований, а также для награждения победителей иных официальных соревнований.

14. ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ ДЛЯ ОРГАНИЗАЦИИ СОРЕВНОВАНИЙ

14.1. Соревнования проводятся на спортивных сооружениях, включенных во Всероссийский реестр объектов спорта в соответствии с федеральным законом от 4 декабря 2007 года №329-ФЗ «О физической культуре и спорте в Российской Федерации», и актом готовности спортивного сооружения к проведению мероприятий, утвержденным в установленном порядке.

14.2. В соответствии с частью 1 статьи 29 Федерального закона № 329-ФЗ организаторы спортивных мероприятий и физкультурных мероприятий при проведении официальных спортивных соревнований обеспечивают совместно с собственниками, пользователями объектов спорта меры общественного порядка и общественной безопасности в соответствии с настоящим Федеральным законом и правилами обеспечения безопасности при проведении официальных спортивных соревнований, утвержденными Правительством Российской Федерации.

14.3. Обеспечение безопасности участников и зрителей осуществляется согласно требованиям правил обеспечения безопасности при проведении официальных спортивных соревнований, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации, а также требованиям настоящих правил.

14.4. Все соревнования, проводимые на территории Российской Федерации, должны соответствовать требованиям настоящих Правил и Спортивного кодекса ОСФ, утвержденных в установленном порядке.

14.5. Ни одно официальное всероссийское соревнование в Российской Федерации не может быть проведено без сертификата на спортивное

сооружение (трассу) и без согласования с ОСФ. Вне зависимости от места проведения соревнования каждый организатор должен получить от органов государственной власти и местного самоуправления, владельца спортивного сооружения или земельного участка согласие на его проведение.

14.6. Заявка на организацию официальных всероссийских и межрегиональных соревнований должна быть направлена в ОСФ не позднее 30 июня года, предшествующего году проведения соревнования. Для всех остальных соревнований – не позднее, чем за один месяц до даты проведения предполагаемого соревнования.

14.7. Заявка на организацию региональных и муниципальных соревнований должна быть направлена в региональную спортивную федерацию не позднее, чем за один месяц до даты проведения предполагаемого соревнования.

14.8. Заявка должна содержать:

- характеристику соревнования (дисциплину мотоспорта, наименование соревнования, предполагаемое время и место его проведения, условия допуска для участия в нем);
- имена и должности ответственных лиц организатора и лиц, уполномоченных представлять организатора в ОСФ, а также адрес его местонахождения и контактные данные.

14.9. Для проведения любого соревнования необходимо издание и рассылка официальных документов, его регламента и программы.

14.10. При подготовке и во время проведения соревнования организатор обязан в соответствии с правилами и регламентом соревнований принять необходимые меры для обеспечения:

- безопасности как самих участников, так и должностных лиц, обслуживающего персонала и зрителей;
- оказания медицинской помощи и проведения антидопингового контроля. Для этого в местах проведения тренировок и гонок должны быть оборудованы медицинские посты с дежурными автомобилями скорой помощи в соответствии с действующими нормами или по согласованию с главным врачом соревнования, согласования с ближайшими медицинскими учреждениями приема травмированных участников;
- пожарной безопасности в боксах, парке спортсменов, закрытом парке, в пункте заправки ГСМ, а также во всех других потенциально опасных точках (пунктах) места проведения тренировок и заездов;
- на период тренировок и гонок постоянной и надежной телефонной или радиосвязи между членами Жюри, главным судьей, директором

соревнования, боксами (закрытым парком), судьями на старте, финише и другими судьями, а также иными службами, обеспечивающими проведение соревнования, исходя из масштаба (статуса) соревнования и требований к конкретной спортивной дисциплине мотоциклетного спорта.

14.11. Трассы и треки (постоянные и временные), ипподромы и стадионы, игровые поля и другие спортивные сооружения (далее – спортивные сооружения), используемые для проведения соревнований, должны соответствовать нормам и требованиям, изложенным в Правилах по соответствующей спортивной дисциплине мотоциклетного спорта.

14.12. Спортивные сооружения должны иметь действующий сертификат соответствия, выдаваемый ОСФ после инспекции спортивного сооружения. Порядок выдачи/получения сертификата ОСФ на спортивное сооружение (трассу) устанавливается в соответствующем регламенте ОСФ.

14.13. На спортивном сооружении, не имеющем действующего сертификата ОСФ, проведение спортивных мероприятий по мотоциклетному спорту не допускается.

14.14. В том случае, если на спортивном сооружении до истечения срока действия сертификата ОСФ, участником(ами) спортивного мероприятия была получена серьезная травма или произошел смертельный случай, спортивное сооружение подлежит повторному инспектированию.

15. ОФИЦИАЛЬНЫЕ ЛИЦА, РУКОВОДСТВО ОРГАНИЗАЦИЕЙ СОРЕВНОВАНИЙ

15.1. На период подготовки и проведения соревнования его организатор должен назначить полномочного представителя - директора соревнования. В помощь директору соревнования организатор должен предусмотреть необходимое количество должностных лиц и обслуживающего персонала.

15.2. Директор соревнования, имеющий квалификационную категорию спортивного судьи и надлежащее свидетельство (лицензию) ОСФ, может быть назначен заместителем главного судьи соревнования.

15.3. Для подготовки и проведения наиболее ответственных и сложных соревнований и их материально-технического обеспечения создается Организационный комитет, в состав которого входят директор соревнования, представители местных органов власти, ОСФ и представители различных служб (правоохранительные органы, ГИБДД, органы здравоохранения, транспорта, связи, торговли), организатора, других заинтересованных организаций. В состав Оргкомитета соревнования желательно включить назначенного на это соревнование главного судью.

15.4. В зависимости от статуса соревнования высший контроль за его проведением и соблюдением всех правил осуществляет Жюри (на официальных соревнованиях) или главный судья (на соревнованиях, где нет Жюри).

15.5. Состав Жюри на соревнования, проводимые на территории Российской Федерации, назначается ОСФ из числа судей, соответствующей категории.

15.6. Все члены Жюри, а в его отсутствие – главный судья соревнования, имеют статус официальных лиц и наделены соответствующими властными полномочиями.

15.7. В число официальных лиц соревнований входят:

- члены Жюри;
- члены главной судейской коллегии;
- члены судейской коллегии;
- другие официальные лица.

В состав Жюри соревнования, проводимого на территории Российской Федерации входят:

- президент Жюри;
- спортивный комиссар;
- главный судья.

В состав Главной судейской коллегии соревнования входят:

- члены Жюри;
- главный судья (в отсутствие Жюри);
- заместитель главного судьи;
- главный секретарь;
- комиссар по безопасности трассы;
- технический комиссар;
- главный судья-хронометрист.

В состав судейской коллегии соревнования (в зависимости от спортивной дисциплины) входят:

- старший судья счета кругов;
- старший судья на старте / финише;
- старший судья на выпуске;
- старший судья при участниках;
- старший секретарь;
- судья в поле;
- судья на линии;
- секретарь Жюри;
- судья-хронометрист;

- секретарь;
- судья счета кругов;
- судья старта / финиша;
- судья при участниках;
- судья-сигнальщик;
- судья фактов;
- судья – технический контролер;
- судья – контролер ремонтно-заправочной зоны (боксов);
- судья – контролер закрытого парка;
- судья гандикапа;
- судья на выпуске;
- судья на трассе / треке.

В число официальных лиц – вспомогательного персонала соревнований входят:

- директор соревнования;
- главный врач;
- руководитель бригад пожаротушения;
- руководитель службы эвакуации;
- руководитель службы обеспечения связи;
- руководитель бригад ремонта и восстановления трассы;
- флаг-маршалы;
- спортивный комментатор;
- пресс-секретарь.

15.8. Все официальные лица соревнования подчиняются главному судье и должны выполнять рекомендации членов Жюри.

15.9. Для осуществления контроля со стороны ОСФ за соблюдением правил при проведении всероссийских соревнований ОСФ может назначить своего представителя на соревнование.

15.10. Официальные / должностные лица – спортивные судьи соревнований должны иметь лицензию, выдаваемую ОСФ, а иные официальные лица – квалификационный допуск в соответствии должностными обязанностями.

16. ЖЮРИ СОРЕВНОВАНИЙ

16.1. В состав Жюри соревнований входят: президент Жюри, главный судья, спортивный комиссар.

16.1.1. Жюри, а при его отсутствии главный судья осуществляют высший контроль за проведением соревнования в части соблюдения Спортивного кодекса, правил, положений о соревновании, регламентов соревнований и других нормативных документов.

Члены Жюри, за исключением главного судьи не несут никакой ответственности за организацию соревнования и не должны иметь в нем никаких исполнительных функций. Жюри или главный судья несут ответственность перед ОСФ и только перед ней за соблюдение настоящих правил, Спортивного кодекса и иной спортивной регламентации ОСФ.

Совмещение функций членов Жюри с любыми другими функциями в одном соревновании не допускается.

Жюри или главный судья не вправе изменять или дополнять существующие правила по спортивной дисциплине. В исключительных случаях Жюри, а в его отсутствие – главный судья могут принимать решения о внесении изменений в программу соревнования, о задержке старта, улучшении трассы (трека или игрового поля), преждевременной остановке или отмене полностью, или частично соревнования по причине, связанной с обеспечением безопасности или в силу сложившихся чрезвычайных обстоятельств, изменять состав и количество заездов, исключать из соревнований и вносить коррективы в распределение мест.

Жюри или в его отсутствие главный судья являются высшей инстанцией на соревновании, компетентной принимать решение по любому протесту, поданному в ходе тренировок и соревнований, или решение, связанное с применением санкций, причем такие решения могут быть в дальнейшем в установленном Спортивным кодексом порядке обжалованы.

Жюри и главный судья обязаны прибыть на место проведения соревнования минимум за один день до начала мероприятия для проверки наличия у организатора разрешения местных органов власти на проведение соревнования, страховки гражданской ответственности организатора в отношении третьих лиц, наличия и срока действия сертификата на спортивное сооружение (трассу, игровое поле), и соблюдения иных требований при проведении соревнования. В их обязанность входит также осмотреть на местности и при необходимости внести изменения в утвержденную организатором схему трассы и ее оборудование, представленную начальником дистанции, обсудив также изменения и их реализацию с директором соревнования и подписать акт приемки и измерения трассы (трека, игрового поля). Члены Жюри и главный судья обязаны лично ознакомиться с мерами обеспечения безопасности участников и зрителей, провести перед началом соревнования брифинг с судейской коллегией.

Жюри или в его отсутствие главный судья обязаны принять участие в расследовании всех обстоятельств несчастных случаев, а по окончании соревнований представить отчеты о результатах расследования по соответствующей форме в ОСФ.

16.1.2. Президент Жюри.

Президент Жюри назначает время и количество заседаний Жюри и вправе пригласить на них тех лиц, которые необходимы для проведения соревнований.

Заседание Жюри созывается перед началом проведения тренировок. На данном заседании Жюри рассматриваются (заслушиваются и обсуждаются) следующие вопросы:

- доклад директора соревнования/заместителя главного судьи о проделанной подготовительной работе и готовности к тренировкам и соревнованиям всех служб;
- доклад главного секретаря соревнования о составе заявленных участников;
- доклад технического комиссара о результатах технического осмотра;
- доклад главного врача соревнования об обеспечении медицинской помощью;
- возможные изменения в положении о соревновании с последующим доведением их до сведения всех участников;
- состав участников и распределение их по группам на последующие тренировки.

После окончания официальных тренировок (заездов) президент Жюри созывает заседание, на котором заслушивается доклад директора соревнования/заместителя главного судьи, главного судьи-хронометриста, технического комиссара и при необходимости главного врача, если есть случаи травм, а также утверждаются результаты официальной тренировки и окончательный состав участников. При необходимости, а также на соревнованиях, проводимых в течение нескольких дней, могут созываться дополнительные заседания Жюри по решению президента жюри.

По окончании соревнования на последнем заседании Жюри (после рассмотрения всех протестов) утверждаются официальные результаты соревнования, которые подписываются главным судьей.

В тех спортивных дисциплинах, где проводятся заезды с отдельным зачетом, например, в мотокроссе, результаты таких заездов могут утверждаться на промежуточных заседаниях Жюри, созываемых президентом Жюри.

16.1.3. Спортивный комиссар.

Спортивный комиссар назначается ОСФ в состав Жюри или в качестве представителя ОСФ на соревновании, в котором нет Жюри, из числа высококвалифицированных специалистов по мотоциклетному спорту для контроля и оказания помощи организатору.

Спортивный комиссар ОСФ обязан прибыть к месту соревнования за день до его начала и принять участие в контроле подготовки спортивного сооружения в соответствии с правилами.

По завершении соревнования, в котором нет Жюри, спортивный комиссар должен составить отчет по установленной форме и направить его в секретариат ОСФ.

16.2. Заседание Жюри.

Заседания Жюри являются закрытыми. Президент Жюри вправе пригласить на заседание или разрешить присутствовать на нем отдельным лицам (представителям организатора, участвующих команд и т.д.) без права голоса. Директор соревнования имеет право присутствовать на всех заседаниях Жюри без права голоса.

Все решения Жюри принимаются большинством голосов, а в случае их равенства голос президента Жюри является решающим.

Протоколы заседаний Жюри составляются секретарем Жюри и подписываются им и президентом Жюри.

В протоколах подробно отражаются все обсуждавшиеся на заседаниях вопросы и принятые по ним решения, наложенные взыскания и решения по поводу поданных протестов, сведения о несчастных случаях, замечания по подготовке и организации соревнований, а также допущенные нарушения Спортивного кодекса или других регламентирующих документов.

Члены Жюри обязаны скрепить своей подписью выпускаемые ими информационные бюллетени.

17. ГЛАВНАЯ СУДЕЙСКАЯ КОЛЛЕГИЯ

17.1. Главная судейская коллегия соревнований, включенных в ЕКП федерального органа исполнительной власти в области физической культуры и спорта соревнований назначается в установленном порядке ОСФ, главная судейская коллегия региональных и муниципальных соревнований назначается региональной спортивной федерацией в установленном порядке.

17.2. Главный секретарь.

Главный секретарь соревнования является официальным лицом, отвечающим за организацию работы секретариата. Ведет документооборот, а также готовит необходимую документацию для жюри (главного судьи).

Главный секретарь обязан:

- заблаговременно передать организатору заявку на формы бланков документов, необходимых для данных соревнований, проверить подготовку и наличие всей требуемой документации, в том числе наградных материалов;

- вместе с председателем комиссии по допуску проверить соответствие заявленных участников требованиям Положения о данных соревнованиях, наличие у них действующих лицензий спортсменов и других необходимых документов, а также составить предварительный список участников;
- провести регистрацию судей;
- на основании данных технической комиссии или Технического комиссара внести соответствующие изменения в список участников и представить его на первое заседание Жюри.

Во время соревнования главный секретарь является связующим звеном между спортивным комментатором, директором соревнования и различными службами. Если нет специально назначенного секретаря жюри, его функции исполняет главный секретарь соревнования.

В зависимости от спортивной дисциплины проводимого соревнования, его статуса или масштаба и системы работы, из числа секретарей могут назначаться старшие секретари, возглавляющие работу отдельных групп секретариата.

Секретариат ведет и обрабатывает различные материалы соревнований, за исключением протоколов технической комиссии и результатов, подготовленных судьями – хронометристами или судьями счета кругов. При необходимости готовит сводный протокол для последнего заседания Жюри.

Главный секретарь соревнований или возглавляемый им секретариат обязан не позднее следующего за соревнованием дня, оформить классификационные справки для спортсменов, документацию на установленные рекорды и другие материалы. В установленный настоящим пунктом срок в комиссию ОСФ по соответствующей спортивной дисциплине мотоциклетного спорта должны быть переданы результаты и необходимые материалы соревнований.

17.3. Технический комиссар.

Технический комиссар возглавляет техническую комиссию, состоящую из судей - технических контролеров.

Технический комиссар подчиняется главному судье соревнования и обязан:

- до начала тренировки проверить наличие бланков, документов и имущества, необходимого для проведения технического осмотра, оборудование пунктов технической помощи и заправки мототехники ГСМ;
- организовать работу судей – технических контролеров для проверки соответствия мототехники и экипировки спортсменов действующим

техническим правилам и проведения технического контроля во время и/или после окончания соревнования;

- организовать контроль на пунктах технической помощи, пунктах заправки ГСМ в боксах и в закрытом парке;
- сообщать Жюри (главному судье) о выявленных случаях несоответствия технического состояния спортивной техники действующим правилам;
- производить замер рабочего объема двигателя мототехники на основании поданного протеста и/или по собственному усмотрению, а также в заездах на побитие рекордов;
- представить на рассмотрение Жюри (главного судьи) протокол технической комиссии с указанием массы и уровня шума проверенных мототехники;
- на последнем заседании Жюри доложить результаты технической проверки мототехники, поставленных после соревнования (финиша последнего заезда) в закрытый парк.

На крупномасштабных соревнованиях с техническими пунктами, удаленными друг от друга на большое расстояние, в частности в спортивных дисциплинах, содержащих в своем наименовании слово «эндуро» или «моторалли», в помощь председателю технической комиссии может назначаться заместитель, работающий по указаниям председателя технической комиссии и при отсутствии председателя, выполняющий его обязанности.

17.4. Комиссар по безопасности трассы.

Комиссар по безопасности трассы подчиняется главному судье соревнований, а в период подготовки трассы (трека, игрового поля) к соревнованиям работает по указанию организатора.

Комиссар по безопасности трассы отвечает за правильный выбор, измерение, разметку и оборудование трассы, своевременную расстановку судей на дистанции и знание ими своих обязанностей, техническое и медицинское обеспечение трассы, включая вопросы безопасности и эвакуации.

В подготовительный период комиссар по безопасности трассы должен:

- вместе с организатором подготовить план обеспечения безопасности;
- проверить наличие действующего сертификата (лицензии) на спортивное сооружение (трассу);
- составить схему трассы с указанием расположения судейских пунктов, средств связи, медицинских постов, ремонтной зоны, противопожарных постов;

- определить необходимое количество мест общего пользования, как для участников, так и для зрителей, контейнеров для мусора;
- составить заявку на необходимое имущество и работы по оборудованию трассы (трека, игрового поля) и по их завершению представить директору соревнований, подготовленный акт о приемке и измерении трассы (трека, игрового поля).

В день тренировок и соревнований комиссар по безопасности трассы должен еще раз проверить состояние трассы (трека, игрового поля) с учетом погодных условий, своевременно расставить на ней судей и обслуживающий персонал (связь, медицинские, технические и противопожарные посты) и доложить директору соревнований о полной готовности трассы.

Во время соревнований комиссар по безопасности трассы должен поддерживать связь с судьями на дистанции и немедленно информировать главного судью, директора соревнований, а также главного врача или противопожарную службу обо всех происшествиях на трассе. По завершении соревнования он представляет Жюри (главному судье) соревнования полный отчет обо всех происшествиях на трассе.

В распоряжение комиссара по безопасности трассы могут выделяться один или несколько судей, работающих под его руководством.

17.5. Главный судья-хронометрист.

Главный судья-хронометрист возглавляет работу бригады судей – хронометристов, и отвечает за организацию хронометража, правильность фиксации времени, затраченного каждым участником на преодоление дистанции, и подведение результатов хронометража в целом.

Главный судья-хронометрист обязан:

- перед началом соревнований проверить наличие приборов и другой аппаратуры, обеспечивающей фиксацию времени с заданной для конкретного соревнования точностью, а для попыток установления рекордов – с точностью не менее 0,001 секунды, доложить директору соревнования о готовности и получить у него необходимые инструкции;
- в ходе соревнований постоянно контролировать правильность определения и записи времени судьями-хронометристами, готовить и подписывать протоколы хронометража для последующей передачи главному секретарю или директору соревнования;
- нести ответственность за сохранность записей времени и передавать директору соревнования оригиналы этих записей.

Если хронометраж ведется в нескольких пунктах трассы, работу каждой группы судей – хронометристов возглавляет назначаемый главным

хронометристом старший хронометрист, ответственный перед главным хронометристом и выполняющий его функции в данном пункте.

17.6. Старший судья счета кругов.

Старший судья счета кругов подчиняется главному судье соревнований и отвечает за правильность счета и записи числа кругов, пройденных каждым спортсменом, а также за организацию сигнализации о предстоящем финише.

Старший судья счета кругов обязан:

- заблаговременно согласовать с заместителем главного судьи (директором соревнований) место расположения судей счета кругов и порядок связи с судьей на финише;
- заранее подготовить таблицы счета кругов применительно к конкретному составу участников, количеству подчиненных ему судей и методу работы;
- постоянно контролировать, а в необходимых случаях и дублировать работу судей счета кругов;
- предупреждать судью на финише о лидирующих участниках, идущих на предпоследний (последний) круг и заканчивающих дистанцию;
- сразу после окончания очередного заезда проверить, подписать и сдать в секретариат соревнований таблицы счета кругов.

18. СУДЕЙСКАЯ КОЛЛЕГИЯ

18.1. Судейская коллегия соревнования назначается региональной спортивной федерацией в установленном порядке.

Судейская коллегия соревнования призвана обеспечить проведение тренировок и соревнования под контролем главного судьи.

18.2. Старший судья на старте/финише.

Старший судья на старте / финише подчиняется главному судье (руководителю гонки), возглавляет работу судей на старте/финише и отвечает за правильность проведения старта/финиша в соответствии с требованиями Правил.

Старший судья на старте / финише обязан:

- заблаговременно проверить стартовое оборудование, разметку старта-финиша и разместить судей в соответствии с заранее составленным планом;
- организовать своевременный вывод очередной группы участников на старт и обеспечить старт в установленное время;
- сигнализировать о последнем и предпоследнем круге и давать финишную отмашку;
- давать указания о закрытии финиша.

Если линия старта не совпадает с линией финиша, а финиш отдельных групп участников может происходить одновременно со стартом другой группы, то назначаются отдельно судья на старте и судья на финише, функции которых соответственно разделяются.

18.3. Старший судья на выпуске.

Старший судья на выпуске подчиняется главному судье и отвечает за своевременный выезд к стартовой зоне на очередной заезд.

Старший судья на выпуске обязан:

- получить у секретаря соревнований список основных и запасных гонщиков (экипажей) с указанием их стартовых номеров, стартовые ведомости и порядок стартов спортсменов;
- контролировать комплектование очередной группы участников старта (заезда) до финиша предыдущего, в т.ч. с участием запасных гонщиков (экипажей);
- в случае необходимости, если таковое предусмотрено правилами / регламентом, давать разрешение на замену мотоцикла;
- контролировать время закрытия предстартового парка в соответствии с расписанием;
- представить главному секретарю список стартовавших участников.

В трековых дисциплинах старший судья на выпуске обязан проверить наличие в закрытом парке таблицы заездов и соответствующие Правилам экипировки спортсменов и цветов нашлемников.

18.4. Старший секретарь.

Старший секретарь подчиняется главному секретарю, несет ответственность за достоверность информации в соответствии со спортивной регламентацией.

18.5. Старший судья при участниках.

Старший судья при участниках подчиняется главному судье и отвечает за соблюдение правил в месте расположения участников и на месте стоянки мотоциклов. Контролирует работу официального табло соревнования и стенда информации.

Старший судья при участниках обязан:

- следить за соблюдением участниками расписания соревнований и своевременно информировать их обо всех изменениях в программе в соответствии с решениями Жюри / главного судьи;
- в помощь старшему судье при участниках выделяются судьи при участниках, каждый из которых отвечает за определенную группу спортсменов.

18.6. Судья в поле.

Судья в поле осуществляет контроль за спортивной частью матча в спортивной дисциплине «Мотобол». Один из судей при решении организационных вопросов является главным и выполняет его обязанности.

18.7. Судья на линии.

Судья на линии матча в спортивной дисциплине «Мотобол» подчиняется обоим судьям в поле. Он указывает посредством флага о нарушениях в соответствии с Правилами игры в мотобол. Решения судьи на линии подлежат утверждению судьей в поле.

18.8. Секретарь Жюри.

Секретарь Жюри работает под руководством президента Жюри. Отвечает за материальное и информационное обеспечение работы Жюри, достоверность информации от имени Жюри. Секретарь Жюри выпускает бюллетени заседаний, готовит протоколы заседаний Жюри, и отчет о соревнованиях. В случае отсутствия секретаря Жюри, его обязанности исполняет главный секретарь или президент Жюри.

18.9. Судья-хронометрист.

Судья – хронометрист подчиняется главному судье – хронометристу. Отвечает за правильность фиксации времени, и внесения его в протокол.

Если хронометраж ведется в нескольких пунктах трассы, работу каждой группы хронометристов возглавляет старший хронометрист, ответственный перед главным судьёй-хронометристом и выполняющий его функции в данном пункте.

Каждый судья – хронометрист не должен сообщать время или результаты никому, кроме членов Жюри, главному судье и главному судье - хронометристу, если им не получены иные указания от этих лиц.

18.10. Секретарь.

Секретарь подчиняется главному секретарю, который распределяет обязанности. Отвечает за своевременную подготовку и публикацию официальных протоколов.

18.11. Судья счета кругов.

Судья счета кругов работает под руководством старшего судьи счета кругов. Ведет счет и фиксацию кругов, пройденных каждым спортсменом в заезде.

Судьи счета кругов назначаются в количестве и в зависимости от числа одновременно стартующих участников, длины одного круга, проходимости трассы и ее конфигурации в районе работы судей, однако их число, включая старшего судью, не может быть менее трех.

18.12. Судья старта / финиша.

Судья старта – финиша подчиняется старшему судье на старте-финише и фиксирует момент старта и прохождение линии финиша участниками заезда / соревнования.

Судья старта – финиша обязан:

- следить за правильным выходом участников на старт и их размещением на старте;
- давать команды на запуск и глушение двигателей мототехники на старте;
- давать сигнал старта в установленное время и фиксировать случаи фальстарта.

18.13. Судья при участниках.

Судья при участниках подчиняется старшему судье при участниках, выполняет его распоряжения и отвечает за своевременную публикацию информации для спортсменов на стенде.

18.14. Судья сигнальщик.

Судья сигнальщик подчиняется комиссару по безопасности трассы. Отвечает за выполнение участниками правил соревнований и осуществляет флаговую сигнализацию.

18.15. Судья фактов.

Судья фактов подчиняется комиссару по безопасности трассы. Обязан следить за выполнением участниками правил соревнований, давать заключение по случившемуся (или нет) факту.

В соревнованиях, где дается заключение по случившемуся (или нет) факту, например, касания или пересечения спортивно-техническим средством заданной линии, или по другим подобным фактам, предусмотренным регламентом соревнования, должны быть назначены один или несколько судей фактов, ответственных за одно, или несколько таких заключений.

Судьи для наблюдения за каждым фактом назначаются поименно, и их имена должны быть опубликованы в положении о соревновании / на официальном табло информации.

Не допускаются оспаривание решение судей фактов по вопросам, для решения которых они официально назначены. Однако Жюри может принять или отклонить их решение, руководствуясь иными фактами, в том числе условиями прохождения трассы участниками.

Для этого члены Жюри (главный судья) могут использовать видео или электронные системы, определяющие факт вероятного нарушения.

18.16. Судья - технический контролер.

Судья - технический контролер подчиняется техническому комиссару. Проводит проверку соответствия мототехники действующим техническим

требованиям, а также проверку водительских документов (для отдельных дисциплин), соответствие экипировки спортсменов действующей регламентации.

Судья - технический контролер обязан:

- проверять спортивные лицензии участников;
- провести технический осмотр мототехники, проверив ее пригодность к соревнованиям, обратив при этом особое внимание на надежность и соответствие требованиям Правил и Положения, обратив при этом внимание на крепления, внешний вид и окраску номерных табличек, нанесенные на них стартовые номера;
- оценить состояние экипировки спортсмена и шлема, нанести на нем предусмотренную маркировку;
- проверить надежность крепления защитных кожухов, крыльев, рычагов сцепления, КПП, тормозов, выхлопной трубы и глушителя, обследовать состояние рамы и при необходимости нанести на глушителе и раме маркировку;
- сделать в акте технического осмотра каждой мототехники заключение о его допуске к соревнованиям и передать его секретарю или председателю технической комиссии;
- наблюдать за спортивной техникой во время гонки и в случае обнаружения повреждений, влияющих на безопасность (обрыв тяги тормоза, потеря подножки или глушителя, прокол шины и т.п.), немедленно докладывать председателю технической комиссии или главному судье для решения вопроса о дальнейшем участии спортсмена в соревновании;
- контролировать порядок заправки и ремонта мототехники в боксах и закрытом парке, выявлять и пресекать нарушения мер безопасности и запрещенные приемы и действия (посторонняя помощь, заправка при работающем двигателе, режим закрытого парка и т.д.), немедленно сообщать о них и председателю технической комиссии и главному судье;
- обеспечить работу охраны закрытого парка с тем, чтобы исключить доступ в него посторонних лиц, кроме гонщиков для постановки и вывода своей спортивной техники;
- установить и зафиксировать сход участников по техническим причинам, указав впоследствии эти сведения в протоколе результатов по окончании соревнований;

- по окончании соревнований провести заключительный осмотр мототехники, если это предусмотрено положением о соревновании или в результате подачи протеста.

18.17. Судья - контролер ремонтно-заправочной зоны (боксов).

Судья контролер ремонтно-заправочной зоны (боксов) подчиняется техническому комиссару. Контролирует в ходе соревнования правильность проведения всех ремонтно-заправочных работ с мотоциклами.

18.18. Судья - контролер закрытого парка.

Судья контролер закрытого парка подчиняется техническому комиссару. Контролирует режим доступа в закрытый парк, фиксирует в протоколе время входа/выхода в Закрытый парк и из него спортсменов для постановки/вывода мотоцикла в соответствии с регламентом соревнования либо указаниями главного судьи или технического комиссара.

18.19. Судья гандикапа.

Судья гандикапа подчиняется главному судье. После окончания срока приема заявок судья гандикапа должен подготовить гандикап в соответствии с требованиями регламента соревнований и передать его главному судье, главному секретарю главному хронометристу.

18.20. Судья на выпуске.

Судья на выпуске подчиняется старшему судье на выпуске, выполняет по его распоряжению работу по выпуску участников, контролирует правильность выпуска участников в стартовую зону.

18.21. Судья на трассе / треке.

Судья на трассе / треке подчиняется комиссару по безопасности трассы. Он обязан отслеживать выполнение участниками правил соревнований и фиксировать в протоколе все нарушения.

Судьи на трассе / треке должны пройти необходимый инструктаж по обеспечению безопасности с комиссаром по безопасности трассы.

18.22. Каждый член судейской коллегии должен быть объективным, дисциплинированным, инициативным, требовательным к себе и участникам соревнований и хорошо знать все особенности судейства на своем участке.

18.23. По прибытии на соревнование судьи должны зарегистрироваться у главного секретаря.

18.24. Судьям запрещается давать участникам советы по тактике и технике преодоления трассы или другие рекомендации, которые могут повлиять на спортивные результаты.

18.25. Судьи не имеют права сообщать кому-либо данные о спортивно-технических результатах.

18.26. Судьи не могут покидать порученный им участок без разрешения старшего должностного лица на данном участке работы.

18.27. Член судейской коллегии, уличенный в необъективности, подлежит безусловному и немедленному отстранению от работы на данном соревновании, и вопрос о его дальнейшем участии в судействе спортивных соревнований должен рассматривать назначивший его орган в порядке подчиненности.

18.28. В помощь судейской коллегии может быть назначен необходимый вспомогательный персонал.

18.29. Конкретный состав судейской коллегии по должностям и количеству зависит от статуса и спортивной дисциплины соревнования, длины трассы или трека). Он определяется и утверждается организатором соревнования.

18.30. Помимо своих прямых должностных обязанностей судья должен выполнять иные поручения старшего судьи, в чьем подчинении он находится.

18.31. Если любой судья посчитает, что допустил ошибку, он обязан сообщить об этом со всеми необходимыми комментариями в Жюри (главному судье), которое вынесет окончательное решение.

19. ВСПОМОГАТЕЛЬНЫЙ ПЕРСОНАЛ

19.1. Директор соревнований.

Директор соревнований / заместитель главного судьи соревнования отвечает за его организацию и проведение в полном соответствии с данным Спортивным кодексом ОСФ, правилами и регламентами соревнований. В выполнение этой задачи ему помогают официальные лица, ответственные за различные участки и службы.

Директор соревнований подчиняется главному судье, принимает участие в работе Жюри (главной судейской коллегии) без права голоса.

Директор соревнований обязан:

- обеспечить должную подготовку спортивного сооружения (трассы, трека, игрового поля), имея в виду соблюдение всех мер, направленных на обеспечение максимальной безопасности для участников, зрителей и официальных лиц, подписать подготовленный комиссаром по безопасности трассы акт приемки трассы (трека, игрового поля), проверить наличие открытых и закрытых парков-стоянок для автомобилей и спортивной мототехники участников, ремонтно-заправочной зоны, медицинских и противопожарных постов, буфетов, туалетов, контейнеров для мусора, систем полива и т.п.;

- организовать и обеспечить присутствие и полную готовность к проведению тренировок и гонок всех официальных лиц, и различных задействованных служб (правопорядка, медицинской, противопожарной и др.);
- проверить подготовку организационных мероприятий для встречи, размещения и отправки иногородних (иностраннх) участников, и их спортивной техники, а также доставку официальных лиц и официальных представителей к месту соревнований;
- проверить подготовку организационных мероприятий для встречи, размещения и отправки иногородних (иностраннх) участников, и их спортивной техники, а также доставку официальных лиц и официальных представителей к месту соревнований;
- проверить наличие на месте соревнования судейской аппаратуры и измерительных инструментов (хронометрирующего оборудования, секундомеров, весов, шумомеров и т.п.), необходимых для технического контроля мототехники, специальной техники для подготовки и поддержания в нормальном состоянии трека, поля, трассы, проездов и проходов для эвакуации, а также наградных материалов и призов;
- обеспечить официальных лиц соревнований информацией, необходимой им для выполнения своих служебных обязанностей;
- передавать на рассмотрение Жюри предложения по изменению программы соревнования, докладывать о случаях нарушений установленных правил и порядка и принятых им мерах;
- в случаях, связанных с необходимым обеспечением безопасности или в других чрезвычайных обстоятельствах незамедлительно информировать Жюри или в него отсу́тствии главного судью для дальнейшего принятия решения;
- принимать меры к удалению с места соревнований любого, кто отказывается выполнять требования и распоряжения Жюри, главного судьи или других официальных лиц;
- участвовать в расследовании обстоятельств несчастных случаев;
- обеспечить место проведения соревнования парком-стоянкой для автомобилей и мототехники участников, буфетами, пунктами заправки ГСМ и технической помощи, противопожарными и медицинскими постами, туалетами и контейнерами для мусора, водоснабжением для участников и полива трассы, трека, поля и т.д.;
- обеспечить должные меры безопасности участников и зрителей и их быструю эвакуацию в случае необходимости;

- в других чрезвычайных обстоятельствах по решению жюри или главного судьи, задерживать начало соревнований, давать указания об улучшении состояния трассы, поля или трека, останавливать раньше времени соревнование или аннулировать его полностью или частично.

Директору соревнований не разрешается вмешиваться в действия членов жюри, главного судьи, судей – хронометристов и главной судейской коллегии и оказывать на них какое-либо давление.

По окончании соревнований директор соревнований должен доложить организатору или оргкомитету о работе всех подчиненных ему служб, указать недостатки и сделать соответствующие предложения.

19.2. Секретарь технической комиссии (при назначении).

Если он назначается, обеспечивает судей – технических контролеров необходимыми бланками.

На основании актов технического осмотра секретарь технической комиссии составляет:

- протокол технической комиссии с указанием марки, номера, массы, шума и иных, требуемых для допуска к участию в соревновании технических показателей проверенных и допущенных к участию в соревновании мотоциклов (квадроциклов, снегоходов);
- список спортсменов, спортивная техника которых не прошла технический контроль и/или же требуют повторного технического контроля до начала тренировок;
- список спортсменов, не допущенных к соревнованиям из-за несоответствия их спортивной техники техническим требованиям.

Протокол и рапорты техконтролеров передаются председателю технической комиссии. То же самое относится и к процедурам технического контроля, которые могут проводиться во время и/или после окончания соревнования.

В случае отсутствия назначенного секретаря технической комиссии его обязанности выполняют судьи – технические контролеры.

19.3. Флаг-маршалы.

Подчиняются комиссару по безопасности трассы (начальнику дистанции) и находятся в определенных пунктах трассы (трека) или перемещаются на ней в определенных комиссаром по безопасности границах.

Флаг-маршалы обязаны:

- проверить разметку своего участка трассы, выполнение мероприятий по обеспечению безопасности и оговорить с Комиссаром по безопасности трассы (начальником дистанции) возможные средства и способы связи;

- следить за выполнением участниками Правил и фиксировать все нарушения;
- с помощью флагов подавать участникам сигналы, а при несчастных случаях или завалах оказывать пострадавшим необходимую помощь и принимать меры по разблокированию трассы;
- немедленно информировать комиссара по безопасности трассы (начальника дистанции) трассы обо всех происшествиях и грубых нарушениях правил на своем участке.

В помощь флаг-маршалам допускается привлекать вспомогательные службы для обеспечения безопасности.

19.4. Контролеры на пунктах контроля прохождения трассы (КП), на пунктах контроля времени (КВ), на развороте.

Контролеры на пунктах КП, КВ и развороте подчиняются комиссару по безопасности трассы. На каждом пункте должно быть два - три контролера, один из которых назначается старшим и на него возлагается ответственность за правильную организацию и порядок в зоне данного пункта.

В общие обязанности контролеров входит:

- получение у комиссара по безопасности трассы необходимых бланков и имущества для оборудования пункта, проверка работы средств связи, медицинского обеспечения, сверка часов;
- проверка разметки трассы в районе своего пункта;
- организация на пункте такой работы, которая обеспечивает своевременное ведение документов, отметку без задержек в карточках участников и выполнение дополнительной системы учета, которая может быть принята на пункте (штампы, обмен талонов, конвертов и т.п.);
- контроль соблюдения участниками Правил соревнований в зоне пункта, регистрация всех нарушений, а также принятие мер по устранению помех при движении участников;
- контроль работы других служб (ГСМ, питание и т.п.), расположенных в зоне своего пункта;
- принятие срочных мер для оказания медицинской помощи пострадавшим и эвакуация аварийных мотоциклов (квадроциклов, снегоходов);
- оформление в кратчайший срок документации пункта, ее сдача секретарю соревнований и сверка с ним сводного протокола соревнований.

Дополнительные обязанности контролеров на пункте КП, выполняемые с помощью судей на пункте:

- уточнить с начальником дистанции и, если надо, обозначить на местности границы, в пределах которых участникам засчитывается прохождение контрольного пункта;
- записывать в протоколе номера всех участников в порядке прохождения ими пункта КП с указанием времени с точностью до целой минуты;
- участвовать в заполнении протокола проверки прохождения КП.

Дополнительные обязанности контролеров на пункте КВ, выполняемые с помощью судей на пункте:

- отмечать время прибытия участников на пункт КВ с установленной точностью в контрольной карте участника и в протоколе пункта;
- в случае отметки времени часами с печатающим устройством, проверять четкость цифр, а при их неразборчивости произвести запись времени от руки, заверив ее штампом пункта;
- при одновременном подходе к пункту КВ большой группы участников лично взять у них контрольные карты, громко объявить время прибытия и проставить его в карты участников.

19.5. Контролер на развороте.

Обеспечивает регистрацию прохождения разворота участником с указанием времени с установленной точностью. В помощь ему может быть выделен один или двое судей.

19.6. Главный врач соревнований.

Главный врач соревнований подчиняется главному судье, принимает участие в работе Жюри (главной судейской коллегии) без права голоса и отвечает на соревнованиях за качественное медицинское обеспечение.

Главный врач соревнований обязан:

- согласовать с комиссаром по безопасности трассы (начальником дистанции) количество и места расположения медицинских постов, машин скорой помощи и медперсонала, а также пути медицинской эвакуации пострадавших в лечебные учреждения;
- проверить наличие и действие медицинских справок и при необходимости организовать медицинский осмотр спортсменов, чье состояние здоровья внушает ему опасения, и отстранять таковых от участия в соревнованиях;
- давать свое заключение о возможности продолжения участия в соревновании травмированного спортсмена;
- в соответствии с решениями Жюри или главного судьи организовать выборочную проверку участников для прохождения теста на алкоголь или допинг-контроль;

- после соревнования сделать отчет о медико-санитарном обеспечении и случаях травматизма во время тренировок и соревнований.

В помощь главному врачу выделяется необходимое количество медицинских работников соответствующей квалификации с соответствующим набором медикаментов, изделиями (инструментами) медицинского назначения, медицинской аппаратурой, и транспортом. Количество таких медицинских работников определяется главным врачом соревнований, в зависимости от вида соревнований по дисциплине.

19.7. Противопожарная служба.

На период тренировок и соревнований организатор должен предусматривать противопожарное обеспечение с соответствующим инвентарем и пожарными машинами, количество которых и место их расположения зависит от дисциплины мотоциклетного спорта и обосновывается директором соревнования.

19.8. Спортивный комментатор.

Спортивный комментатор должен хорошо знать положение (регламент) и правила и давать зрителям своевременную, правильную и квалифицированную информацию об условиях, ходе и результатах соревнований.

Перед началом соревнований он должен ознакомиться с положением и программой соревнований, проверить свое рабочее место и исправность системы громкой связи, изучить состав участников.

При первом представлении участников спортивный комментатор должен вначале называть стартовый номер, а затем имя и фамилию участника, его спортивное звание и организацию (или команду), а в командных соревнованиях сначала сообщать название команды.

Спортивный комментатор может сам вести счет кругов или хронометраж и объявлять результаты зрителям, но с обязательным предупреждением, что эти данные неофициальные. Он должен комментировать соревнование так, чтобы зрители понимали суть происходящего на спортивной арене и получали удовольствие от зрелища, на котором они присутствуют.

Спортивный комментатор должен всячески избегать обсуждений, а тем более осуждений действий Жюри (главного судьи) или других должностных лиц - их можно только разъяснять. Он должен воздерживаться от объявлений или замечаний, которые могут настроить одну часть зрителей против другой или восстановить зрителей против должностных лиц соревнования или спортсменов.

На крупные соревнования с большим числом зрителей, кроме спортивного комментатора, следует приглашать спортивного теле- радио-комментатора, который обязан придерживаться этических норм, установленных для спортивного комментатора.

20. РАЗРЕШЕНИЕ НА УЧАСТИЕ В СОРЕВНОВАНИЯХ (ЛИЦЕНЗИЯ)

20.1. Каждый спортсмен для участия в соревнованиях по мотоциклетному спорту, проходящих на территории Российской Федерации обязан иметь соответствующую именную национальную лицензию, выданную ОСФ.

20.2. Спортивные лицензии ОСФ различаются по типам и категориям, которые определяются соответствующим положением, утвержденным ОСФ.

20.3. Все лицензии имеют идентификационный номер, который вносится в реестр выдаваемых ОСФ лицензий.

20.4. Для командного зачета выдается командная лицензия.

20.5. Спортсмен, имеющий национальную лицензию более высокой категории, может участвовать с ней в соревнованиях более низкого статуса, но только в своей спортивной дисциплине.

20.6. Помимо спортивных лицензий, выдаваемых гонщикам, ОСФ выдает также лицензии представителя / заявителя, сертификат соответствия на трассу, трек или иное спортивное сооружение.

20.7. ОСФ имеет право выдавать лицензии:

- гражданам России и юридическим лицам (командам);
- гражданам других стран – по отдельному соглашению.

20.8. Граждане России, имеющие лицензии национальных федераций других стран, имеют право принимать участие в российских соревнованиях на ежегодно устанавливаемых ОСФ условиях.

20.9. ОСФ может отказать в выдаче лицензии претенденту на нее, если он не соответствует предъявляемым к нему национальным требованиям. Причины такого отказа должны быть объяснены.

20.10. Лицензия действительна до 31 декабря года ее выдачи. Для зимних спортивных дисциплин, ОСФ может установить иной срок их действия.

20.11. Все лица, обязанные иметь лицензию, должны предъявлять ее с подписью ее обладателя по требованию официальных или должностных лиц соревнования.

21. УЧАСТНИКИ СОРЕВНОВАНИЯ

21.1. Участниками соревнований являются физические и/или юридические лица, принимающие участие в соревновании.

21.2. В число участников соревнований входят:

- заявители / представители;
- спортсмены;
- официальные/должностные лица соревнований (президент Жюри, спортивный комиссар ОСФ, главный судья, заместитель главного судьи, главный секретарь соревнования, секретарь жюри, технический комиссар, главный судья-хронометрист, комиссар по безопасности трассы, главный врач соревнований и подчиненный ему медицинский персонал, другие судьи и вспомогательный персонал);
- представители команд, тренеры, капитаны команд, механики, а также врачи команд, массажисты, психологи, спортивный комментатор, пресс-секретарь, руководители противопожарной службы, службы охраны и поддержания правопорядка;
- команда, состоящая из нескольких спортсменов, управляющих своей спортивной техникой на протяжении всего соревнования;
- журналисты и фотографы печатных изданий, радио- и тележурналисты, имеющие специальную аккредитацию и освещающие соревнование на условиях, согласованных с ОСФ.

22. УЧАСТВУЮЩИЕ СПОРТСМЕНЫ

22.1. К участию в соревнованиях, проводимых на территории России, допускаются граждане Российской Федерации и иностранные граждане (если это предусмотрено Положением или иным официальным документом о соревновании), предъявившие во время регистрации нижеследующие документы:

22.2. Граждане Российской Федерации:

- разрешение на участие в национальных соревнованиях (лицензия спортсмена) ОСФ;
- удостоверение на право управления мотоциклом в соревнованиях, где трасса проходит по дорогам общего пользования и не перекрывается для движения обычного транспорта и пешеходов;
- зачетную классификационную книжку спортсмена;
- полис обязательного медицинского страхования;
- полис страхования жизни и здоровья от несчастных случаев, включая спортивные риски;
- медицинское заключение о допуске к участию в спортивных соревнованиях по мотоциклетному спорту;
- письменное согласие от обоих родителей (опекунов/попечителей) заверенное нотариально, на спортсменов до 18 лет. В случае, если в нотариально заверенном документе не указан срок его действия, будет

считаться, что он действителен в течение календарного года его выдачи.

- При присутствии на административных проверках обоих родителей, разрешение на участие в соревновании их несовершеннолетнего ребенка может быть выполнено в простой письменной форме с указанием паспортных данных, информации о браке родителей и адреса проживания /прописки. Такое разрешение будет действовать ТОЛЬКО на то соревнование, на котором оно выписано.

22.3. В зависимости от статуса соревнования, спортивной дисциплины, уровня мастерства спортсменов к участию в соревнованиях могут допускаться в своих возрастных группах и классах мотоциклов мужчины и женщины, юниоры, юноши и девушки, мальчики и девочки, что указывается в Положениях (Регламентах) о соревнованиях.

23. ЭКИПАЖ

23.1. Во всех соревнованиях на мотоциклах с коляской экипаж должен состоять из двух человек –гонщика и колясочника.

23.2. В многоэтапных соревнованиях гонщик может продолжать выступление в последующих соревнованиях с другим колясочником.

23.3. По результатам соревнований колясочник награждается наравне с гонщиком. Колясочнику, выступавшему с одним гонщиком, не разрешается в тех же соревнованиях (этапе) выступать с другим гонщиком (например, в другом заезде).

23.4. Во время соревнования колясочник не имеет права управлять мотоциклом.

23.5. Допускается любая помощь колясочника своему гонщику.

23.6. В соревнованиях на квадроциклах и мотовездеходах, в зависимости от конструкции мототехники могут выступать два спортсмена, составляющие экипаж, именуемые первый и второй пилот, участвующие в соревнованиях на равных правах, каждый из которых может управлять мототехникой на соревновании.

24. ЭКИПИРОВКА СПОРТСМЕНОВ

24.1. В период тренировок и соревнований спортсмену полагается носить экипировку, предусмотренную Правилами соответствующих спортивных дисциплин мотоциклетного спорта.

24.2. Соответствие экипировки спортсменов, и в первую очередь шлема, проверяется при предъявлении мототехники на первичный технический контроль. Наличие стартовых номеров, нанесенных на экипировку и/или мотоцикл, контролируется при выходе на линию старта в предстартовом парке.

24.3. Условия и порядок размещения на экипировке спортсменов и в частности, на комбинезонах рекламных материалов излагаются в регламентах соревнований.

25. СТРАХОВАНИЕ ОТ НЕСЧАСТНЫХ СЛУЧАЕВ

25.1. Участие в соревнованиях осуществляется только при наличии у каждого участвующего спортсмена персонального договора о страховании от несчастных случаев включая спортивные риски.

25.2. Минимальный размер страховой суммы (суммы страхового покрытия) должен быть указан в положении (регламенте) о соревновании, но в любом случае, не меньше, чем установлено документами ОСФ.

25.3. Участник соревнования, имеющий страховку, срок действия которой истек, не соответствующую требованиям п.26.2, или не имеющий ее вообще, до участия в тренировках и соревнованиях не допускается.

26. СОВМЕСТНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗАЯВИТЕЛЯ И ЕГО ПЕРСОНАЛА

26.1. Юридическое лицо, заявившее своих спортсменов на соревнования, должно на период его проведения назначить своего полномочного представителя, которым может быть тренер или капитан команды, или любое иное лицо.

26.2. Представитель заявителя должен присутствовать на брифингах и заседаниях Жюри, на которые его приглашают, представляя интересы всей команды или отдельных ее членов.

Он обязан выполнять все требования и решения должностных лиц соревнования, в том числе в отношении его спортсменов. Если такое требование или решение ущемляет интересы как отдельного спортсмена, так и команды в целом, представитель вправе подать на имя главного судьи соревнования (в Жюри) письменный протест. В случае своего несогласия с решением, принятым по поданному протесту, направить в ОСФ апелляционную жалобу на решение, для ее рассмотрения.

26.3. Заявитель несет ответственность за все действия или бездействия со стороны любого лица, принимающего участие, или оказывающего услуги в соревновании или чемпионате, которое действует от его имени, включая, в частности, его сотрудников, прямых или косвенных, его спортсменов, тренеров, механиков, консультантов, поставщиков услуг, так же как за и иных лиц, которым Заявитель позволил доступ в ограниченные зоны.

Кроме того, каждое из этих лиц должно быть в равной степени ответственным за любое нарушение настоящего Спортивного кодекса и иной спортивной регламентации.

26.4. Запрещается прием алкоголя, наркотических средств, лекарственных средств, которые могут оказывать влияние на время реакции и оценку ситуации, и других запрещенных Всемирным антидопинговым агентством (ВАДА) препаратов.

26.5. В парке гонщиков, на судейских постах, и в других местах, на которые распространяется режим «закрытого парка», курение запрещается. Ответственность в равной степени несут заявитель, и лицо, нарушившее запрет.

27. ПРОВЕДЕНИЕ СОРЕВНОВАНИЯ. ПОРЯДОК СПОРТИВНЫХ ДЕЙСТВИЙ СПОРТСМЕНОВ

27.1. В зависимости от спортивной дисциплины мотоциклетного спорта, перед началом соревнования должны проводиться свободные и квалификационные тренировки. Порядок их проведения, продолжительность и время проведения указываются в Положениях (регламентах) соответствующих соревнований, равно как и процедура проведения соревновательной части спортивного мероприятия.

27.2. Старт.

Стартом называется момент начала заезда (гонки). Ни один старт нельзя давать ранее предварительно объявленного времени.

Применяются два вида старта – старт с места и старт с хода.

Старт может быть общим, групповым или индивидуальным.

Понятие и определение вида (процедуры, соответствующие сигналы) старта описывается в правилах соответствующих спортивных дисциплин.

Количество спортсменов, принимающих общий или групповой старт, устанавливается в положении/регламенте о соревновании в зависимости от дисциплины соревнований, характера и протяженности трассы, и ширины стартовой зоны.

В случае возникновения непредвиденных (форс-мажорных) обстоятельств, решение о количестве стартующих спортсменов, рядности и процедуры старта определяет Жюри (главный судья) соревнования.

Спортсмены занимают места на старте:

- по результатам обязательной (квалификационной) тренировки с засечкой времени;
- по результатам отборочных заездов и дополнительного заезда;
- по результатам предыдущего заезда;
- по жеребьевке;
- в соответствии с (Регламентом соревнования) либо по решению Жюри (главного судьи).

Порядок, в соответствии с которым спортсмены занимают места на старте в ином порядке, установленном положением о соревновании в различных дисциплинах, указывается в положении о соревновании (регламенте соревнования) или объявляется спортсменам на брифинге до начала соревнования.

Если при старте с неработающим двигателем спортсмен, в промежутке между стартовыми сигналами или командами, запустил двигатель (или начал толкать мотоцикл), а при старте с работающим двигателем находился в движении, спортсмен признается допустившим фальстарт и подлежит наказанию.

Наказание зависит от вида соревнования (добавление штрафного времени, исключение из заезда, остановка в ходе соревнования, предписание занять место во втором ряду при повторном старте и т.п.) и устанавливается правилами по каждой спортивной дисциплине мотоциклетного спорта. При массовом фальстарте старт повторяется.

Спортсмен считается стартовавшим после отмашки судьей стартовым флагом, включения зеленого светофора или срабатывания стартового устройства. Если после сигнала старта спортсмен не начал движение вперед, он может в последующее время пересечь линию старта и выехать на трассу (за исключением трековых гонок) только с разрешения судьи. При этом ему не устанавливается новое время старта (за исключением рекордных заездов).

27.3. Движение по трассе.

В процессе соревнования мототехника может передвигаться по трассе за счет двигателя, мускульной силы спортсмена (экипажа), сил инерции или буксировки, где она допускается.

Неисправность мототехники, возникшая в ходе соревнований, не лишает спортсмена права закончить дистанцию.

В случае, когда неисправность мототехники вынуждает спортсмена (экипаж) остановиться, он должен это сделать у края трассы или вне ее, чтобы не мешать движению других спортсменов (экипажей).

27.4. Останавливаться на трассе запрещается.

Возвращение на трассу после устранения неисправности мототехники спортсмен (экипаж) может произвести как можно ближе к месту схода с нее и только после того, как убедится, что не помешает движению других спортсменов (экипажей). Спортсмены (экипажи), нарушившие это правило, из соревнований могут быть исключены.

Спортсмену (экипажу) запрещается, под угрозой исключения из соревнований, резко изменять траекторию движения, если это изменение не вызвано конфигурацией трассы.

Совершать обгон разрешается только с учетом обеспечения безопасности обгоняемого спортсмена (экипажа).

Спортсмен, отпустивший руль обеими руками, если это не произошло в результате чрезвычайных обстоятельств или падения, из соревнований может быть исключен.

Подлежит исключению из соревнований спортсмен (экипаж), допускающий некорректную, создающую опасность для себя или других участников, езду.

Спортсменам, выбывшим из соревнования или закончившим его, движение по трассе запрещено.

27.5. Официальные сигналы.

Во время тренировок и соревнований официальные сигналы подаются с помощью сигнальных флагов, световых сигналов, специальных досок, табличек и дисков уполномоченными на это лицами (главный судья, судьи на старте и финише, судьи на дистанции).

В любом пункте трассы, в предусмотренных местах на трассах и треках, судьи могут показать участникам официальный сигнал, которому они обязаны подчиниться.

Помимо официальных сигналов, на соревнованиях могут применяться специальные знаки, указывающие направление движения, пункты питания, контроля времени, технической, медицинской помощи, заправки ГСМ, места стоянки и т.п.

Цвета и значения сигнальных флагов (табличек, досок и дисков, световых и звуковых сигналов), а также их размеры приводятся в Правилах по соответствующей дисциплине.

27.6. Хронометраж.

Время, за которое участники проходят дистанцию, фиксируется судьями – хронометристами с помощью специального оборудования.

Пуск и остановка времени хронометража производятся в момент сигнала судьи на старте / финише.

Промежуточные засечки времени (например, время на отрезке дистанции или по кругам) могут производиться при использовании различных программ засечки времени.

27.7. Определение средней скорости.

Средняя скорость движения на трассе определяется по следующей формуле:

$$V = 3,6 \times S : t$$

где:

V – определяемая средняя скорость, км/ч;

S – длина дистанции круга заезда соревнования, метры;

t – время прохождения дистанции, сек.

Точность определения средней скорости может быть не выше 0,1 км/ч для шоссейно-кольцевых и трековых гонок и 1 км/ч для всех остальных дисциплин.

Для заездов на установление рекордов скорости действуют особые требования, установленные Правилами по соответствующей спортивной дисциплине мотоциклетного спорта.

27.8. Финиш.

Завершение дистанции трассы (заезда) каждым спортсменом-участником соревнований фиксируется на линии финиша, которая может совпадать или не совпадать с линией старта.

Финишем признается момент пересечения линии финиша (или линии хронометража в соревнованиях с электронным хронометражем) наиболее выступающей вперед частью мототехники, а спортсмен (экипаж) находится в контакте с ним. Спортсмен (экипаж), который толкает неработающий мотоцикл (квадроцикл) и, вместе с ним пересекает линию финиша, также считается финишировавшим.

В момент финиша судья взмахами финишного флага сигнализирует лидеру, и за ним всем гонщикам, пересекающим линию финиша об окончании заезда.

При регистрации финиша автоматическими приборами они настраиваются на наиболее выступающую вперед деталь мототехники.

После пересечения линии финиша спортсмену запрещается резко снижать скорость или резко изменять траекторию движения.

Время закрытия финиша (контрольное время), исчисляемое после финиша лидера, устанавливается Правилами по каждой спортивной дисциплине мотоциклетного спорта.

Если в течение установленного времени ни один спортсмен (экипаж) не пересечет линию финиша или не закончит очередной круг, соревнования в данной группе участников или данном классе мототехники считаются несостоявшимися или же их результаты подводятся по целому числу пройденных кругов дистанции или другим показателям.

27.9. В соответствии с Правилами по соответствующей спортивной дисциплине мотоциклетного спорта:

- мототехника спортсменов может направляться после финиша в закрытый парк для технического осмотра на случай подачи протеста;
- на официальных соревнованиях мототехника спортсменов, претендующих на призовые места, должны обязательно ставиться в

закрытый парк для дополнительного осмотра или на случай подачи протеста.

28. МЕРОПРИЯТИЯ, ПРОВОДИМЫЕ ПО ОКОНЧАНИИ СОРЕВНОВАНИЯ

28.1. Любой спортсмен и/или его мототехника, принимавшие участие в соревновании, может быть подвергнут проверке.

Любые нарушения, касающиеся соответствия мототехники требованиям, включая, требованиям к топливу, могут повлечь за собой санкции.

28.2. Изменение результатов.

В случае назначения (применения) к спортсмену штрафных санкций (наказания) по результатам финального контроля, результаты могут быть соответствующим образом изменены.

28.3. Завершение соревнования.

Спортивная часть соревнования считается завершенной по окончании всех запланированных регламентом и/или положением заездов.

Соревнование не может считаться завершенным до истечения срока подачи протестов или до тех пор, пока по всем протестам не будет принято окончательного решения.

28.4. В случае подачи апелляционной жалобы результаты соревнования не могут считаться итоговыми до принятия по ней окончательного решения и будут считаться предварительными.

28.5. Спортсмены (экипажи), занявшие призовые места должны присутствовать на церемонии награждения.

28.6. Все официальные лица соревнования должны находиться в месте проведения соревнований до истечения срока подачи протестов.

29. НАРУШЕНИЯ

29.1. ОСФ может привлечь к ответственности обладателей любых действующих лицензий ОСФ, иных официальных лиц, статус которых определен правилами и регламентами соревнований, умышленно либо по неосторожности допустивших нарушения одного или нескольких положений настоящего Спортивного кодекса, регламентирующих документов ОСФ, включая регламенты отдельных соревнований.

29.2. Нарушениями Спортивного кодекса, уставных, либо иных регламентирующих документов ОСФ, включая регламенты отдельных соревнований, признаются:

- Любое непристойное поведение или действие обманного характера, или иное деяние, наносящее ущерб интересам любого соревнования или всему мотоциклетному спорту в целом;

- Любое незаконное действие или намерение, противоречащее или противоположное целям и задачам государственной политики в области мотоциклетного спорта, уставным целям и задачам ОСФ;
- Употребление наркотических веществ, применение допинга, иных запрещенных препаратов;
- Употребление алкоголя и курение в нарушение требований законодательства Российской Федерации и/или регламентации ОСФ;
- Любое неправомерное поведение (в том числе оскорбительные слова или действия, применение физической силы, или угроза ее применения) в отношении:
 - обладателей лицензий ОСФ;
 - официальных лиц (судей);
 - руководителей или членов персонала ОСФ;
 - сотрудников организатора или промоутера;
 - членов персонала заявителей;
 - главного врача и медицинского персонала соревнования;
 - должностных лиц допинг-контроля или любого другого лица, участвующих в допинг-контроле.
- Организация, пропаганда (рекламирование) соревнования, участие в нем в качестве гонщика, официального лица или в любом ином качестве, организованном не в соответствии с требованиями настоящего Кодекса либо действующего Российского законодательство о спорте;
- Любое незаконное и необоснованное устное или письменное выражение, или действие, наносящее моральный ущерб ОСФ, ее органам, членам или руководителям;
- Любое публичное подстрекательство к насилию или ненависти;
- Нарушение Правил дорожного движения, повлекшее за собой изъятие водительского удостоверения на право управления автомобилем / мотоциклом;
- Пропаганда небезопасного вождения и/или нарушения ПДД, в том числе с помощью СМИ или в сети интернет;
- Любое нарушение принципов честности на соревновании, неспортивное поведение или попытка повлиять на результат соревнования способом, противоречащим спортивной этике;
- Любой, прямой или косвенный, подкуп или попытка подкупа любого лица, исполняющего официальные обязанности в соревновании или нанятого для выполнения какой-либо работы, связанной с данным соревнованием. Нарушившим правила будет считаться также

официальное лицо или работник, который принимает коррупционное предложение или оказывает содействие в его реализации;

- Любое умышленное действие с целью подачи заявки или участия в соревновании мотоцикла или лица, не имеющего на это права;
- Любой отказ или неспособность без объективной причины выполнять решения ОСФ;
- Любой отказ выполнять указания официальных лиц соревнования по обеспечению безопасности и нормального проведения мероприятия;
- Любое опасное действие на трассе или нежелание принимать разумные меры, в результате чего возникает опасная ситуация;
- Отказ по необоснованной причине сотрудничать в проведении расследования нарушения (нарушений).

30. САНКЦИИ (НАКАЗАНИЯ)

30.1. Любые нарушения данного Кодекса, соответствующих правил ОСФ, регламентов ОСФ, а также дополнительных регламентов соревнования, допущенные организаторами, официальными лицами (судьями), заявителями, спортсменами, участниками, другими обладателями лицензии, или любым другим лицом или организацией, могут привести к применению наказаний (санкций).

30.2. Виды наказаний (санкций) (в порядке увеличения строгости):

- предупреждение;
- замечание;
- денежная пенализация;
- аннулирование времени квалификационного(-ых) или тренировочного(-ых) кругов;
- изменение позиции или места на стартовой решетке;
- старт в гонке из пит-лейна;
- штрафное время (пенализация, выраженная в единицах времени);
- штрафной круг;
- понижение занятого места (мест) в классификации соревнования;
- проезд через пит-лейн;
- остановка на пит-лейне;
- отказ в старте;
- аннулирование результата соревнования (части соревнования, заезда);
- исключение/ отстранение от заезда/ из соревнования/соревнований;
- временная спортивная дисквалификация;
- спортивная дисквалификация.

30.3. Эти наказания могут накапливаться (суммироваться) или применяться с отсрочкой и/или с условием исполнения вынесенного решения.

30.4. Любая из вышеуказанных санкций может быть наложена только после проведения необходимого исследования всех обстоятельств (наведения справок), а в четырех последних случаях, - после приглашения данного лица на заседание, где он может выступить в свою защиту.

30.5. Решение о применении вышеуказанных санкций может приниматься:

- а. Главным судьей, если это прямо предусмотрено правилами или регламентом соревнования;
- б. Жюри соревнования;
- в. Советом ОСФ по спорту/ комиссией по дисциплине мотоспорта;
- г. Исполкомом ОСФ, по совместному предложению Президиума ВКС и соответствующей спортивной комиссией ОСФ.

Применение спортивной дисквалификации, в том числе временной, является исключительной прерогативой Совета ОСФ по спорту / Исполкома ОСФ, за исключением временной спортивной дисквалификации согласно п.31.6 которая не требует специального решения.

30.6. Нарушение Правил дорожного движения, повлекшее за собой изъятие водительского удостоверения на право управления автомобилем/мотоциклом, противоречит имиджу мотоциклетного спорта и ценностям, которым привержена ОСФ, является нарушением настоящего Кодекса и влечет за собой временную спортивную дисквалификацию гонщика, действующую до момента возврата водительского удостоверения.

30.7. Регламентом многоэтапного соревнования может быть предусмотрено наказание в виде снятия очков, которые спортсмен имеет в общей классификации соревнования, а также перенос применения спортивного наказания на последующее соревнование.

30.8. Решение Жюри подлежит немедленному исполнению при соблюдении следующих условий:

а. Факт подачи апелляции не дает заявителю или пилоту права претендовать на участие в церемонии награждения и появлении на подиуме или фигурировать в классификации, опубликованной по окончании соревнования на том месте, которого он заслуживал бы без такого наказания, если только они не выиграют в Апелляционном суде и их права не будут восстановлены.

б. Решение Жюри становится обязательным к исполнению немедленно даже в случае обжалования, если оно касается решения, которое не подлежит обжалованию в соответствии со статьей 30.9 ниже, или если оно касается:

- вопросов безопасности (в том числе нарушения правил, применимых к тестированию на алкоголь);

- вопросов о неправомерном допуске заявителя, допущенного к участию в соревновании;
- вопросов, связанных с рекламой на мототехнике;
- когда в ходе того же соревнования совершается новое нарушение, оправдывающее наказание того же участника.

30.9. Такие наложенные пенализации, как проезд и остановка на пит-лейне, а также некоторые санкции, особо оговоренные в регламентах ФИМ или ОСФ, обжалованию не подлежат.

31. ИСКЛЮЧЕНИЕ. СПОРТИВНАЯ ДИСКВАЛИФИКАЦИЯ

31.1. Исключение из соревнования:

Запрет исключенному обладателю лицензии ОСФ принимать участие в данном соревновании или в нескольких соревнованиях одного спортивного мероприятия.

Решение об исключении / отстранении из соревнования объявляется Жюри. Заявитель или гонщик может быть исключен из одного или нескольких соревнований. Во всех случаях исключение из соревнования не влечет за собой возврат заявочного взноса.

31.2. Аннулирование результата – наказание, делающее недействительным результат гонщика в соревновании (части соревнования, заезде). Следствием аннулирования результата может быть пересчет очков соревнования (части соревнования, заезда).

31.3. Спортивная дисквалификация: Отстранение спортсмена / официального лица от участия в спортивных соревнованиях на весь период или до устранения обстоятельств отстранения.

Полное и окончательное лишение права дисквалифицированному лицу или организации принимать участие в любом соревновании.

Решение о спортивной дисквалификации должно применяться только в случаях серьезных нарушений.

31.4. Временная спортивная дисквалификация: Дисквалификация, ограниченная временными рамками. Временная спортивная дисквалификация на период ее действия приводит к потере права на участие в любых соревнованиях, проводимых на территории России или на территориях любых стран-членов ФИМ, в зависимости от того, является ли эта временная спортивная дисквалификация национальной или международной.

Временная спортивная дисквалификация делает недействительными все заявки на участие в любых соревнованиях, проходящих в течение срока ее действия, и приводит к потере взносов, уплаченных за любую такую заявку.

31.5. Изъятие лицензии:

Любой заявитель или гонщик, или официальное лицо, которое временно дисквалифицировано, обязано сдать свою лицензию в ОСФ.

Спортивная дисквалификация действует с момента вынесения решения о дисквалификации, а срок действия исчисляется с даты сдачи лицензии.

По истечении срока наказания выдается новая лицензия взамен изъятой.

31.6. Действие временной спортивной дисквалификации.

Решение о национальной временной спортивной дисквалификации, объявленное ОСФ, действует только в пределах территории России.

31.7. Изложение причин о временной спортивной дисквалификации или спортивной дисквалификации: При извещении лица, подвергнутого наказанию о временной спортивной дисквалификации или спортивной дисквалификации, ОСФ обязана изложить причины наложения такого вида наказания.

31.8. Потеря наград.

Любой заявитель или гонщик, исключенный в течение соревнования, временно дисквалифицированный или дисквалифицированный, теряет право получения любых наград, установленных в данном соревновании.

31.9. Изменения классификации и наград.

В случаях применения исключения или спортивной дисквалификации, должно быть объявлено об изменении занятых мест и распределении наград, а также принято решение – будет ли участник, который следует в итоговом протоколе за исключенным (временно дисквалифицированным или дисквалифицированным), передвинут выше в окончательной классификации.

31.10. Смягчение наказания: ОСФ имеет право уменьшить не истекший срок действия временной спортивной дисквалификации или снять дисквалификацию на условиях, которые она должна определить отдельным решением.

32. ПУБЛИКАЦИЯ РЕШЕНИЯ О НАКАЗАНИИ

32.1. ОСФ имеет право на публикацию своих решений о том или ином наказании, которую она наложила на любое лицо, или мототехнику.

32.2. Сохраняя право на обжалование принятого в отношении них решения, лица, упомянутые в этих публикациях, не имеют права предпринимать никаких официальных действий против ОСФ, или лиц, опубликовавших соответствующее решение.

32.3. Список дисквалифицированных спортсменов/ Заявителей/ мототехники публикуется на сайте ОСФ с указанием срока дисквалификации.

33. КОНТРОЛЬ ТЕХНИЧЕСКОГО СОСТОЯНИЯ / НАРУШЕНИЯ ТЕХНИЧЕСКИХ ТРЕБОВАНИЙ

33.1. Если мототехника или ее часть, деталь, агрегат не предъявлен для осмотра в установленное для него время, он будет считаться несоответствующим установленным требованиям, что будет причиной применения санкций.

33.2. Если допущенная к соревнованию мототехника по результатам технической инспекции не соответствует технической регламентации для участия в соревнованиях, санкции могут применяться даже в том случае, если участник сошел с дистанции.

34. ПРОТЕСТЫ

34.1. Право на протест

34.1.1. Право подавать протест имеют заявители или их официальные представители, заявленные таковыми на конкретном соревновании. В личных соревнованиях протест подается самим спортсменом.

34.1.2. При отсутствии протеста, официальное лицо соревнования, действуя в рамках своей компетенции, может инициировать рапортом на имя главного судьи рассмотрение Жюри любого факта, нарушающего, по мнению подавшего рапорт, установленные правила.

34.1.3. В отличие от заявителей гонщиков, исключенных из соревнования, заявители сошедших с дистанции гонщиков сохраняют право подать протест.

34.2. Предмет протеста

Протест может подаваться против:

- а. допуска участника к соревнованию;
- б. объявленной дистанции гонки;
- в. Гандикапа;
- г. результата или состава участников заезда или финала;
- д. предполагаемых ошибки или неправильных действий во время соревнований;
- е. предполагаемого несоответствия мототехники требованиям технической и спортивной регламентации;
- ж. классификации, объявленной после окончания соревнования.

34.3. Сроки подачи протеста. Таблица 1.

Сроки подачи протеста

Таблица 1

Протест против	Срок подачи протеста
----------------	----------------------

Допуска участника к соревнованию;	Не позднее одного часа после публикации списка допущенных участников.
Гандикапа	Не позднее одного часа до старта соревнования или как указано в соответствующем спортивном регламенте или регламенте (положении о соревновании)
Результата или Состава заездов или финала	Не позднее 30 минут после публикации состава заезда или финала, если иное не сказано в соответствующем спортивном регламенте или дополнительном регламенте
Предполагаемой ошибки или неправильных действий, включая действий должностных лиц во время соревнования;	Не позднее 30 минут после публикации протоколов предварительных результатов, за исключением тех случаев, когда, по мнению Жюри, обстоятельства физически не позволяют это сделать
Предполагаемого несоответствия мототехники требованиям технической и спортивной регламентации;	Не позднее 30 минут после официально объявленного времени окончания постановки мотоциклов в закрытый парк по завершении соревнования.
Протокола результатов объявленных по окончании соревнования	Не позднее 30 минут после публикации протоколов предварительных результатов, за исключением тех случаев, когда, по мнению Жюри, обстоятельства физически не позволяют это сделать

*Другие сроки подачи и рассмотрения протестов могут быть изложены в правилах соответствующих дисциплин мотоспорта и/или могут указываться в Положении/ Регламенте о соревновании.

34.4. Подача протеста.

Любой протест должен подаваться в письменной форме и с указанием времени его подачи и в каждом из них должны указываться:

- ссылка на соответствующие пункты регламентирующих документов;
- причины (основания) подачи протеста;

- против кого-либо чего подается протест, если это необходимо.

34.5. Залог при подаче протеста.

Каждый протест должен сопровождаться денежным залогом, величина которого устанавливается ежегодно комиссией по дисциплине ОСФ и указывается в Регламенте соревнования. Этот денежный залог возвращается подателю протеста только в случае признания протеста обоснованным, или по решению Жюри соревнования.

Если протест связан с разборкой двигателя, все дополнительные расходы возлагаются на проигравшую протест сторону.

34.6. Адресация протеста:

Протесты должны адресоваться председателю Жюри.

Протесты должны вручаться главному судье, его заместителю, главному секретарю, старшему судье при участниках или одному из членов Жюри.

34.7. Получение протеста и залога должно подтверждаться в письменной форме и с указанием времени его получения.

34.8. Организация слушания по протесту:

34.8.1. Протест рассматривается Жюри соревнования, а в его отсутствие – главным судьей.

34.8.2. Рассмотрение поданного протеста должно, по возможности, проходить сразу же после подачи протеста.

34.8.3. Если протест, поданный на спортсмена и/или его мототехнику нельзя рассмотреть до старта, Жюри (главный судья) может допустить данного участника к старту «под протестом». В случае последующего удовлетворения такого протеста, результат спортсмена, допущенного «под протестом», аннулируется, а к самому спортсмену может быть применено наказание.

34.8.4. Стороны должны быть приглашены на слушание и могут сопровождаться официальными лицами со стороны протестующего.

34.8.5. Жюри соревнований должно быть уверено, что приглашения получены всеми лицами, являющимися сторонами, затронутыми протестом.

34.8.6. При отсутствии любой стороны или ее свидетелей, может быть принято заочное решение, в том числе и в пользу другой стороны.

34.8.7. Если решение по протесту не может быть вынесено непосредственно после слушания всех сторон, должно быть сообщено место и время, где и когда будет вручено такое решение.

34.8.8. Поданный протест можно отозвать до его рассмотрения только с разрешения президента Жюри (главного судьи). При этом залог за протест не возвращается.

34.9. Недопустимые протесты:

34.9.1. Не допускаются протесты против решений Жюри / главного судьи.

34.9.2. Не принимаются протесты против решений, вынесенных судьями линии финиша, флаг-маршалами или судьями фактов при исполнении ими своих служебных обязанностей.

Если Жюри не решит иначе, решения этих судей являются окончательными, но сами по себе они могут не повлиять на окончательные результаты, поскольку эти решения не учитывают все условия прохождения трассы участниками.

34.9.3. Не принимается одиночный протест, поданный против нескольких заявителей. Если субъектов протеста (заявителей) несколько, то протест должен подаваться отдельно против каждого заявителя.

34.9.4. Не принимается протест, поданный совместно несколькими заявителями. Каждый заявитель должен подать свой протест.

34.9.5. Если протест подается в отношении нескольких спортивно – технических средств одного заявителя, то протест должен подаваться отдельно против каждого спортивно – технического средства.

34.9.6. Протест против несоответствия спортивно – технического средства требованиям технической и спортивной регламентации должен подаваться с четким указанием детали (агрегата) и их конкретных параметров, которые предполагаются несоответствующими.

34.10. Публикация результатов. Награждение и вручение призов.

34.10.1. Приз, выигранный заявителем, против которого подан протест, не вручается, пока не будет вынесено решение по протесту, а в случае подачи уведомления об апелляции – пока не будет принято решение апелляционным судом ОСФ.

34.10.2. Кроме того, в случае подачи любых протестов и/или уведомлений об апелляции, которые могут изменить содержание итогового протокола соревнования, организаторы должны опубликовать только предварительные результаты и задержать награждение до тех пор, пока не будет вынесено окончательное решение по всем протестам (и апелляциям).

34.10.3. Тем не менее, когда протест и/или апелляция может повлиять только на часть классификации, остальные ее части могут быть окончательно опубликованы и соответствующие призы вручены.

34.11. Вынесение решения. Задержка награждения.

Все лица обязаны подчиниться принятому решению по протесту, а в случае апелляции (в том числе и по отклоненному протесту), Жюри может быть принято решение о задержке награждения и переносе его на другое

время, но, ни Жюри, ни ОСФ не имеют права отдать распоряжение о повторе соревнования.

34.12. Необоснованный протест.

34.12.1. Если протест признан необоснованным, или отозван после его подачи, денежный залог не возвращается.

34.12.2. Залог возвращается полностью, если протест удовлетворен полностью. В случае, если протест удовлетворен частично, залог может быть возвращен частично.

34.12.3. Кроме того, если доказано, что автор протеста действовал недобросовестно, ОСФ может наложить на него одно из наказаний, предусмотренных настоящим Кодексом.

34.12.4. В случае несогласия с решением по протесту, у заявителя есть право апеллировать против этого решения.

35. ПРАВО ПЕРЕСМОТРА

35.1. Если в официальных соревнованиях ОСФ становятся известными вновь открывшиеся обстоятельства, независимо от того, вынесло или нет по нему свое решение Жюри данного соревнования, то оно (а в его отсутствие, комиссия ОСФ по соответствующей дисциплине мотоспорта или назначенные ОСФ лица), после подачи заявления затронутой данными обстоятельствами стороной, должны определить дату заседания и пригласить на него сторону(ны) для того, чтобы заслушать объяснения и принять решение по вновь открывшимся обстоятельствам.

35.2. Апелляционный суд может заняться пересмотром дела по своей инициативе или по апелляции, поданной президентом ОСФ или одной из заинтересованных сторон.

35.3. Срок подачи апелляции для пересмотра решения истекает 30 ноября года, в котором было вынесено требующее пересмотра решение, если оно способно повлиять на классификацию в официальных соревнованиях.

36. АПЕЛЛЯЦИИ

36.1. Юрисдикция.

36.1.1. Апелляционный суд ОСФ действует на основании положения и является для обладателей лицензий ОСФ последней судебной инстанцией, призванной окончательно разрешать любые разногласия или конфликтные ситуации, возникшие между ними на территории России в рамках национального мотоциклетного спорта. Порядок производства в Апелляционном суде определяется этим положением. Его решения не подлежат обжалованию.

36.1.2. Любое лицо, несогласное с решением Жюри (главного судьи) по протесту или считающее себя ущемленным в результате такого решения,

имеет право обжаловать данное решение в президиум ВКС ОСФ и комиссию по дисциплине, а в случае дальнейшего несогласия с вынесенными решениями в Апелляционный суд ОСФ.

36.1.3. При разрешении споров Апелляционный суд руководствуется нормами действующего спортивного законодательства Российской Федерации, Уставом ОСФ, Правилами и Регламентами, иными официальными документами ОСФ, принятыми в установленном порядке.

При отсутствии специальной спортивной регламентации, регулирующей спорные отношения, Апелляционный суд исходит из общих начал и смысла нормативных документов, презумпции невиновности.

36.1.4. Спортивным судом, правомочным рассматривать апелляции, поданные во время соревнования чемпионата, проходящего вне территории России, является апелляционный суд ОСФ.

36.1.5. Апелляции на решения Антидопинговой организации подаются исключительно в Спортивный арбитражный суд.

36.2. Процедура апелляции:

36.2.1. Заявители должны, под угрозой потери своего права на апелляцию, известить в письменном виде Жюри / главного судью соревнований о своем намерении апеллировать в течение одного часа после публикации решения, против которого подается апелляция.

36.2.2. Право подачи апелляции в ОСФ сохраняется в течение 96 часов с момента уведомления Жюри / главного судьи о намерении обжаловать их решение, при условии, что они письменно были извещены об этом в течение часа после принятия ими решения.

36.2.3. Апелляция может быть направлена почтовым отправлением либо посредством иных электронных средств связи с подтверждением времени и даты отправки. При этом в тот же день в ОСФ должен быть отправлен и ее оригинал. ОСФ обязан назначить слушание по апелляции в срок не более 30 дней.

36.2.4. О слушании апелляции должны быть извещены все заинтересованные стороны. Они имеют право делегировать свои права уполномоченным ими представителям, вызывать свидетелей, но их отсутствие на слушании не является препятствием к рассмотрению апелляции.

36.2.5. Каждая апелляция должна быть подана в письменном виде и подписана апеллирующим или его уполномоченным представителем.

36.3. Если будет признано, что автор апелляции действовал недобросовестно, ОСФ может наложить на него любое из предусмотренных настоящим Кодексом наказаний.

36.4. Решение суда.

Апелляционный суд ОСФ может изменить пенализацию или иное решение, на которое подана апелляция, но он не в праве принять решение повторить любое соревнование. Апелляционный суд обязан представить обоснование своего решения.

37. СУДЕБНЫЕ РАСХОДЫ

37.1. Обязанность оплатить апелляционный взнос, сумма которого устанавливается ОСФ, возникает немедленно при извещении Жюри / главного судьи о намерении апеллировать против их решения, и не исчезает, если апеллирующий не последовал своему заявленному намерению апеллировать.

37.2. Этот взнос должен быть оплачен непосредственно в ОСФ в течение пяти рабочих дней с момента извещения Жюри / главного судьи о желании подать апелляцию. В случае задержки оплаты лицензия апеллирующей стороны автоматически приостанавливается до момента оплаты.

37.3. Этот взнос (или любая часть его) не возвращаются в случае отклонения или отзыва апелляции.

37.4. Вынося решение по апелляции, суд может принять решение о возврате (полностью или частично) апелляционного вноса.

37.5. Любой отказ от оплаты суммы расходов соответствующими сторонами приводит к применению штрафных санкций до тех пор, пока расходы не будут оплачены.

37.6. Вынося свое решение по поданной апелляции, суд также может, в зависимости от него, принять решение об оплате судебных расходов, размер которых определит секретариат исходя из расходов, понесенных на подготовку и проведение заседания.

37.7. Подлежат оплате только эти расходы, но не расходы или гонорары, понесенные или выплаченные сторонами для своей защиты.

38. ПУБЛИКАЦИЯ РЕШЕНИЯ СУДА

38.1. ОСФ имеет право публиковать результаты рассмотрения апелляций и называть имена сторон, имеющих отношение к апелляции.

38.2. Сохраняя право на обжалование принятого в отношении них решения, лица, упомянутые в этой публикации, не имеют права действовать против ОСФ, или против любых лиц, опубликовавших эти результаты.

38.3. Ничто в Спортивном кодексе не препятствует любой стороне обратиться для решения вопроса в любые судебные инстанции, при обязательном соблюдении условий, что она предварительно использовала все имеющиеся средства по урегулированию споров.

39. СТРАХОВАНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПЕРЕД ТРЕТЬИМИ ЛИЦАМИ

39.1. Организатор соревнования обязан застраховать свою ответственность, а также ответственность всех участников, производителей, гонщиков, колясочников, спонсоров, официальных и должностных лиц соревнования на случай ущерба, который может быть нанесен во время тренировок и соревнования третьим лицам или между ними.

39.2. При отсутствии такой страховки вся полнота ответственности за возможный причиненный ущерб третьим лицам, во время тренировок и/или соревнования ложится на организатора.

39.3. Организатор обязан до начала соревнований предоставить Жюри, главному судье оригинал страхового полиса, покрывающего его собственную ответственность, а также ответственность всех участников, производителей, гонщиков, колясочников, спонсоров, официальных и должностных лиц на случай ущерба, который может быть нанесен во время тренировок и соревнования третьим лицам или между ними.

39.4. В случае порчи спортивной мототехники (полной или частичной) в процессе спортивного мероприятия, имущественные вопросы должны быть отнесены к возмещению самими собственниками или страховыми компаниями.

39.5. Организатор несет ответственность за ущерб, который может быть нанесен спортивной мототехнике участников соревнования, в связи с его утерей, кражей или иными повреждениями только в случае, когда эта техника находится под его охраной в закрытом парке.

39.6. Страховой полис должен действовать с нуля часов ноль минут в день начала официальных тренировок и заканчиваться в двадцать четыре часа ноль минут последнего дня соревнования и/или иного спортивного мероприятия по мотоциклетному спорту.

40. АНТИДОПИНГОВЫЙ И МЕДИЦИНСКИЙ КОНТРОЛЬ

40.1. Антидопинговое обеспечение спортивных мероприятий в Российской Федерации осуществляется в соответствии с Общероссийскими антидопинговыми правилами, Все лица (спортсмены, тренеры, руководители команд, врачи и др.), участвующие в соревнованиях, проводимых под юрисдикцией Федерации, должны быть полностью осведомлены относительно процедурных правил и требований антидопингового контроля, изложенных в действующих или последующих документах, выпускаемых РУСАДА.

40.2. Употребление любых «запрещенных» лекарственных веществ, которые могут повлиять на выступление спортсмена, при отсутствии разрешения на их терапевтическое использование, сознательно либо иначе – неэтично и категорически запрещено. Если подобное употребление имело

место, спортсмен отстраняется от участия в соревновании, и это может привести к последующей дисквалификации.

40.3. Допинг-контроль может быть осуществлен во время любого официального спортивного соревнования, а также в любое другое время.

40.4. Медицинское обеспечение соревнований осуществляется в соответствии с приказом Министерства здравоохранения Российской Федерации от 23.10.2020 № 1144н «Об утверждении порядка организации оказания медицинской помощи лицам, занимающимся физической культурой и спортом (в том числе при подготовке и проведении физкультурных мероприятий и спортивных мероприятий), включая порядок медицинского осмотра лиц, желающих пройти спортивную подготовку, заниматься физической культурой и спортом в организациях и (или) выполнить нормативы испытаний (тестов) Всероссийского физкультурно-спортивного комплекса «Готов к труду и обороне» (ГТО)» и форм медицинских заключений о допуске к участию физкультурных и спортивных мероприятиях».

41. БОРЬБА С КОРРУПЦИЕЙ

41.1. Всем организаторам, участникам и зрителям запрещено оказывать противоправное влияние на результаты соревнований.

Любое лицо, обладающее лицензиями ОСФ или ФИМ, или свидетельство о регистрации в качестве команды, персонала, обслуживающего заявленных участников официальных соревнований, а также персонал организатора официального соревнования, не имеет права:

а) предлагать или пытаться предлагать деньги или какие-либо льготы с целью повлиять на исход заезда, этапа или результаты соревнования, или же на спортивные результаты участников;

б) принимать деньги или какие-либо льготы с целью оказать влияние на исход заезда, этапа или результаты соревнования, свои собственные спортивные результаты, а также на результаты других участников;

в) предлагать или пытаться предлагать деньги или какие-либо льготы для получения привилегированной информации о соревновании с целью проведения или попытки проведения операции пари на этом соревновании до того, как такая информация станет общедоступной;

г) передавать третьим лицам полученную в силу своей профессии или занимаемой должности привилегированную информацию о соревновании, с целью проведения или попытки проведения операции пари на этом соревновании до того, как такая информация станет общедоступной.

41.2. За действия, указанные в пунктах выше, на любое лицо, допустившее подобные действия, правомочный на это орган ОСФ может наложить наказания, предусмотренные статьей 31 «Санкции (наказания)».

42. ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

42.1. Любые иные вопросы (правила, положения, приложения и т.д.) относящиеся к проведению соревнований по мотоциклетному спорту на территории Российской Федерации, не урегулированные данным Спортивным кодексом, регламентируются утвержденными в установленном порядке ОСФ Положениями (Регламенами и т.п.) и не могут ему противоречить.

42.2. Спортивный кодекс ОСФ вступает в силу с момента его утверждения Исполнительным комитетом ОСФ.

ГЛАВА II ПРАВИЛА ДИСЦИПЛИН МОТОЦИКЛЕТНОГО СПОРТА

1. СПОРТИВНЫЕ ДИСЦИПЛИНЫ, СОДЕРЖАЩИЕ В СВОЕМ НАИМЕНОВАНИИ СЛОВО «ГОНКИ»

1.1. Общие положения. Термины и определения. Гонки:

- гонки на гаревой дорожке;
- гонки на льду;
- гонки на длинном треке;
- гонки на травяном треке.

Соревнования, проводимые на треке, имеющем гоночную дорожку со специальным гаревым, ледяным, земляным или травяным покрытием.

1.2. Перечень спортивных дисциплин таблица 2.

Перечень спортивных дисциплин

Таблица 2

Наименование дисциплины
гонки на гаревой дорожке - класс 500 - командные соревнования
гонки на льду - класс 125
гонки на льду - класс 500 - командные соревнования
гонки на льду - класс 500
гонки на гаревой дорожке - класс 80
гонки на гаревой дорожке - класс 125
гонки на гаревой дорожке - класс 250
гонки на гаревой дорожке - класс 250 - командные соревнования
гонки на гаревой дорожке - класс 500
гонки на длинном треке - класс 500
гонки на травяном треке - класс 500

1.3. Требования к участникам соревнований, и возрастные группы спортсменов таблица 3.

Возрастные группы, дисциплины

Таблица 3

Спортивная дисциплина	Возраст участников
гонки на гаревой дорожке - класс 500 - командные соревнования	Юниоры (16 - 19 лет)
гонки на гаревой дорожке - класс 500 - командные соревнования	Юниоры (16 - 21 год)
гонки на гаревой дорожке - класс 500 - командные соревнования	Мужчины (16 лет и старше)
гонки на гаревой дорожке - класс 500 - среди пар	Мужчины (16 лет и старше)

гонки на гаревой дорожке - класс 500 - среди пар	Юниоры (16 - 19 лет)
гонки на гаревой дорожке - класс 500 - среди пар	Юниоры (16 - 21 год)
гонки на гаревой дорожке - класс 80	Юноши (11 - 15 лет)
гонки на гаревой дорожке - класс 125	Юноши (13 - 16 лет)
гонки на гаревой дорожке - класс 250	Юноши (13 - 16 лет)
гонки на гаревой дорожке - класс 250 - командные соревнования	Юноши (13 - 16 лет)
гонки на гаревой дорожке - класс 500	Юниоры (16 - 19 лет)
гонки на гаревой дорожке - класс 500	Юниоры (16 - 21 год)
гонки на гаревой дорожке - класс 500	Мужчины (16 лет и старше)
гонки на длинном треке - класс 500	Юниоры (16 - 21 год)
гонки на длинном треке - класс 500	Юниоры (16 - 19 лет)
гонки на длинном треке - класс 500	Мужчины (16 лет и старше)
гонки на льду - класс 125	Юниоры (16 - 21 год)
гонки на льду - класс 125	Мужчины (16 лет и старше)
гонки на льду - класс 500 - командные соревнования	Мужчины (16 лет и старше)
гонки на льду - класс 500	Мужчины (16 лет и старше)
гонки на травяном треке - класс 500	Юниоры (16 - 21 год)
гонки на травяном треке - класс 500	Юниоры (16 - 19 лет)
гонки на травяном треке - класс 500	Мужчины (16 лет и старше)

Для участия в спортивных соревнованиях указанное минимальное количество лет спортсменов должен достичь до дня начала спортивного соревнования, а указанное максимальное количество лет спортсменов должен достичь в календарный год проведения спортивных соревнований.

1.4. Характер проведения соревнований.

Соревнования по гонкам на треке проводятся как личные, командные и парные.

1.5. Система проведения соревнований.

Соревнования по гонкам на гаревой дорожке, гонкам на льду, гонкам на длинном треке и гонкам на травяном треке проводятся по системе заездов. В одном заезде принимают участие от 3 до 6 спортсменов в зависимости от выбранной таблицы соревнований, указанной в приложении.

1.6. Требования к месту проведения соревнования.

Соревнования по гонкам проводятся на треке имеющим покрытие из базальта, кирпичной крошки и иных сходных по свойству материалов, раскатанных равномерно по треку; с травяным покрытием, или ровным ледовым покрытием.

Требование к параметрам трека, его покрытию и мерам обеспечения безопасности изложены в приложении.

Движение по треку осуществляется против часовой стрелки.

1.7. Классы мотоциклов для гонок на треке таблица 4.

К участию в соревнованиях допускаются мотоциклы-одиночки категории 1, группы А1.

Классы мотоциклов для гонок на треке

Таблица 4

Класс	Более (см ³)	До (см ³)
80	50	85
125 (гонки на льду)	100	500
125 (гонки на гравийной дорожке)	100	125
250	125	250
500	350	500

1.8. Технические требования к мотоциклам для гонок на треке.

1.8.1. Трековые мотоциклы должны иметь одноцилиндровый четырехтактный двигатель с 4 клапанами (для гонок на льду — только с 2 клапанами), один карбюратор диаметром не свыше 34 мм и одну свечу

1.8.2. Сечение карбюратора должно быть круглым указанного выше диаметра с допуском + 0,1 мм. Этот размер должен оставаться постоянным по длине не менее 25 мм со стороны двигателя и 5 мм со стороны воздухозабора. Замер производится с обеих сторон от дроссельной заслонки.

1.8.3. Использование титана в конструкции рамы мотоцикла, передней вилки, руля, поворотного рычага и оси поворотного рычага, а также осей передних и задних колес запрещено. Использование титановых болтов в конструктивных соединениях между передней вилкой, средней рамы, пластинами двигателя, двигателем и задней рамы запрещено. Запрещается также использование легких сплавов для шпинделей колес. Допускается использование гаек и болтов из титановых сплавов в неконструктивных деталях.

1.8.4. Устройство для запуска двигателя не обязательно.

1.8.5. Мотоциклы не должны иметь тормозов.

1.8.6. Возможно применение обтекателей и номерных табличек

1.8.7. Для обеспечения безопасности цепь моторного привода должна быть закрыта картером или щитком. Кроме того, под ведомой звездочкой должен крепиться стальной болт диаметром 10 мм, который служит для предохранения гонщика от травмы лопнувшей цепью. Болт устанавливается под звездочкой примерно в середине заднего нижнего квадранта.

1.8.8. Выхлопные трубы.

1.8.8.1. На мотоциклах-одиночках выхлопная труба на конце должна быть горизонтальной не менее 30 мм и параллельной осевой линии мотоцикла (допуск $+ 10^\circ$) Выхлопная труба должна крепиться к головке цилиндра и раме минимум в трех местах, а глушитель к раме — минимум в двух местах.

1.8.8.2. Кроме того, по соображениям безопасности, второй подвижный хомут должен крепиться от первой трети глушителя до рамы (этот хомут может быть стальным тросом диаметром не менее 3 мм и прочной стальной пружиной).

1.8.8.3. Внешний диаметр выхлопной трубы не должен превышать 50 мм оставаясь, в принципе, постоянным по всей длине.

1.8.8.4. Конец глушителя должен оставаться постоянным по длине 50 мм, не иметь отверстий или прорезей и по диаметру не превышать 45 мм и иметь обрез под прямым углом и не должен быть перфорированным (без прорезей, отверстий и т. д.).

1.8.8.5. Между глушителем и шиной максимальный зазор составляет 60 мм (90 мм для гонок на льду) с допуском ± 10 мм.

1.8.8.6. Все глушители обязательно должны быть оснащены тепловым экраном, надежно закрепленным на внешней стороне глушителя, чтобы обеспечить дополнительную защиту гонщикам в случае тесного контакта (в гонках на льду рекомендуется использовать теплозащитный экран).

1.8.8.7. Разрешается использование изоляционного материала с единственной целью снижения внешней температуры корпуса глушителя при условии, что он находится в герметичной камере, не имеющей контакта с выхлопными газами или внешней атмосферой.

1.8.8.8. Модификация сертифицированного глушителя не допускается на мотоциклах с объемом двигателя 250 см^3 и 500 см^3 . Единственная модификация, разрешенная для установки сертифицированных глушителей для использования на мотоциклах объемом 250 см^3 – это использование переходника между концом выхлопной трубы и впускной трубой глушителя.

1.8.9. Руль.

Ширина руля должна быть не менее 700 мм и не более 900 мм (для гонок на льду – не более 800 мм). Для классов 80 см^3 и 125 см^3 ширина руля 650-850 мм.

Максимальная длина рукояток руля не должна превышать 150 мм и рукоятки должны крепиться к концам руля, закрываемым прочным материалом или каучуком. Если используются защитные щитки для рук, они

должны быть из небьющегося материала и обеспечивать свободный доступ для руки.

На рулях из легкого сплава расстояние между двумя концами/краями крепежа не должно быть менее 12 см. Запрещается ремонт рулей из легких сплавов путем сварки.

В гонках по ледовому треку конец руля должен заканчиваться стальным шариком диаметром не менее 28 мм. Не допускается применение разъемных рулей, состоящих из двух частей.

Если руль включает в себя перекладину, она должна быть оснащена защитной накладкой.

1.8.10. Рычаги.

Все рычаги должны в принципе оканчиваться шариком диаметром не менее 16 мм, составляющим одно целое с рычагом. Для гонок по ледовому треку упор должен обеспечивать минимальный зазор 15 мм между левым рычагом управления и рукояткой руля.

Рычаг должен быть установлен таким образом, чтобы пальцы спортсмена не могли быть зажаты между рычагом и рулем.

Концы рычагов в закрытом состоянии не должны располагаться шире, чем самый дальний конец руля. В гонках по ледяному треку конец рычагов не должен выходить за конец руля

1.8.11. Дроссельная заслонка и прерыватель зажигания.

При отпуске ручки дроссельной заслонки она должна закрываться сама.

Работа дроссельной заслонки (открытие и закрытие) должна приводиться только с помощью механического троса от поворотной рукоятки, непосредственно прикрепленной к дроссельной заслонке.

Дроссельные заслонки с электронным управлением запрещены.

Весь воздух в цилиндр должен проходить через корпус дроссельной заслонки. Никакие другие средства, пропускающие окружающий воздух во впускной канал головки блока цилиндров, не допускаются.

Мотоциклы должны быть оборудованы прерывателем первичной цепи зажигания на случай отделения гонщика от мотоцикла. Прерыватель устанавливается как можно ближе к середине руля и приводится в действие неэластичным шнуром необходимой длины и толщины. Он крепится к правому запястью руки гонщика. Шнур должен оставаться прикрепленным к руке гонщика или механика все время, пока двигатель работает. Выключатель зажигания должен немедленно остановить двигатель, потянув за шнур.

1.8.12. Подножки.

Подножки должны устанавливаться с правой стороны и отстоять не более, чем на 320 мм от центральной оси мотоцикла и заканчиваться упором диаметром не менее 40 мм.

1.8.13. Тормоза.

Не разрешается установка тормозов на мотоциклах для гонок на гаревой дорожке, гонок на длинном треке, гонок на травяном треке и гонок на льду.

1.8.14. Грязевые щитки и защита колес.

1.8.14.1. Гонки на гаревой дорожке, гонки на длинном треке, гонки на травяном треке.

Передний щиток не должен выходить вперед минимум на 5° от перпендикуляра к оси переднего колеса и минимум на 5° позади перпендикуляра к оси заднего колеса.

Если расстояние от поверхности шины заднего колеса и заднего края заднего крыла превышает 35 мм, необходимо установить дополнительную защиту колеса. Зазор между колесом и защитой колеса не должен превышать 35 мм.

Если используется бугель, он должен быть изготовлен из цельного прочного материала, который должен деформироваться при ударе и не выступать выше заднего брызговика более чем на 35 мм.

Задние колеса должны быть закрыты цельным диском с правой стороны. Мотоцикл спортсмена не допускается к заезду без данного диска. В случае отсутствия диска, результаты спортсмена в заезде аннулируются. Зазор между частью обода и диском не должен превышать 10 мм.

Передние и задние крылья не должны делаться из жесткого материала с острыми краями, который при деформации мог бы причинить травму.

Грязевые дефлекторы обязательны на мотоциклах в классах 500 см³ и 250 см³. Если какая-либо часть дефлектора во время гонок или тренировок сместится, отсоединится, повредится или выйдет из строя каким-либо другим образом, так что весь дефлектор не будет установлен должным образом, соответствующий гонщик будет немедленно дисквалифицирован из заезда. Если это произойдет, когда гонщика сбивает другой гонщик или во время какого-либо гоночного инцидента, дисквалификация не применяется. Используемые дефлекторы должны быть установлены на мотоциклы и представлены на технический контроль.

Щиток дефлектора должен быть легко заменяемым и изготовлен из упругого неметаллического материала. Он должен оставаться эффективным при любом покрытии дорожки и погодных условиях.

Щиток дефлектора должен иметь такую форму и располагаться таким образом, чтобы расстояние от верхнего края щитка до всей ширины протектора шины составляло 18 мм (+/-5 мм). Противоположный нижний край должен находиться на расстоянии максимум 35 мм от поверхности дорожки на равном расстоянии.

Щиток дефлектора должен быть не менее 250 мм и не более 300 мм по общей ширине. Центр щитка должен располагаться со смещением не более 10 мм влево от центральной линии шины в нормальном положении.

Держатель щитка должен иметь общую ширину не менее 100 мм и не более 160 мм.

Для измерения натяжения, обеспечиваемого механизмом дефлектора, следует использовать вертикальные весы для измерения эквивалентной минимальной предварительной нагрузки 2,5 кг.

1.8.14.2. Гонки на льду, гонки на длинном треке.

Передний щиток мотоциклов может быть металлическим или из композитного материала и крепиться не менее, чем в трех точках. Расстояние щитка до земли не может быть менее 200 мм от поверхности льда. Кроме того, цельная трубчатая конструкция должна крепиться спереди передней подвески над щитком с таким расчетом, чтобы расстояние от нее до поверхности льда не превышало 200 мм.

В гонках по ледяному треку левая сторона заднего колеса должна быть полностью до оси колеса закрываться пластиком или другим подобным материалом.

Крыло (капот) с обеих сторон заднего колеса должно выступать вниз максимум на 100 мм от оси колеса так, чтобы верхняя половина колеса и шина были полностью закрыты.

1.8.15. Обтекатель.

Обтекатель должен быть изготовлен из гибких материалов (твердого, жесткого пластика, композитных материалов) и не должен ломаться при ударе. Обтекатель не должен иметь острых углов и должен быть надёжно закреплен на мотоцикле.

1.8.16. Наклон мотоцикла.

Минимальный угол наклона мотоцикла для гонок по ледяному треку – 68°.

1.8.17. Колеса, обода и шины.

Шины замеряются, установленными на обод, под давлением 1 кг/см².

Запрещается вносить какие-либо изменения в оригинальный обод или спицы цельного колеса (литого, кованого или клепаного), не считая спиц,

клапанов или болтов, которые могут применяться для лучшего прижимания шины к ободу.

1.8.18. Шины для гонок на гаревой дорожке, длинному треку, травяному треку

Общая ширина задней шины не должна превышать 100 мм. Глубина профиля, замеряемая под прямым углом к протектору, не должна превышать 8 мм, и все шашки по всей окружности должны быть одинаковой толщины.

Расстояние между шашками поперек шины не может превышать 9,5 мм, а по окружности — 13 мм. Расстояние между внешними шашками не должно превышать 22 мм. Все шашки протектора (за исключением внешних) должны быть прямоугольными, с параллельными сторонами или под прямым углом к оси (шина должна иметь одинаковый вид и в перевернутом положении).

Запрещается применение шипов, специальных цепей противоскольжения и т.п., а также изменение форм (надрез) шашек протектора.

Задние шины должны иметь твердость по Шору минимум 70 (± 2) при 20°C.

Любые модификации оригинальных шин не допускаются. Запрещено обрабатывать шины химикатами, обогревателями или другими средствами, которые могут изменить форму, минимальную твердость по Шору, конструкцию или другие характеристики.

В отношении передней шины ограничена только максимальная ширина, которая не должна превышать 80 мм.

Все замеры должны проводиться на шине, установленной на обод размером 2,15 x 19".

1.8.19. Шины для гонок на льду, гонок на длинном треке.

Шина должна быть специальной конструкции.

Поверхность шины должна иметь шипы противоскольжения. Эти шипы должны обеспечивать безопасное и полностью управляемое движение по льду.

Шипы должны быть изготовлены только из закаленной стали.

Максимальная длина шипа, измеренная от плоской верхней поверхности крепежной пластины (шайбы) 28 мм.

Максимальная толщина крепежной пластины (шайбы) 6 мм.

Минимальный диаметр верхней части крепежной пластины 15 мм, она должна быть плоской. Максимальный диаметр основания крепежной пластины: без ограничений.

Калибр должен иметь максимальный внутренний диаметр (ВД) 15 мм.

Шипы не должны выходить за линию вертикальной касательной на крайней правой стороне шины.

Передняя шина должна иметь максимальную ширину 100 мм и устанавливаться на обод колеса с максимальным диаметром 23 дюйма.

Задняя шина должна иметь максимальную ширину 100 мм и устанавливаться на обод колеса с максимальным диаметром 21 дюйм.

1.8.20. Искусственный разогрев задней шины.

Во всех гонках, кроме гонок по ледяному треку, запрещается искусственный разогрев задней шины методом пробуксовки по грунту перед стартом, за исключением тренировочных заездов.

1.8.21. Маслосборники.

Все мотоциклы должны иметь маслосборник объемом не менее 300 см³, который опорожняется после каждого заезда. При работающем двигателе пробка должна быть плотно закрыта.

1.9. Экипировка спортсменов.

1.9.1. Комбинезон.

Должен быть цельным или состоять из верхнего и нижнего сегментов, соединенных молнией или чем-то подобным. Может иметь вставки из эластичного тянущегося материала под мышками, за коленями и в паховой зоне, обеспечивающие свободу движений при ношении. Материал комбинезона должен иметь толщину минимум 1 мм и должен быть нетоксичным и гипоаллергенным, не должен быть изготовлен из нейлона или спандекса (например, лайкры, эластана). Возможно использование кожи, соответствующей EN13595.

Если костюм не полностью сделан из кожи, настоятельно рекомендуется, чтобы спортсмены использовали дополнительную защиту, надеваемую под комбинезон. Данная защита должна состоять из ребристых панелей из формованного пластика толщиной не менее 2 мм, закрывающих плечи, локти, грудь, спину, тазобедренные суставы и колени. Рекомендуется, чтобы данная защита соответствовала требованиям EN 17092-3 (AA), что означает наличие значительной ударной стойкости к истиранию, прочности на разрыв шва, стойкости к ударному порезу, высокой температуры плавления и низкой теплопроводности.

Кроме того, обязательно, чтобы спортсмены носили защиту спины, встроенную в комбинезон, или подкладку, или носимый отдельно. Защита спины должна соответствовать стандарту EN 1621-2.

Отремонтированный комбинезон допускается при условии, что ремонт гарантирует защиту того же уровня, что и исходная одежда. Технический комиссар имеет право отказать в допуске комбинезона с любым временным

ремонт, который не обеспечивает ту же защиту, что и оригинальная одежда.

1.9.2. Мотоботы.

Мотоботы должны быть изготовлены из кожи или других материалов, имеющих эквивалентные свойства, и иметь минимальную высоту 30 см.

Для гонок по ледяному треку левый ботинок до щиколотки должен иметь защиту из пластика или другого подобного материала. На подошве правого сапога (мотобота) должно быть не менее трех шипов размером до 8 мм.

1.9.3. Перчатки.

Спортсмены должны носить перчатки из кожи или других материалов, имеющих эквивалентные свойства.

1.9.4. Очки.

Спортсмены должны носить защитную маску/очки. Защитные стекла очков должны быть изготовлены из небьющегося материала.

1.9.5. Шлем.

1.9.5.1. Спортсмены, участвующие в тренировках и гонках, во время нахождения на трассе обязаны носить защитный шлем. Шлем должен быть соответствующего размера, правильно застегнут, и находиться в хорошем состоянии. Шлем должен иметь систему крепления с помощью подбородочного ремня. Должна присутствовать защитная нижняя лицевая крышка, которая должна быть несъемной.

1.9.5.2. Шлемы, внешний корпус которых состоит из более чем одной детали, не допускаются (например, они не должны иметь швов).

1.9.5.3. Подбородочный ремень должен иметь систему фиксации с двойным D-образным кольцом.

1.9.5.4. Крепление к шлему экшн – камер и других аксессуаров, не являющихся частью оборудования шлема запрещено.

1.9.5.5. В случае несоблюдения вышеуказанных Правил, техническая комиссия сохраняет шлем гонщика до конца официального мероприятия.

1.9.5.6. Любые изменения или дополнения (формы шлема, цвета и т.д.), которые могут повлиять на структуру или долговечность шлема, могут быть сделаны только в соответствии с точными рекомендациями и спецификациями производителя.

1.9.5.7. В каждом заезде в соответствии с назначенной стартовой позицией спортсмены должны использовать цветной шлем или нашлемник соответствующего цвета для правильной идентификации главной судьей, телевидением, зрителей и т.д.

1.9.5.8. Используются только определенные цвета шлемов и нашлемников (по цветовому коду RAL):

- КРАСНЫЙ 3020
- СИНИЙ 5017
- БЕЛЫЙ 9016
- ЖЕЛТЫЙ 1023
- ЗЕЛЕНый 6024

1.9.5.9. Используемые шлемы или нашлемники спортсмена должны быть окрашены или изготовлены в указанных цветах. Цветная зона на шлемах должна соответствовать площади, обозначенной линиями на рис. 33.

1.9.5.10. Шлем или нашлемник каждого спортсмена считаются частью его личного снаряжения и должны быть предъявлены на технический осмотр. Инспекторы под руководством главного технического комиссара могут перед тренировкой и гонкой проверять, соответствуют ли все шлемы техническим требованиям. Если шлем не соответствует техническим требованиям или обнаружен дефект, Технический комиссар четко отмечает красным цветом (например, красной точкой) все международные маркировки, не уничтожая их, и сохраняет шлем до конца соревнования. Гонщик должен предоставить другой шлем на утверждение техническому комиссару. После несчастного случая, связанного с ударом, шлем должен быть представлен техническому комиссару на осмотр.

1.9.5.11. Технический комиссар или технический контролер могут провести следующие проверки, прежде чем гонщику будет разрешено принять участие в тренировке и гонке:

- что шлем хорошо сидит на голове гонщика;
- что невозможно натянуть систему фиксации на подбородок, когда она полностью зафиксирована;
- что невозможно снять шлем с головы гонщика, потянув за него от задней части шлема.

1.9.6. Экологический коврик.

Во время размещения мотоциклов в боксах или закрытом парке, использование экологических ковриков является обязательным для всех гонщиков и всех их мотоциклов. Его необходимо использовать во время тренировок и гонок как при работе с мотоциклом, так и при стоянке мотоцикла в закрытом парке. Минимальные размеры коврика для гонок на гаражной дорожке – 160 x 75 см, для гонок на льду, гонок на длинном треке, гонок на травяном треке – 100 x 75 см.

1.9.7. Технический контроль.

В соответствии с расписанием, указанном в Положении о соревновании, все участники должны пройти технический контроль с предъявлением мотоцикла и экипировки, на предмет соответствия общим техническим требованиям, уровню шума и весу. Прошедшие технический контроль мотоциклы должны быть маркированы, особенно глушитель. Гонщику разрешается использовать любой мотоцикл, прошедший технический контроль, включая мотоцикл другого гонщика. Каждый спортсмен может предоставить на техническую комиссию не более трех мотоциклов, из них два мотоцикла могут находиться в боксе, а третий в специально отведенном месте (закрытом парке).

Если во время тренировки или заезда технический контролер обнаружит неисправность в мотоцикле, которая может представить опасность для других участников, он должен уведомить об этом технического комиссара, который может снять данный мотоцикл.

По окончании соревнований мотоциклы должны быть поставлены сразу в закрытый парк на 30 минут на случай протеста или дополнительной проверки.

Минимально допустимый вес трековых мотоциклов (без горючего):

- для гонок на гравийной дорожке, гонок на длинном треке, гонок на травяном треке (класс 500) – 77 кг;
- для гонок на гравийной дорожке (класс 250) – 75 кг;
- для гонок на гравийной дорожке (класс 80) – 55 кг;
- для гонок на льду, гонок на длинном треке (по ледяному треку) – 110 кг.

1.9.8. Вес мотоцикла при взвешивании после заезда не должен быть меньше на 1% от установленного.

1.9.9. Превышение уровня шума.

Если во время тренировки или заезда часть выхлопной системы мотоцикла смещается, отсоединяется, повреждается или имеет дефект, в результате чего выхлопные газы не проходят должным образом через глушитель, то данный мотоцикл подлежит немедленному исключению, а результаты спортсмена в заезде аннулируются.

1.10. Порядок проведения соревнования.

1.10.1. Порядок проведения соревнования описывается в положении (регламенте). В нем должны указываться ограничения по количеству участвующих гонщиков, порядок проведения тренировок, принятая схема и число заездов, состав заездов с номерами гонщиков и их стартовыми позициями, продолжительность заезда (количество кругов) и другая необходимая информация.

1.10.2. Запасные гонщики.

На каждом соревновании должно быть не менее двух запасных гонщиков, которые заменяют либо отсутствующего гонщика или присутствующего, но не способного участвовать в конкретном заезде.

Запасной гонщик не может участвовать в большем количестве заездов, чем основной.

Исходя из этого правила, запасные гонщики могут быть квалифицированными или запасными трека.

1.10.3. Квалифицированные запасные.

В соревнованиях по трековым гонкам, проводимых в несколько этапов, гонщик, набравший наибольшее количество очков из числа тех, кто не вышел в следующий этап, становится квалифицированным запасным на этот этап. В первом этапе соревнования квалифицированных запасных не может быть.

Квалифицированный запасной имеет право заменить основного гонщика, который по каким-либо причинам не может участвовать в данном соревновании, становясь таким образом, основным гонщиком. Следующий за ним гонщик по результатам предыдущего этапа становится квалифицированным запасным на очередной этап.

Квалифицированные запасные должны присутствовать на тех соревнованиях, на которые они получили назначение.

Они выходят на старт по очереди, причем первым считается запасной из того же этапа, в котором выступал основной заменяемый гонщик. Это применяется только в случае, если спортсмены на предыдущих отборочных этапах соревнований заняли одинаковые места.

Квалифицированный запасной, занимающий место основного гонщика, который не может участвовать в первой части соревнования, состоящего из двух частей, будет продолжать выступать во второй части как основной гонщик. Замененный гонщик, если он снова может выступать, становится квалифицированным запасным.

1.10.4. Запасные трека.

Когда нет квалифицированных запасных, то для того, чтобы на старте каждого заезда было всегда необходимое число гонщиков (за исключением повторения заезда или в результате исключения), организатором приглашаются (назначаются) минимум два дополнительных гонщика. Эти гонщики называются запасными трека, и они не могут быть из числа участников данного чемпионата, или уже выбывших из него.

Запасные трека должны заменять гонщиков, присутствующих на соревновании, но которые не могут выступать в соответствии с программой (например, по причине, полученной во время соревнования травмы).

Набранные ими очки учитываются в общих результатах, но они не могут участвовать в последующих этапах.

В начальных соревнованиях, где нет квалифицированных запасных, запасной трека, заменивший основного гонщика, который не мог выступать, и набравший достаточную сумму очков для выхода в следующий этап, становится основным гонщиком в этом следующем этапе или квалифицированным запасным, если таково его место по результатам соревнования.

1.11. Тренировки.

Перед началом соревнования должна проводиться официальная тренировка. Порядок ее проведения, продолжительность и время проведения указываются в Положениях (Регламентах) соответствующих соревнований.

Участие в официальной тренировке спортсменов в классах 80, 125 и 250 см³ является обязательным.

Одновременно на треке могут тренироваться не более 4 гонщиков.

В гонках на льду тренировка состоит из двух серий по 2 минуты для каждого гонщика, а также двух стартов по 2 круга.

С учетом погодных условий и состояния льда главный судья или жюри могут внести изменения в программу тренировок.

В целях безопасности запрещается тренировать старты на поворотах и стартовой прямой.

Ни один мотоцикл или механик/представитель спортсмена не должны находиться внутри трека во время тренировочных сессий.

Жюри или главный судья могут в порядке исключения допустить к старту гонщика, не участвовавшего в обязательной тренировке, если будет установлено, что гонщик не смог принять участие в тренировках по причине «форс-мажора».

1.12. Соблюдение расписания.

Соблюдение установленного расписания и времени выхода на старт – обязанность гонщика.

Интервал между финишем одного и стартом последующего заезда должен составлять не более четырёх минут, за исключением тех случаев, когда главный судья решил, что есть веские основания для задержки старта.

Главный судья должен подать звуковой сигнал, разрешающий спортсменам выезд на трек. Этот сигнал должен быть хорошо слышимым в зоне боксов.

Звуковой сигнал может дублироваться световым.

После этого главный судья включает часы и желтый мигающий световой сигнал, обозначающие двухминутный отсчет до подачи старта.

Если кто-то из гонщиков не готов принять старт в течение указанных двух минут, он исключается из заезда и заменяется запасным (кроме командных соревнований, где замена не производится).

1.13. . Стартовые позиции.

Гонщики занимают стартовые позиции согласно порядку проведения соревнований, указанному в Положении (регламенте) и в соответствии с указанной таблицей заездов. Гонщики, являющиеся членами одной команды или пары, могут по желанию меняться между собой стартовыми позициями в данном заезде (кроме перезаезда), но не нашлемниками.

В парных или командных соревнованиях при исключении из заезда одного гонщика его партнер по команде или паре занимает любую из двух позиций на старте, определенных для его команды или пары.

1.14. Порядок старта.

По команде судьи на выпуске принимающие участие в заезде гонщики должны вместе покинуть боксы и при работающем двигателе без остановок направиться против часовой стрелки к месту старта, где должны остановиться под контролем судьи на старте.

Двигатели должны продолжать работать, а мотоциклы располагаться параллельно внутренней бровке дорожки, причем расстояние между передним колесом и стартовыми лентами должно быть не более 10 см.

Убедившись в том, что гонщики заняли правильное положение, и оба колеса мотоциклов сохраняют контакт с дорожкой и неподвижны, главный судья включает зеленый свет, означающий начало стартовой процедуры.

После небольшой паузы, достаточной для того, чтобы гонщики сконцентрировали свое внимание на лентах, главный судья приводит в действие стартовое устройство.

1.15. Фальстарт.

Если один или несколько гонщиков после включения зеленого сигнала и до подъема стартовой ленты начали движение, то каждый из них получает предупреждение за фальстарт.

Если в результате этих действий спортсмен получает преимущество после старта, то заезд должен быть остановлен и проведен повторный старт в полном составе.

Подлежит исключению из заезда гонщик, мотоцикл которого двигается вперед и касается или рвет одну, или несколько стартовых лент после того, как главный судья включил зеленый свет. Старт заезда после этого должен быть дан снова.

За первое нарушение на старте (фальстарт) спортсмен исключается из заезда и получает предупреждение

За повторное (в течение одного дня соревнования) аналогичное нарушение (фальстарт) спортсмен исключается из данного заезда. Каждое следующее аналогичное нарушение на старте так же наказывается исключением из заезда.

Предупреждение доводится до спортсменов путем показа на старте таблички, соответствующей цвету нашлемника спортсмена, получившего предупреждение. Эта табличка должна показываться спортсмену при каждом выезде этого спортсмена на старт.

1.16. Умышленная задержка старта.

Гонщик, который тем или иным образом задерживает старт или мешает правильной работе стартового устройства, по решению главного судьи может быть исключен из заезда.

1.17. Замена исключенного гонщика.

В личных соревнованиях гонщик, исключенный за нарушение «правил 2 минут», за касание или порыв стартовой ленты, за повторное нарушение на старте (фальстарт) или за задержку старта, должен быть заменен запасным гонщиком.

1.18. Неисправное стартовое устройство.

Если из-за некорректной работы стартового устройства или по какой-либо другой причине главный судья сочтет старт неправильным, он должен немедленно остановить заезд включением красных сигнальных фонарей и судьями красным флагом и распорядиться о повторении старта с участием всех гонщиков данного заезда.

Если стартовое устройство не работает должным образом, старт может даваться с помощью зеленого сигнала светофора (который выключается для обозначения старта) или зеленого флага.

1.19. Пересечение линий трека.

Гонщик, мотоцикл которого пересек обоими колесами внутреннюю линию трека, должен быть исключен, если только главный судья не сочтет, что это было сделано в интересах безопасности для других гонщиков или же вынужденно, под воздействием другого гонщика.

Это правило применяется также при пересечении внешней линии трека, имеющей зону схода.

1.20. Опасная или некорректная езда.

Главный судья вправе исключить любого гонщика, езда которого ему представляется неправильной, некорректной или опасной. Если по мнению главного судьи, такая езда создает этому гонщику или его команде преимущества, или же снижает шансы другого гонщика, он может остановить заезд и повторить старт.

Гонщик, стартовавший в заезде, но не прилагающий, по мнению главного судьи, серьезных усилий, чтобы ехать в полную меру своих возможностей, считается нарушившим Правила и за это может быть исключен из заезда или наказан. На такое решение главного судьи не может подаваться протест или апелляция.

Если по той или другой причине главный судья остановил заезд после того, как один или несколько гонщиков уже финишировали или лидер заезда находился на финишном круге, заезд не повторяется, но гонщик, который из-за неправильной, некорректной или опасной езды со стороны другого гонщика, не сумел финишировать, считается финишировавшим и ему дается место, которое он занимал в ходе заезда до этого случая неправильной, некорректной или опасной езды, с соответствующим перемещением в таблице результатов.

Такой же способ применяется, когда, по мнению главного судьи, гонщик по соображениям безопасности умышленно кладет свой мотоцикл на дорожку или выходит за ее пределы.

Если нарушение не повлияло на ход заезда, главный судья может, не исключая виновного, объявить ему предупреждение. Гонщик, получивший в один день два предупреждения, при третьем нарушении Правил исключается из соревнований этого дня.

1.21. Посторонняя помощь.

Любые контакты других лиц с гонщиком или его мотоциклом, независимо от того, имели ли они целью оказание помощи или нет, рассматриваются как посторонняя помощь.

Если после включения зеленого сигнала (или подачи другого сигнала старта) или же после правильно проведенного старта гонщику оказывается посторонняя помощь, он подлежит исключению из заезда.

Это не распространяется на случаи, обусловленные соображениями безопасности, когда необходимо убрать с дорожки гонщика или его мотоцикл.

1.22. Исключение.

Исключенный гонщик должен незамедлительно покинуть трек и незамедлительно вернуться в бокс после остановки или окончания заезда.

Если гонщик исключен после окончания заезда, то остальные гонщики соответственно перемещаются на одно место в таблице результатов.

1.23. Предельное время заезда.

Гонщик считается сошедшим, если он не завершил установленное количество кругов в течение 3 минут после старта заезда.

Гонщик также считается сошедшим, если он не начал заключительный круг до того, как победитель пересек линию финиша.

Протесты или апелляции на данные решения не принимаются.

1.24. Остановка/финиш заезда.

Финишем заезда считается пересечение финишной линии передней частью переднего колеса мотоцикла после прохождения установленного количества кругов при условии, что спортсмен находится в контакте со своим мотоциклом.

Если заезд был остановлен показом финишного флага до того, как лидер прошел необходимое количество кругов, главный судья должен объявить заезд несостоявшимся и повторить его.

Если по завершении необходимого числа кругов финишный флаг не был показан, считается, что он был показан.

1.25. Повторение заезда.

Если во время заезда на дорожке произошел случай, представляющий, по мнению главного судьи, опасность для продолжения гонки, он должен его остановить. Право остановить заезд имеет только главный судья.

Любой гонщик, который по той или иной причине считается виновником остановки заезда, к участию в повторном заезде не допускается, и запасному гонщику не разрешается занимать его место в этом заезде.

Главный судья может разрешить повторный старт заезда с участием гонщика, который упал из-за неправильной езды другого гонщика или намеренно положил свой мотоцикл на дорожку или вышел за ее пределы по соображениям безопасности.

Гонщик, которому разрешили участвовать в повторении заезда, может заменить свой мотоцикл.

Запасной гонщик может заменить гонщика, который травмировался или повредил свой мотоцикл, но при этом не являлся виновником остановки заезда.

При повторении заезда гонщики должны стартовать со своих первоначальных стартовых позиций, а запасной гонщик, если он привлекается, стартует с той же позиции, которую занимал замененный гонщик.

В парных или командных соревнованиях партнер исключенного гонщика может занимать свою или его позицию на старте.

Любой гонщик, не принявший старт, или сошедший (включая случай, когда гонщик не мог продолжить движение на мотоцикле в момент остановки заезда) или исключенный из заезда, который должен быть повторен, не допускается к участию в повторном заезде. Исключение составляют случаи,

когда гонщик сошел из-за неправильной езды другого гонщика или остановился по соображениям безопасности.

Если сразу после старта при кучном входе в первый поворот произошло столкновение, в результате которого произошло падение гонщика и виновного определить трудно, главный судья останавливает заезд и повторяет старт для всех участников заезда.

В командных и парных соревнованиях в случае, если запасной гонщик получит травму и не будет исключён, возможна обратная замена на первоначального основного спортсмена или замена другим запасным.

1.26. Подсчет результатов.

Результаты, как правило, определяются очками, полученными исходя из порядка прихода на финиш. Для подсчета результатов могут использоваться другие методы, которые, в таком случае, описываются в Положении о соревновании.

Победителем заезда считается гонщик, который завершил установленное количество кругов за наименьшее время. Последующие гонщики получают места и соответственно очки, исходя из последовательности пересечения линии финиша.

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

В зависимости от спортивной дисциплины, количества гонщиков в заезде очки спортсменам начисляются следующим образом таблица 5:

Таблица 5

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

Победителем соревнования считается гонщик, набравший наибольшую сумму очков по результатам всех заездов.

В протоколах соревнований сход, падение, исключение и прочее отображаются следующим образом таблица 6:

Таблица 6

Символ	Обозначение
НС	Не стартовал
Д	Исключён из заезда
Ф	Исключен за фальстарт
М	Исключен за нарушение правила 2-х минут.
СХ	Сошел с дистанции
П	Упал, но не исключен из заезда

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

Спортсменам, допущенным для выступления в официальных соревнованиях вне зачета, независимо от занятого в заездах места, очки не начисляются. Очки в заездах начисляются только официальным участникам согласно занятым местам. Спортсмен или команда, допущенная вне зачета не может претендовать на выход в следующий этап, если такое предусмотрено положением о многоэтапном соревновании. При этом в протоколе им не может быть присвоено какое-либо место.

1.27. Равенство очков.

При равенстве очков у двух или более спортсменов при определении места в таблице результатов преимущество имеет гонщик, имеющий 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 жеребьёвкой.

Однако, если равное количество очков имеют несколько гонщиков, претендующих на призовые места или на последнее отборочное место, или на место запасного на следующий этап, проводится дополнительный заезд между соответствующими гонщиками. А в случае невозможности провести дополнительный заезд, окончательный результат определяется жеребьевкой.

В дополнительном заезде для определения мест гонщиков следует использовать хронологический критерий: позиции будут определяться

порядком, в котором участвующие гонщики пересекают финишную черту, затем порядком, в котором каждый из остальных гонщиков был исключен (первый гонщик, исключенный /снявшийся /снявшийся с дистанции, автоматически становится последним и так далее).

В командных и парных соревнованиях в случае равенства очков за первые два или три места, дающие право участия в следующем этапе или в финале соревнований между тремя первыми командами или парами, проводится дополнительный заезд с участием одного гонщика от каждой команды или пары.

В случае проведения дополнительного заезда за призовые места, за последнее отборочное место, или на место запасного на следующий этап стартовые позиции выбираются жеребьевкой спортсменов в присутствии одного из членов Жюри.

Если в дополнительном заезде принимают участие только два спортсмена, стартовая зона должна быть разделена на две равные части (внешнюю и внутреннюю стартовые позиции). Внутреннее положение – красный нашлемник, внешнее – белый нашлемник.

Если в дополнительном заезде принимают участие три спортсмена, стартовая зона должна быть разделена на три равные части. Внутреннее положение – красный нашлемник, среднее – синий нашлемник и внешнее – белый нашлемник.

В случае если пять спортсменов имеют одинаковое количество очков, используется следующая система проведения дополнительных заездов:

- 1 заезд: гонщики А, В и С;
- 2 заезд: гонщики D и E;
- 3 заезд: гонщики, занявшие 2 и 3 места в первом заезде и 2 место из второго заезда;
- 4 заезд: 1 место из первого заезда, 1 место из второго заезда, 1 и 2 места из третьего заезда.

Приложение №1 Таблицы для начисления очков

В зависимости от количества заявленных команд, пар, спортсменов в трековых гонках могут применяться нижеследующие таблицы.

Таблица А для 16 гонщиков (40 заездов).

В каждом соревновании участвуют 16 гонщиков (плюс запасные).

Таблица 7

1-й день				
Цвет нашлемника	Красный	Синий	Белый	Желтый
№ заезда	Стартовые номера гонщиков			
1	1	2	3	4
2	5	7	6	8
3	10	11	9	12
4	15	14	16	13
подготовка трека				
5	13	1	5	9
6	14	10	2	6
7	11	15	7	3
8	4	8	12	16
подготовка трека				
9	6	16	1	11
10	12	5	15	2
11	8	9	3	14
12	13	4	10	7
подготовка трека				
13	7	12	14	1
14	2	13	8	11
15	16	3	10	5
16	9	6	4	15
подготовка трека				
17	1	8	15	10
18	9	2	7	16
19	3	12	13	6
20	5	14	11	4
2 день				
21	3	6	8	10
22	4	12	16	15
23	2	1	14	13
24	5	7	11	9
подготовка трека				

25	9	3	4	14
26	7	2	6	16
27	1	5	12	8
28	10	15	13	11
подготовка трека				
29	16	11	3	1
30	13	4	5	6
31	8	14	15	7
32	12	10	9	2
подготовка трека				
33	3	13	7	12
34	6	9	1	15
35	11	8	2	4
36	14	16	10	5
подготовка трека				
37	4	7	1	10
38	12	14	6	11
39	8	13	9	16
40	15	5	2	3

Соревнования считаются состоявшимися при проведении не менее 12 заездов в день, при этом спортсмены должны иметь возможность участвовать в одинаковом количестве заездов.

При недостаточном количестве участников соревнования могут проводиться по таблице 8 для 13 или 9 гонщиков

Таблица Б для 13 гонщиков (13 заездов).

Таблица 8

Цвет нашлемника	Красный	Синий	Белый	Желтый
№ заезда	Стартовые номера гонщиков			
1	2	9	12	6
2	11	5	8	2
3	12	3	10	5
4	4	10	6	11
подготовка трека				
5	5	6	1	7
6	7	13	2	10
7	6	8	13	3
подготовка трека				
8	8	7	4	12
9	13	12	11	1

10	3	11	7	9
подготовка трека				
11	1	2	3	4
12	9	4	5	13
13	10	1	9	8

Соревнования считаются состоявшимися при проведении всех 13 заездов.

Таблица В для 9 гонщиков (12 заездов).

Таблица 9

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

Соревнования считаются состоявшимися при проведении не менее 9 заездов, при условии, что спортсмены должны иметь возможность участвовать в одинаковом количестве заездов.

Таблица Г для 24 гонщиков (24 заезда).

Таблица 10

Цвет нашлемника	Красный	Синий	Белый	Желтый
№ заезда	стартовые номера гонщиков			
1	1	7	13	19
2	2	8	14	20
3	3	9	15	21
4	4	10	16	22

подготовка трека				
5	5	11	17	23
6	6	12	18	24
7	23	2	9	16
8	24	3	10	17
подготовка трека				
9	19	4	11	18
10	20	5	12	13
11	21	6	7	14
12	22	1	8	15
подготовка трека				
13	14	23	3	12
14	16	19	5	8
15	15	24	4	7
16	17	20	6	9
подготовка трека				
17	18	21	1	10
18	13	22	2	11
19	7	16	20	3
20	8	1/	21	4
подготовка трека				
21	9	18	22	5
22	10	13	23	6
23	11	14	24	1
24	12	15	19	2

Соревнования считаются состоявшимися при проведении не менее 12 заездов. Положение в итоговой классификации определяется путем сложения очков, набранных каждым участником в одинаковом количестве выполненных заездов, что означает что если у участника была возможность провести на один заезд больше, чем у других участников то этот (последний) заезд не должен учитываться.

Таблица Д для 4 команд (20 заездов).

В соревнованиях участвуют четыре команды, каждая состоящая из четырёх гонщиков и одного запасного.

Цвета нашлемников:

команда А - красный (К):	ст.№ 1-4 и 17;
команда Б - синий (С):	ст.№ 5-8 и 18;
команда В - белый (Б):	ст.№ 9-12 и 19;
команда Г - желтый (Ж):	ст.№ 13-16 и 20.

Таблица 11

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

После 16 заезда количество набранных очков определяет назначение гонщиков на 17, 18, 19 и 20 заезды.

Гонщик, назначенный запасным, остается им на протяжении всего соревнования.

17 заезд: гонщики, занявшие 4 место – команды АБВГ;

18 заезд: гонщики, занявшие 3 место – команды БВГА;

19 заезд: гонщики, занявшие 2 место – команды ВГАБ;

20 заезд: гонщики, занявшие 1 место – команды ГАБВ.

Победителем считается команда, набравшая наибольшую сумму очков после всех 20 заездов. В случае равенства, проводится дополнительный заезд с участием 1 гонщика от команды.

Соревнования считаются состоявшимися при проведении не менее 12 заездов, при этом спортсмены должны иметь возможность принять участие в одинаковом количестве заездов.

Таблица Е для 7 пар (21 заезд).

В соревновании участвуют 7 пар, каждая состоящая из 2 основных и 1 возможного запасного.

Таблица 12

Цвет нашлемника	Красный	Белый	Синий	Желтый
№ заезда	стартовые номера гонщиков			
1	1	3	2	4
2	5	7	6	8
3	9	11	10	12
подготовка трека				
4	13	1	14	2
5	3	5	4	6
6	7	9	8	10
7	13	11	14	12
подготовка трека				
8	1	5	2	6
9	7	3	8	4
10	9	13	10	14
11	11	1	12	2
подготовка трека				
12	3	9	4	10
13	5	11	6	12
14	13	7	14	8
подготовка трека				
15	1	9	2	10
16	11	3	12	4
17	5	13	6	14
подготовка трека				
18	7	1	8	2
19	3	13	4	14
20	9	5	10	6
21	11	7	12	8

Гонщикам присваиваются следующие номера:

первая пара 1, 2 и 15;
 вторая пара 3, 4 и 16;
 третья пара 5, 6 и 17;
 четвертая пара 7, 8 и 18;
 пятая пара 9, 10 и 19;
 шестая пара 11, 12 и 20;
 седьмая пара 13, 14 и 21.

Соревнования считаются состоявшимися при проведении не менее 14 заездов, при этом команды должны иметь одинаковое количество заездов.

Таблица Ж для 6 пар (15 заездов).

Таблица 13

Цвет нашлемника	Красный	Белый	Синий	Желтый
№ заезда	стартовые номера гонщиков			
1	3	1	4	2
2	7	5	8	6
3	11	9	12	10
подготовка трека				
4	12	7	11	8
5	5	2	6	1
6	9	3	10	4
подготовка трека				
7	6	10	5	9
8	4	11	3	12
9	1	8	2	7
подготовка трека				
10	8	4	7	3
11	2	9	1	10
12	11	5	12	6
подготовка трека				
13	1	12	2	11
14	10	7	9	8
15	3	6	4	5

Соревнования считаются состоявшимися при проведении не менее 9 заездов, при этом команды должны иметь одинаковое количество заездов.

Таблица И для 5 пар (10 заездов).

Таблица 14

Цвет нашлемника		Красный	Белый	Синий	Желтый
№ заезда		стартовые номера гонщиков			
1		1	3	2	4
2		5	7	6	8
3		9	1	10	2
4		3	5	4	6
подготовка трека					
5		7	9	8	10
6		1	5	2	6
7		3	7	4	8

	подготовка трека				
8		5	9	6	10
9		7	1	8	2
10		9	3	10	4

Соревнования считаются состоявшимися при проведении всех 10 заездов.

Таблица К для 5 команд (40 заездов).

В соревнованиях участвуют 5 команд, каждая состоящая из 3 гонщиков. Ни один гонщик не может участвовать более, чем в 6 заездах в день. Запасные гонщики с номерами 3, 6, 9, 12 и 15 должны выступать каждый день минимум в 4 заездах. Соревнования проводятся в 2 дня по таблице 40 заездов.

Таблица 15

1-й день				
Цвет нашлемник а	Красный	Синий	Белый	Желтый
№ заезда	стартовые номера гонщиков			
1	1	4	7	10
2	13	2	8	5
3	11	14	3	6
4	9	12	15	1
подготовка трека				
5	8	10	6	3
6	2	9	14	4
7	5	11	7	15
8	12	13	4	8
подготовка трека				
9	14	1	10	5
10	7	2	11	13
11	4	8	12	14
12	10	5	13	7
подготовка трека				
13	3	15	9	11
14	6	13	1	8
15	7	12	5	2
16	15	6	10	3
подготовка трека				
17	8	14	11	1
18	13	4	2	9

19	1	5	14	11
20	10	2	7	4
2-ой день				
Цвет нашлемник а	Красный	Синий	Белый	Желтый
№ заезда	стартовые номера гонщиков			
21	3	11	4	13
22	2	6	9	12
23	14	7	1	10
24	12	8	3	15
подготовка трека				
25	10	1	5	9
26	11	15	6	7
27	5	14	8	2
28	6	7	12	13
подготовка трека				
29	15	1	4	8
30	13	5	2	10
31	7	4	11	14
32	1	13	8	5
подготовка трека				
33	4	10	2	14
34	8	3	5	11
35	9	10	13	6
36	2	7	15	12
подготовка трека				
37	11	9	1	4
38	5	3	14	7
39	4	11	13	1
40	14	8	10	2

Соревнования считаются состоявшимися при проведении не менее 12 заездов в день, при этом спортсмены должны иметь одинаковое количество заездов.

Соревнования могут проводиться по другим таблицам, указанным в Регламенте (положении). Подготовка дорожки может проводиться после любого заезда по решению главного судьи соревнования по мере необходимости.

2. ПРАВИЛА СПОРТИВНОЙ ДИСЦИПЛИНЫ «ГОНКИ С ВОДНЫМИ ПРЕПЯТСТВИЯМИ - КВАДРОЦИКЛ»

2.1. Определение.

Гонки с водными препятствиями – квадроцикл – это спортивное соревнование, с одновременным стартом двух участников, проводимое на трассе без специального покрытия, представляющая собой труднопроходимые естественные или искусственные участки местности, имеющие грязевое, водное, торфяное наполнение грязевой ванны.

2.2. Возрастные группы и спортивные дисциплины:

Таблица 16

п/п	Спортивная дисциплина	Возраст участников
Гонки с водными препятствиями – квадроцикл		
1.	гонки с водными препятствиями - квадроцикл	мужчины, женщины (16 лет и старше)

Для участия в спортивных соревнованиях указанное минимальное количество лет спортсменов должен достичь до дня начала спортивного соревнования.

2.3. Допускаемые классы квадроциклов.

К участию в соревнованиях допускаются квадроциклы, соответствующие техническим требованиям и прошедшие технический контроль.

В зависимости от статуса соревнования, количества участников и классов квадроциклов и других условий организатор устанавливает количество и продолжительность заездов в каждом классе и каждой категории участников, указывая это в положении/регламенте соревнования.

Таблица 17

п/п	Классы спортивной дисциплины	Возраст участников
Гонки с водными препятствиями – квадроцикл		
1.	класс до 650 см ³	мужчины, женщины (16 лет и старше)
2.	класс до 850 см ³	мужчины, женщины (16 лет и старше)
3.	класс до 1000 см ³	мужчины, женщины (16 лет и старше)

2.4. Технический контроль.

Каждый гонщик может участвовать только в одном классе квадроциклов и использовать в соревновании максимум два квадроцикла, прошедших технический контроль.

Команда может представить на контроль запасной квадроцикл, которым могут воспользоваться несколько гонщиков. В этом случае команда при прохождении технического контроля должна сообщить техническому комиссару фамилии и номера гонщиков, которые имеют право использовать данный квадроцикл.

Гонщик может поменять квадроцикл на запасной, но не во время гонки. Окончательный выбор квадроцикла должен быть сделан за 30 минут до старта заезда.

Во время технического контроля должен быть произведен замер уровня шума по методике ОСФ.

Дополнительный технический контроль может быть проведен в любой момент соревнований.

Заключительный контроль. Сразу после последнего заезда, квадроциклы должны быть поставлены в закрытый парк для возможности проведения заключительного технического контроля и оставаться там не менее 30 минут после финиша победителя на случай протеста.

2.5. Технические требования к квадроциклам

2.5.1. Если конструкция квадроцикла признана опасной технической комиссией, он не будет допущен к участию в соревновании.

2.5.2. Квадроцикл должен быть колесной формулы 4x4, серийного производства (выпущенных в количестве не менее 500 идентичных экземпляров). Ответственность за доказательство серийности квадроцикла в целом и его отдельных узлов и агрегатов лежит на участнике. В подтверждение этого техническая комиссия может произвести сравнение деталей с серийными деталями или каталогом завода-изготовителя.

2.5.3. Требования к шинам и дискам.

- Разрешается любая дополнительная фиксация боковин шин на диске.
- Разрешается применение только пневматических шин для квадроциклов.
- Запрещается использование внешних расширителей колесных дисков.
- Запрещается изменять рисунок протектора шин.
- Запрещается использование шипованных шин, цепей противоскольжения, гусениц или их аналогов.

2.5.4. Требования к светотехническому оборудованию.

Квадроцикл должен быть оборудован исправно работающим головным освещением (штатным или светодиодным). стоп-сигнал должен функционировать.

2.5.5. Требования к защите днища.

Разрешено применение защиты днища любой конструкции. Материал не ограничен.

2.5.6. Требования к бамперам и крыльям.

Конструкция и материал бамперов не ограничиваются.

Все квадроциклы должны быть оборудованы крыльями, покрывающими шину.

2.5.7. Требования к системе охлаждения.

Разрешается замена штатного радиатора и перенос радиатора системы охлаждения со штатного места. Разрешается установка дополнительного радиатора.

При переносе радиатора и магистралей системы охлаждения должны быть предусмотрены защитные устройства, исключающие (в случае срыва или повреждения) попадание охлаждающей жидкости на спортсмена.

2.5.8. Требования к системе впуска.

Разрешается установка шноркелей. Шноркель должен иметь наконечник из травмобезопасного материала (пластмасса, резина).

2.5.9. Требования к системе выпуска.

Разрешено устанавливать на квадроцикл любой глушитель серийного изготовления. Разрешено присоединять к глушителю дополнительные патрубки. Уровень шума, определяется по методике ОСФ.

2.5.10. Требования к топливной системе.

- Запрещается вносить любые изменения в топливную систему.
- Запрещается присоединять дополнительные ёмкости для топлива к топливной системе.

2.5.11. Требования к системе управления дроссельной заслонкой.

Запрещается вносить изменения в систему управления дроссельной заслонкой. Дублирующие органы управления дроссельной заслонкой запрещены.

2.5.12. Все квадроциклы должны быть оборудованы размыкателем цепи зажигания, останавливающим двигатель (чека безопасности).

2.6. Экипировка спортсменов.

Экипировка участника обязательно должна включать в себя:

2.6.1. Защитный шлем, должен соответствовать следующим стандартам: Гост 22889-90 (Россия) ЕЭК ООН № 22, ECE 22-05 (Европа), DOT или Snell (США).

Разрешено использование некоторых типов шлемов:

- «Full face» (интеграл) с интегрированной защитой подбородка, полностью закрывающий голову мотоциклиста. Включает откидывающийся визор (защитное стекло);

- кроссовый шлем с высокой степенью защиты. Подбородочная дуга усилена и выдвинута вперед для облегчения дыхания. Для защиты лица от летящих из-под колес камней устанавливается длинный козырек. Визор отсутствует. Шлем может использоваться с защитными очками;
- шлем типа «dual sport». Разновидность шлема-интеграла для езды преимущественно по бездорожью с высокой степенью защиты. Практически полностью идентичен кроссовому шлему, однако в отличие от него имеет визор.

Запрещено применение открытых шлемов, строительных касок, шлемов для дорожных велосипедов, а также шлемов типа «модуляр». Во время тренировок и соревнованиях шлем должен быть застёгнут.

2.6.2. Обязательно использование защиты верхней части тела.

2.6.3. Обувь участника соревнований, изготовленная из кожи или материала с эквивалентными свойствами, должна обеспечивать защиту стопы и голеностопного сустава.

2.6.4. Нижняя часть одежды должна быть изготовлена из прочного материала, полностью закрывающая ноги

2.6.5. Обязательно использование защиты рук, в виде перчаток.

2.6.6. Экипировка спортсмена проверяется на технической комиссии, и может быть проверена перед стартом.

2.7. Предстартовый парк (зона ожидания).

Стартовая зона должна включать предстартовый парк (зону ожидания), должным образом огороженную от попадания посторонних лиц. В ней должны быть въезд для гонщиков из парка и выезд на линию старта.

Рекомендуемые размеры предстартового парка 8м x 40м. Организатор должен предусмотреть систему полива дорожного покрытия.

Над входом в предстартовый парк должны располагаться часы, показывающие официальное время соревнования.

2.8. Порядок старта.

Старты проводятся в соответствии с расписанием, указанным в регламенте соревнования

Применяется следующая процедура старта:

Таблица 18

за 30 мин. до старта	Открывается зона ожидания.
за 15 мин. до старта	Все квадроциклы, участвующие в заезде, должны быть поставлены в зону ожидания. Гонщики, не поставившие квадроцикл в установленное время, исключаются из данного

	заезда. В случае, если запланирован круг осмотра, спортсмены выезжают на него по желанию.
за 1 мин. до старта	В зоне старта запрещено находиться посторонним лицам, за исключением гонщиков и должностных лиц, Гонщики начинают занимать попарно стартовые места согласно стартовой ведомости. Гонщики, у которых возникли технические проблемы и/или не успевшие вернуться в зону ожидания вовремя – из заезда исключаются.

Порядок выхода гонщиков на старт заездов определяется по жеребьевке, при которой участники распределяются на пары в каждом из заездов.

2.9. Зона старта.

Стартовая зона должна быть расположена на горизонтальной поверхности и иметь не менее 5 метров в длину. В стартовой зоне не допускается нахождение посторонних лиц. Ширина трассы на линии старта должна быть не менее 5 метров и обеспечивать старт в один ряд двух квадроциклов.

2.10. Трасса.

Трасса может быть стационарной (постоянной) или временной и должна создаваться только из естественных материалов (земля, глина, песок, вода и т.д.).

Длина трассы должна быть не менее 150 метров, и не более 500 метров. Ширина трассы 6 – 10 м, в самом узком месте допускается не менее 5 метров.

Разметка трассы должна ограничивать манёвры квадроциклов. Выезд за пределы ограничителей пенализируется.

Глубина искусственных водных препятствий не должна превышать 1,1 метра, а глубина естественных пересекаемых водных препятствий не должна превышать 1,3 метра.

2.11. Ремонтные работы.

У края трассы должна быть предусмотрена огороженная от посторонних лиц ремонтная зона с четко обозначенными въездом и выездом. Вход в эту зону со стороны парка гонщиков должен контролироваться судьей. Выезд из этой зоны на трассу должен также контролироваться судьей.

Данная зона должна располагаться на горизонтальной твёрдой поверхности и иметь условную минимальную длину 30 м и ширину 10 м.

Производить ремонт и обслуживание квадроцикла можно только в ремонтной зоне (зоне механиков).

Замену ремня вариатора гонщик может произвести в зоне ожидания (предстартовом парке), при условии, что ремень и оборудование, и инструмент для его замены находятся на борту квадроцикла.

2.12. Финиш.

Финишем считается момент пересечения линии финиша наиболее выступающей вперед частью квадроцикла, при этом спортсмен/гонщик должен находиться в контакте со своим квадроциклом. Считается нормально финишировавшим гонщик, который толкает неработающий квадроцикл и вместе с ним пересекает линию финиша в шлеме без посторонней помощи.

2.13. Пункт хронометража.

На трассе должен быть оборудован пункт хронометража. Этот пункт должен располагаться прямо в створе линии финиша. С противоположной стороны трассы должна размечаться или наноситься белая вертикальная линия.

Время пересечения линии финиша фиксируется в момент пересечения ее наиболее выступающей передней частью квадроцикла.

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

2.14. Посты контроля на дистанции.

По всей трассе располагаются посты маршалов на дистанции, флагами информирующие гонщиков о ситуации на трассе.

Количество таких постов и их размещение должно обеспечивать контроль дистанции.

После окончания всех заездов маршалы на дистанции должны оставаться в распоряжении главного судьи соревнований до истечения времени подачи протеста.

2.15. Официальные сигналы.

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

Таблица 19

Флаг	Значение
Зелёный флаг	Подача стартовой команды (Используется только судьей на старте)
Черно-белый флаг в клеточку	Конец тренировки/гонки (финиш).
Красный флаг	Показывается для остановки тренировки, гонки

2.16. Безопасность.

Зоны старта и финиша, парк гонщиков и все места, куда допускаются зрители, должны огораживаться. На трассе, вблизи нее, и в местах, предназначенных для гонщиков, механиков.

С каждой стороны трассы, по всей ее длине, должна быть предусмотрена нейтральная зона безопасности, гонщиков и зрителей. Эта зона должна отделять зрителей от трассы ограждением или естественным препятствием

2.17. Парк гонщиков.

2.17.1. Парк гонщиков должен располагаться на горизонтальной площадке и обеспечен электроснабжением. Его размеры и покрытие (грунт) должны позволять свободное размещение в нем гонщиков, проезд и установку их транспорта при любой погоде

2.17.2. Парк гонщиков должен иметь прямой выход в стартовую зону. Съезд с трассы в парк гонщиков не должен пересекать трассу.

2.17.3. В парке гонщиков должна быть небольшая тренировочная дорожка, а также место для закрытого парка, в который ставятся квадроциклы по окончании последнего заезда. Минимальные размеры тренировочной дорожки: длина 50 м.; ширина 10 м. Тренировочная дорожка должна быть должным образом огорожена.

2.17.4. В парке гонщиков или рядом с ним должно быть отведено отдельное место для мойки квадроциклов.

2.17.5. В парке гонщиков должны быть: пункт медицинской помощи, противопожарный пост, крытая площадка для проведения административных проверок и технического контроля. Рядом с парком гонщиков или на его территории должен иметься стенд для официальной информации или электронное табло (рекомендуется создание сайта или приложения в сети).

2.17.6. Запрещается установка в парке гонщиков любого заправочного оборудования.

2.18. Зона мойки.

Для участников должна быть предусмотрена зона мойки с огороженными площадками, оборудованные мойками высокого давления и/или кранами с водой и источниками электричества.

2.19. Помещения для должностных лиц, медицинское, противопожарное и спасательное обеспечение.

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

Медицинское обеспечение соревнования возлагается на главного врача и его специальную бригаду или специализированную бригаду скорой помощи,

состав которой, а также количество и расположение постов на трассе определяется совместно с организатором соревнования.

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

Должны быть предусмотрены место для комментатора и система громкой связи.

2.20. Тренировки.

2.20.1. Организатору соревнования рекомендуется предусматривать тренировки накануне и/или в день соревнований.

2.20.2. К тренировкам допускаются только гонщики, прошедшие административные проверки и технический контроль.

2.20.3. Продолжительность и состав каждой тренировки или показа трассы, определяется регламентом соревнований.

2.20.4. Расписание и продолжительность всех тренировок, а также принцип отбора и определения мест на старте (официальная тренировка с засечкой времени, отборочные заезды или иной вид жеребьевки) указываются в регламенте соревнований.

2.21. Фальстарт.

В случае фальстарта, гонщик(и) начавшие движение ранее подачи стартового сигнала пенализируются.

2.22. Остановка заезда.

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

2.23. Поведение гонщика, помощь на трассе.

2.23.1. В любой момент гонщик обязан соблюдать правила соревнований и на трассе вести себя, не подвергая опасности других гонщиков. Направляясь в парк гонщиков или ремонтную зону, гонщик должен выбрать траекторию своего движения, которая не пересекает траекторию движению остальных гонщиков.

2.23.2. Гонщики обязаны лично присутствовать на медицинском осмотре на всех брифингах. Отсутствие гонщика на брифинге пенализируется.

2.23.3. Любая посторонняя помощь гонщикам при движении по трассе запрещается, исключая случаи, когда она оказывается в интересах безопасности судьями (маршалами) на дистанции. Гонщик, получивший постороннюю помощь из заезда исключается.

2.23.4. Во время тренировок и заездов остановки разрешены только в ремонтной зоне.

2.23.5. Связь с гонщиками по любой радиосвязи категорически запрещается.

2.23.6. Гонщики могут беспрепятственно заезжать в ремонтную зону для ремонта или замены любой детали квадроцикла. Въехав в ремонтную зону, гонщики должны полностью остановиться, заглушить двигатель. 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.

2.23.7. Запрещается срезать трассу. Любая попытка получить преимущество путем срезки трассы во время отборочного заезда, квалификационной тренировки или основного заезда наказывается аннулированием результата этого заезда.

2.24. Эвакуация.

Эвакуация вышедшей из строя техники в процессе гонки производится строго после окончания заезда, силами организатора или непосредственно гонщиками.

2.25. Порядок проведения заездов и определения результатов.

Результат соревнований определяется:

2.25.1. При наличии системы хронометража - по лучшему времени в заезде. Спортсмен, показавший лучшее время получает 1 балл, следующие за ним гонщики получают 2, 3, 4 и т.д. баллов в соответствии с показанным временем в таблице результатов. Победителем становится гонщик, набравший наименьшее количество баллов в трех заездах.

2.25.2. При отсутствии системы хронометража – организуются системы с выбыванием после двух поражений.

- Победители заезда в квалификации выходят в сетку А;
- Проигравшие заезда в квалификации переходят в сетку Б.

Отбор пар второго и следующих заездов формируются по жребию, с обязательным ограничением: никто не должен соревноваться с одним и тем же соперником дважды. При нечетном количестве участников в сетке гонщик без пары проходит к следующий заезд как выигравший.

Начиная со второго заезда, турнир проводится одновременно в обеих сетках:

- Выигравший в сетке А переходит в следующий заезд в ней же (сетка А);
- Проигравший в сетке А переходит в следующий заезд в сетку Б;

- Выигравший в сетке Б переходит в следующий заезд в ней же (сетка Б);
- Проигравший в сетке Б выбывает из турнира.

На каждый заезд в сетке А, в сетке Б проводится по два заезда.

После финальных заездов в обеих сетках А и Б оказывается по одному участнику, которые соревнуются между собой в суперфинале за первое и второе места. Третье место занимает проигравший в финальном заезде участник из сетки А.

Суперфинал – между победителями обеих сеток А и Б проводится финальный заезд до трех побед, его цель — добиться, чтобы у одного из финалистов число поражений в турнире достигло трёх, у победителя сетки А +1 победа:

- Победителю сетки Б нужно выиграть 3 заезда, а победителю сетки А нужно победить 2 раза;
- Если победитель сетки А выигрывает два заезда победы, то он получает первое место, а его соперник – второе;
- Если победитель сетки Б выигрывает три заезда, то он получает первое место, а его соперник – второе.

3. ПРАВИЛА СПОРТИВНОЙ ДИСЦИПЛИНЫ «ГОНКИ С ВОДНЫМИ ПРЕПЯТСТВИЯМИ – КОЛЬЦЕВЫЕ – КВАДРОЦИКЛ»

3.1. Определение

Гонки с водными препятствиями - кольцевые - квадроцикл – спортивное соревнование, в котором участники на квадроциклах стремятся проехать максимальное количество кругов за определенное время, по специально подготовленной трассе, без специального покрытия, представляющая собой труднопроходимые естественные или искусственные участки местности, имеющие грязевое, водное (снежное), торфяное наполнение грязевой ванны.

3.2. Возрастные группы и спортивные дисциплины таблица 20:

Таблица 20

	Спортивная дисциплина	Возраст участников
Гонки с водными препятствиями - кольцевые – квадроцикл		
1.	гонки с водными препятствиями - кольцевые – квадроцикл	мужчины, женщины (16 лет и старше)

Для участия в спортивных соревнованиях указанное минимальное количество лет спортсменов должен достичь до дня начала спортивного соревнования.

Допускаемые классы квадроциклов указываются в Положении и Регламенте о соревновании.

3.3. Допускаемые классы квадроциклов. Таблица 21.

К участию в соревнованиях допускаются квадроциклы, прошедшие технический контроль в соответствии с Положением и Регламентом о соревновании.

В зависимости от статуса соревнования, количества участников и классов квадроциклов и других условий организатор устанавливает количество и продолжительность заездов в каждом классе и каждой категории участников, указывая это в положении/регламенте соревнования.

Таблица 21

п/н	Спортивная дисциплина	Возраст участников
Гонки с водными препятствиями - кольцевые – квадроцикл		
1.	класс до 650 см ³	мужчины, женщины (16 лет и старше)
2.	класс до 850 см ³	мужчины, женщины (16 лет и старше)
3.	класс до 1000 см ³	мужчины, женщины (16 лет и старше)

3.4. Технический контроль.

Каждый гонщик может использовать в соревновании максимум два квадроцикла, прошедших технический контроль.

Команда может представить на контроль запасной квадроцикл, которым могут воспользоваться несколько гонщиков. В этом случае команда при прохождении технического контроля должна сообщить Техническому комиссару фамилии и номера гонщиков, которые имеют право использовать данный квадроцикл.

Гонщик может поменять квадроцикл на запасной, но не во время гонки. Окончательный выбор квадроцикла должен быть сделан за 30 минут до старта заезда.

Во время технического контроля должен быть произведен замер уровня шума.

Дополнительный технический контроль может быть проведен в любой момент соревнований.

Заключительный контроль. Сразу после финиша в заезде, квадроциклы должны быть поставлены в закрытый парк для возможности проведения заключительного технического контроля и оставаться там не менее 30 минут после финиша победителя на случай протеста.

3.5. Технические требования к квадроциклам.

3.5.1. Пределы разрешенных изменений.

Любые изменения, не оговоренные в данных требованиях, разрешены.

Квадроцикл должен быть колесной формулы 4x4, серийного производства (выпущенных в количестве не менее 500 идентичных экземпляров). Ответственность за доказательство серийности квадроцикла в целом, его отдельных узлов и агрегатов лежит на участнике. В подтверждение этого техническая комиссия может произвести сравнение деталей с серийными деталями или каталогом завода-изготовителя.

3.5.2. Требования к шинам и дискам.

3.5.2.1. Запрещается применение шин с диаметром более 30-ти дюймов согласно заводской маркировке производителя.

3.5.2.2. Разрешается любая дополнительная фиксация боковин шин на диске.

3.5.2.3. Разрешается применение только пневматических шин для квадроциклов.

3.5.2.4. Запрещается использование внешних расширителей колесных дисков.

3.5.2.5. Запрещается изменять рисунок протектора шин.

3.5.2.6. Запрещается использование шипованных шин, цепей противоскольжения, гусениц или их аналогов.

3.5.3. Требования к светотехническому оборудованию.

Квадроцикл должен быть оборудован исправно работающим головным освещением (штатным или светодиодным). стоп-сигнал должен функционировать.

3.5.4. Требования к защите днища.

Разрешено применение защиты днища любой конструкции. Материал не ограничен.

3.5.5. Требования к бамперам и крыльям.

Конструкция и материал бамперов не ограничиваются, все квадроциклы должны быть оборудованы крыльями, покрывающими шину.

3.5.6. Требования к системе охлаждения.

Разрешается замена штатного радиатора и перенос радиатора системы охлаждения со штатного места. Разрешается установка дополнительного радиатора.

При переносе радиатора и магистралей системы охлаждения должны быть предусмотрены защитные устройства, исключающие (в случае срыва или повреждения) попадание охлаждающей жидкости на спортсмена.

3.5.7. Требования к системе впуска.

Разрешается установка шноркелей. Шноркель должен иметь наконечник из травм безопасного материала (пластмасса, резина).

3.5.8. Требования к системе выпуска.

Разрешено устанавливать на квадроцикл любой глушитель серийного изготовления. Разрешено присоединять к глушителю дополнительные патрубки.

Уровень шума, определяется по методике ОСФ.

3.5.9. Требования к топливной системе.

Запрещается вносить любые изменения в топливную систему. Запрещается присоединять дополнительные емкости для топлива к топливной системе.

3.5.10. Требования к системе управления дроссельной заслонкой.

Запрещается вносить изменения в систему управления дроссельной заслонкой. Дублирующие органы управления дроссельной заслонкой запрещены.

3.5.11. Все квадроциклы должны быть оборудованы размыкателем цепи зажигания, останавливающим двигатель (чека безопасности).

3.5.12. Медицинская аптечка.

Каждый квадроцикл должен быть укомплектован, как минимум, аптечкой автомобильного стандарта. Аптечка должна находиться в легко

доступном месте, и иметь водонепроницаемую упаковку, допускающую многоразовое использование (гермомешок, герметичный контейнер).

3.5.13. Огнетушитель.

Каждый квадроцикл должен быть оборудован огнетушителем заводского изготовления, содержащим не менее 1 кг огнегасящего состава

Огнетушитель должен быть зафиксирован на жестком кронштейне (крепление) и располагаться в легкодоступном, открытом месте. Крепление огнетушителя должно быть надежным, и обеспечивать быстрый съем его без применения инструмента.

3.5.14. Ремень вариатора.

Каждый квадроцикл с вариатором может быть укомплектовать запасным ремнем вариатора и инструментом для его замены.

3.5.15. Если технической комиссией конструкция квадроцикла будет признана опасной, он не будет допущен к участию в соревновании.

3.6. Экипировка спортсменов.

Экипировка участника обязательно должна включать в себя:

3.6.1. Защитный шлем, который должен соответствовать следующим стандартам: Гост 22889-90 (Россия) ЕЭК ООН № 22, ECE 22-05 (Европа), DOT или Snell (США).

Разрешено использование некоторых типов шлемов:

- «Full face» (интеграл) с интегрированной защитой подбородка, полностью закрывающий голову мотоциклиста. Включает откидывающийся визор (защитное стекло);
- кроссовый шлем с высокой степенью защиты. Подбородочная дуга усилена и выдвинута вперед для облегчения дыхания. Для защиты лица от летящих из-под колес камней устанавливается длинный козырек. Визор отсутствует. Шлем может использоваться с защитными очками;
- шлем типа «dual sport». Разновидность шлема-интеграла для езды преимущественно по бездорожью с высокой степенью защиты. Практически полностью идентичен кроссовому шлему, однако в отличие от него имеет визор.

Запрещено применение открытых шлемов, строительных касок, шлемов для дорожных велосипедов, а также шлемов типа «модуляр».

Во время тренировок и соревновании шлем должен быть застёгнут.

3.6.2. Обязательно использование защиты верхней части тела.

3.6.3. Обувь участника соревнований, изготовленная из кожи или материала с эквивалентными свойствами, должна обеспечивать защиту стопы и голеностопного сустава.

3.6.4. Нижняя часть одежды должна быть изготовлена из прочного материала, полностью закрывающая ноги.

3.6.5. Обязательно использование защиты рук, в виде перчаток.

3.6.6. Экипировка спортсмена проверяется на технической комиссии, и может быть проверена перед стартом.

3.7. Предстартовый парк (зона ожидания).

Стартовая зона должна включать предстартовый парк (зону ожидания), огороженную от попадания посторонних лиц. В ней должны быть въезд для гонщиков из парка и выезд на линию старта. Вход в зону ожидания разрешен для лиц, имеющих на это право.

Рекомендуемые размеры предстартового парка 8 м. на 40 м. Организатор должен предусмотреть система полива дорожного покрытия.

Над входом в предстартовый парк обязательно должны располагаться часы, показывающие официальное время.

3.8. Порядок старта.

Старты проводятся в соответствии с расписанием, указанным в регламенте соревнования

Применяется следующая процедура старта:

Таблица 22

за 30 мин. до старта	Открывается зона ожидания.
за 20 мин. до старта	Все квадроциклы, участвующие в заезде, должны быть поставлены в зону ожидания. Гонщики, не поставившие квадроцикл в установленное время, исключаются из данного заезда. В случае, если запланирован круг осмотра, спортсмены выезжают на него по желанию.
за 5 мин. до старта	После сигнала все, кроме гонщиков - покидают эту зону. Гонщики начинают занимать стартовые места. Гонщики, у которых возникли технические проблемы и/или не успевшие вернуться в зону ожидания вовремя – из заезда исключаются.

Порядок выхода гонщиков на старт определяется по жеребьевке, при которой участники распределяются на пары в каждом из заездов.

3.9. Зона старта.

Стартовая зона должна быть расположена на горизонтальной поверхности и иметь ширину на линии старта позволяющую расстановку в один ряд 20 квадроциклов.

Длина стартовой прямой должна быть не менее 80 м. и не более 125 м. Она должна быть ровной на всём протяжении, и не иметь препятствий, трамплинов или колеи.

3.10. Трасса.

Трасса может быть стационарной (постоянной) или временной и должна создаваться только из естественных материалов (земля, глина, песок, снег, лед, вода и т.д.).

Длина трассы должна быть не менее 1,5 км и не более 5 км.

Ширина трассы в ее самом узком месте должна быть не менее 5 м.

Первый поворот должен менять направление движения под прямым углом. Минимальная ширина трассы в первом повороте должна быть не менее 10 м.

Трасса нигде не должна раздваиваться препятствием (столбом, деревом и т.д.).

Для создания дополнительных дорожек на повороте допускается использование тюков из прессованной соломы в пластиковой оболочке. Свободное вертикальное пространство между трассой и любым возвышающимся над ней препятствием должно быть не менее 3 м.

Глубина искусственных водных препятствий не должна превышать более 1,1 метра, а глубина естественных пересекаемых водных препятствий не должна превышать 1,3 метра.

В зоне приземления после трамплина ширина трассы рекомендуется на метр шире, чем в зоне взлета. Не разрешаются разрывные прыжки, - когда между отрывом и приземлением имеется впадина, и когда второй и/или третий горб находится в зоне предполагаемого приземления и превышают высоту первого трамплина.

Участки трассы типа «гребенка» запрещаются.

Участки трассы с волнообразной дорожкой должны иметь расстояние между пиками волн приблизительно 10 м.

Высота каждой волны ограничивается 80 см.

Трасса должна быть проложена таким образом, чтобы средняя скорость в гонке не превышала 65 км/час.

3.11. Ремонтные работы.

У края трассы должна быть предусмотрена огороженная от посторонних лиц ремонтная зона с четко обозначенными въездом и выездом. Вход в эту зону со стороны парка гонщиков должен контролироваться судьей. В ней могут находиться только механики, тренеры и официальные лица. Выезд из этой зоны на трассу должен также контролироваться судьей.

Данная зона должна располагаться на горизонтальной твёрдой поверхности и иметь условную минимальную длину 30 м. и ширину 10 м.

Производить ремонт и обслуживание квадроцикла можно только в ремонтной зоне (зоне механиков).

Замену ремня вариатора гонщик может произвести на трассе, при условии, что ремень и оборудование, и инструмент для его замены находятся на борту

3.12. Финиш.

Финиш в заезде дается после истечения времени заезда, установленного регламентом.

Финишем считается момент пересечения линии финиша наиболее выступающей вперед частью квадроцикла. При этом Спортсмен/гонщик должен находиться в контакте со своим квадроциклом. Считается нормально финишировавшим гонщик, который толкает неработающий квадроцикл и вместе с ним пересекает линию финиша в шлеме, и без посторонней помощи.

Время пересечения линии финиша фиксируется в момент пересечения ее наиболее выступающей передней частью квадроцикла.

3.13. Пункт хронометража и счета кругов.

На трассе должен быть оборудован пункт хронометража. Этот пункт должен располагаться прямо в створе линии финиша. С противоположной стороны трассы должна размечаться или наноситься белая вертикальная линия.

Время пересечения линии финиша фиксируется в момент пересечения ее наиболее выступающей передней частью квадроцикла.

Непосредственно у линии финиша должны устанавливаться часы для показа официального времени.

3.14. Посты контроля на дистанции.

По всей трассе располагаются посты маршалов на дистанции, которые флагами информируют гонщиков о ситуации на трассе.

Количество таких постов и их размещение должно обеспечивать контроль дистанции.

После окончания всех заездов маршалы на дистанции должны оставаться в распоряжении главного судьи соревнований до истечения времени подачи протеста.

3.15. Официальные сигналы. Таблица 23.

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

Таблица 23

Флаг	Значение
------	----------

Красный флаг	Показывается для остановки тренировки, гонки Всем прекратить соревнование и медленно проследовать в зону ожидания. Все фальстарты сигнализируются красным флагом,
Неподвижный жёлтый флаг	Опасность, снизить скорость, будьте внимательны и осторожны.
Отмашка желтым флагом (Развивающийся жёлтый флаг)	Непосредственная опасность, снизить скорость и быть готовым остановиться, обгон и прыжки запрещены.
Зелёный флаг	Подача стартовой команды Используется только судьей на старте.
Черно-белый флаг в клеточку	Конец тренировки/гонки (финиш).
Белый флаг с красным крестом по диагонали	На трассе работает медицинская бригада, снизить скорость и быть готовым остановиться, обгон и прыжки запрещены.

3.16. Безопасность.

Зоны старта и финиша, парк гонщиков и все места, куда допускаются зрители, должны огораживаться.

С каждой стороны трассы, по всей ее длине, должна быть предусмотрена зона безопасности, для обеспечения безопасности гонщиков и зрителей. Эта зона должна разграничиваться ограждением или естественным препятствием.

В интересах безопасности гонщиков все вертикальные 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 прохождения соревнования.

3.17. Парк гонщиков.

По возможности парк гонщиков должен располагаться на горизонтальной ровной площадке, и обеспечен электроснабжением. Его размеры и покрытие (грунт) должны позволять свободное размещение в нем гонщиков, проезд и установку их транспорта при любой погоде.

Парк гонщиков должен иметь прямой выход в стартовую зону. Съезд с трассы в парк гонщиков не должен пересекать трассу.

В парке гонщиков рекомендуется предусмотреть небольшую тренировочную дорожку, состоящую из двух смежных частей и разделенных между собой, а также место для закрытого парка, в который ставятся квадроциклы по окончании последнего заезда. Минимальные размеры тренировочной дорожки: длина 50 м; ширина 10 м. Тренировочная дорожка должна быть должным образом огорожена.

В парке гонщиков или рядом с ним должно быть отведено отдельное место для мойки квадроциклов.

В парке гонщиков должны быть: пункт медицинской помощи, противопожарный пост, крытая площадка для проведения административных проверок и технического контроля.

В парке гонщиков или на его территории должен иметься стенд для официальной информации или электронное табло (рекомендуется создание сайта или приложения в сети).

Запрещается установка в парке гонщиков любого заправочного оборудования.

3.18. Зона мойки.

Для участников должна быть предусмотрена зона мойки с огороженными площадками, оборудованные мойками высокого давления и/или краны с водой и источниками электричества.

3.19. Помещения для должностных лиц, медицинское, противопожарное и спасательное обеспечение.

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

Медицинское обеспечение соревнования возлагается на главного врача и его специальную бригаду или специализированную бригаду скорой помощи, состав которой, а также количество и расположение постов на трассе определяется совместно с организатором соревнования.

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

Должны быть предусмотрены место для комментатора и система громкой связи.

3.20. Тренировки.

Организатору соревнования в зависимости от его ранга рекомендуется предусматривать тренировки накануне и/или в день соревнований. К тренировкам допускаются только гонщики, прошедшие регистрацию административные проверки и технический контроль. Расписание и

продолжительность тренировок, а также принцип отбора и определения мест на старте (официальная тренировка с засечкой времени, отборочные заезды или иной вид жеребьевки) указываются в положении (регламенте) о соревновании.

3.21. Фальстарт.

В случае фальстарта, гонщик(и) начавшие движение ранее подачи стартового сигнала пенализируются. 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 квадроцикла не разрешается.

3.22. Остановка заезда.

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

Если заезд остановлен до истечения половины установленного регламентом времени (например, время заезда 30 мин., 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 квадроцикл, но не позже, чем за 30 мин. до нового старта.

За исключением фальстарта, заезд может быть остановлен и повторен только один раз. Если же заезд пришлось остановить второй раз до истечения половины установленного регламентом времени, места гонщиков распределяются по результатам круга, предшествующего остановке.

3.23. Поведение гонщика, помощь на трассе.

В любой момент гонщик обязан соблюдать правила соревнований и на трассе вести себя таким образом, чтобы не подвергать опасности других гонщиков. Направляясь в парк гонщиков или ремонтную зону, гонщик должен выбрать траекторию своего движения, которая не пересекает траекторию движению остальных гонщиков.

Гонщики обязаны лично присутствовать на медицинской комиссии, а также на всех брифингах, устраиваемых для них, отсутствие гонщика на брифинге пенализируется.

Любая посторонняя помощь гонщикам на трассе во время тренировок и заездов запрещается, исключая случаи, когда она оказывается в интересах безопасности судьями (маршалами) на дистанции. Гонщик, получивший постороннюю помощь из заезда исключается.

Связь с гонщиками по любой из радиосвязи запрещается.

Гонщики могут беспрепятственно заезжать в ремонтную зону для ремонта или замены любой детали квадроцикла. Въехав в ремонтную зону, гонщики должны полностью остановиться и заглушить двигатель. 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.

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

Движение по трассе в обратном (встречном) направлении категорически запрещается и пенализируется исключением.

3.24. Эвакуация.

Эвакуация вышедшей из строя техники во время соревнования производится после окончания заезда, силами организатора или непосредственно гонщиками.

3.25. Результаты.

Результат соревнования рассчитывается по максимальному количеству пройденных кругов заезда. Победителем будет считаться гонщик, прошедший максимальное количество полных кругов, за установленное время заезда.

Для гонщиков, преодолевших одинаковое количество кругов, преимущество определяется по порядку пересечения линии финиша.

4. СПОРТИВНАЯ ДИСЦИПЛИНА «МОТОБОЛ»

4.1. Общие положения.

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

Матчи организуются и проводятся в соответствии со Спортивным кодексом, настоящими Правилами и Положениями о соревнованиях с учетом обеспечения требований безопасности.

4.2. Возрастные группы:

Игры между командами проводятся в следующих возрастных группах:

Таблица 24

Спортивная дисциплина	Возраст участников
мотобол	Мужчины (15 лет и старше)
мотобол	Юниоры (12 - 18 лет)

Для участия в спортивных соревнованиях указанное минимальное количество лет спортсменов должен достичь до дня начала спортивного соревнования, а указанное максимальное количество лет спортсменов должен достичь в календарный год проведения спортивных соревнований.

К возрастной группе без ограничения возраста допускаются спортсмены, достигшие возраста 15 лет, если уровень их спортивной квалификации соответствует уровню квалификации старшей возрастной группы, указанной в Положении о соревновании.

Спортсмены допускаются к соревнованиям только после прохождения административных проверок и технического контроля их мотоциклов.

Команды участвующие в играх предоставляют на административную проверку заявку команды со списком её участников, в которой указывают список игроков, заявленных на матч, а также иной персонал команды (руководитель, тренер, механик и прочее).

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

4.3. Участники, замена игроков и вратаря.

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.

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.

Перед началом матча каждая команда должна представить судьям капитана. Номинальный капитан должен носить на левой руке повязку, цвет которой отличается от цвета его майки. Запасной капитан занимает место номинального капитана, если он отсутствует по каким-либо причинам. Если оба капитана выбыли из игры, команда должна представить судьям другого капитана. Если это не будет сделано, судья самостоятельно назначит другого игрока для выполнения этой функции. В случае отказа судья не будет принимать во внимание любые протесты.

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 полевому игроку, даже временно покинувшему поле. Исключение делается только для замены вратарей.

Если заменяемый и заменяющий игроки будут одновременно находиться на поле, судья удаляет обоих на 2 мин, 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.

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 полевому игроку, даже временно покинувшему поле. Исключение делается только для замены вратарей.

Игрока, вышедшего на поле не на центральной линии, судья удаляет на 2 минуты.

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.

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.

Если это связано с удалением за нарушение правил игры применяется отложенный штраф.

4.4. Экипировка игроков.

Экипировка полевых игроков должна состоять из:

- мотоциклетного шлема признанного ОСФ стандарта, или, как минимум, дорожного мотошлема. У всех игроков команды шлемы должны быть одинакового цвета;

- спортивной рубашки с длинным рукавом и имеющую на спинный номер высотой 20-25 см., шириной цифр 12-15 см и штриха 3-4 см, контрастного с рубашкой цвета. Команда выступает в спортивных рубашках единой расцветки;
- перчаток с протектором, защищающим пальцы рук;
- специальных брюк для мотоспорта;
- мотобот, твердой обуви, закрывающей голеностопный сустав;
- налокотников (не должны одеваться поверх рубашки);
- щитков, полностью закрывающих голени ног.

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

На футболке каждого игрока спереди и сзади должен быть нанесен номер (от 1 до 99), который присвоила ему команда. Цифры номера должны быть контрастного цвета с футболкой и хорошо видны. Размер цифр на спине должен быть не менее – 25 см в высоту, и – 17 см в ширину. Толщина штриха должна составлять 5 см. На груди справа должен быть нанесен номер, высотой цифр – 10 см, а шириной – 6 см. Ширина штриха – 3 см.

Игроки команды выступают в футболках единой расцветки. Цвет шлемов также должен быть одинаковым.

В случае совпадения цветов играющих команд, команда хозяев поля должна сменить свои футболки.

Игрок, чья защитная экипировка нарушена (порвана, поломана, пришла в негодность) удаляется арбитром с поля и может быть заменен запасным игроком. Он может вернуться в поле с разрешения арбитра после устранения недостатков и проверки экипировки судьей.

4.5. Мотоциклы.

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

Технический контроль (включая элементы безопасности мотоцикла и работоспособность глушителя) и контроль экипировки спортсменов проводит назначенный технический контролер, а в его отсутствие – главный судья.

При прохождении технического контроля в случае несоответствия мотоциклов или экипировки установленным требованиям, игрок должен в возможно короткий срок устранить недостатки и вновь представить мотоцикл и экипировку техническому контролеру / главному судье. Невыполнение этого требования – отстранение мотоцикла/игрока от участия в матче.

В случае выхода из строя (поломки, отказа двигателя, повреждения глушителя, спущенной шины), мотоцикл может быть заменен по решению

тренера или главного судьи матча на запасной (прошедший технический контроль), или мотоцикл запасного игрока. В таком случае действия по замене мотоцикла будут такими же, как и при замене игрока.

Мотоцикл должен иметь двигатель не более 250 см³ (двух- или четырехтактный), и длину не более 2,2 м. Минимальный вес мотоцикла без батареи и топлива – 70 кг, максимальный – 120 кг.

Для соревнований среди юниоров двигатели мотоциклов не должны превышать объем 85 см³ для 2-тактных и 150 см³ для 4-тактных мотоциклов.

У мотоцикла не должно быть элементов, которые могут травмировать другого игрока, или своей формой, острой частью и представляют опасность для игроков или могут повредить мяч.

Мотоциклы должны иметь глушитель, чтобы уровень шума, измеренный по методике ФИМ не превышал 98 Дб.

Мотоцикл не должен производить избыточную дымность выхлопа.

Управление дроссельной заслонкой должно быть таким, чтобы она автоматически закрывалась если мотоцикл упал, или игрок отделился от мотоцикла.

Мотоцикл должен быть оснащен передним тормозом, приводимым в действие рычагом на руле. Задний тормоз должен приводиться в действие двумя ножными педалями (правой и левой).

Запрещено оборудовать мотоцикл передачей заднего хода.

Передние подкосы мотоцикла должны быть оборудованы дугами, обеспечивающими ведение мяча и безопасность ног спортсмена. Максимальное расстояние между двумя крайними точками дуг составляет 42 см.

Максимальная ширина руля – 70 см. Рычаги не должны выступать за ширину руля. Все выступающие части, концы рычагов, и руля должны оканчиваться резиновыми или металлическими сферами минимальным диаметром 15 мм.

Запрещается использование механических приспособлений, которые могут быть использованы с целью перемещения мяча вперед без использования ног.

Мотоцикл должен иметь защиту цепи – верхнюю, идущую от ведущей звездочки на коробке передач к задней оси, и нижнюю, длиной не менее 10 см, защищающая от прикосновения к цепи и звездочке заднего колеса. Последняя может быть выполнена в виде пластины, установленной с наружной части мотоцикла.

Если используются крылья, они должны быть на расстоянии не более 10 см от покрьшки.

На задних колёсах разрешено использовать шины для Триала или Спидвея, или иную, соответствующую по размерам и подходящую к покрытию поля. Передние шины не ограничиваются. Литые диски запрещены.

Любой игрок, у которого возникли проблемы с движением мотоцикла, должен покинуть игровое поле.

4.6. Поле для игры.

Поле для официальных игр должно иметь свидетельство на поле. Данное свидетельство выдается ОСФ.

Для проведения игры могут использоваться гаревые и травяные поля, а также площадки со специальным покрытием: асфальт, шлифованный бетон, резино-битум.

Поле должно быть расположено в горизонтальной плоскости, и иметь размеры в пределах:

- длина 85 – 110 метров;
- ширина 45 – 75 метров.

Поле размечают ясно видимыми белыми линиями. Ширина центральной линии – 24 см, остальных – 12 см. Любые площади или зоны ограничиваются внешней стороной линии, а сама линия входит в соответствующую зону/площадь.

Запрещается в качестве разметки использовать дренаж.

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 по периметру сплошные линии по длинной стороне называются боковыми, короткие – линией ворот. 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.

По углам поля, на гибких основаниях с минимальной высотой 1,5 метра, устанавливаются флаги белого или желтого цвета размером 0,6 на 0,6м.

В пределах игрового поля находятся и симметрично относительно центральной линии 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 цилиндрической формы диаметром 10 – 12 см. К воротам сзади на оттяжках прочно крепится сетка футбольного образца;

- «зона вратаря» Имеет форму полукруга радиусом 5,75 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.

Поля должны быть оборудованы жесткими перилами вдоль боковых линий на расстоянии не менее 2,0 м от боковой линии и не менее 7 м от линии ворот. Если расстояние в 7 м от пересечения линии ворот невозможно, в этом случае необходимо принять дополнительные меры безопасности

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.

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

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

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.

Запрещено любым лицам находиться в зоне безопасности, которая составляет минимум 2 метров от боковой линии и 7м от линии ворот. Исключение предоставляется только при замене спортсменов запасным игрокам, а также спортсменам при отбывании наказания в штрафной зоне рядом с центральной линией поля за боковой линией. А также по разрешению главного судьи, механикам и врачам в случае необходимости оказания ими соответствующей технической или медицинской помощи.

В случае проведения матчей в тёмное время суток, поле должно иметь освещённость не мене 200 люкс по всей площади. Недостаточная освещённость может служить поводом отмены игры. В таком случае команде-хозяйке засчитывается поражение. Только главный судья может определить достаточность освещения поля.

На спортивном сооружении должно быть предусмотрено место для расположения играющих команд. Оно может быть выполнено в виде площадки (площадок) за воротами на расстоянии не менее 10 метров от линии ворот, либо иным способом: отдельные боксы, подтрибунные помещения, и прочее. В любом случае место расположения команд должно быть отделено от посторонних лиц.

Во время игры запасным игрокам, тренеру, механику и иным специалистам запрещено покидать эту зону. Исключение предоставляется только при замене спортсменов запасными игроками, по разрешению главного судьи, а также, в случае необходимости оказания соответствующей технической или медицинской помощи, механикам и врачам.

Должны быть предусмотрены места заправки мототехники, оборудованные огнетушителями.

В случае проведения игры на гаревом поле, должно быть предусмотрено место для мойки мотоциклов.

4.7. Требования к местам расположения зрителей.

Места для зрителей (трибуны) должны находиться за ограждением, отделяющим зону безопасности от игрового поля на расстоянии от боковой линии не менее 2-х метров и от линии ворот не менее чем 7 метров.

Должна быть предусмотрена охрана, в задачи которой входит недопущение зрителей в зону команд, зону безопасности и на игровое поле.

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

4.8. Официальные лица.

Организатором игры может быть региональная Федерация мотоспорта или по её поручению – региональный мотобольный клуб.

Спортивная часть матча контролируется минимум двумя судьями, находящимися в поле, возраст которых должен быть старше 18 лет и которые имеют соответствующую лицензию ОСФ, один из которых – главный судья.

В компетенцию судей, находящихся в поле входит наблюдение за матчем и право налагать взыскания (пенализацию).

Компетенции главного судьи (надзор, управление игрой и право налагать наказания) распространяются на период от одного часа до начала матча и до 30 минут после его окончания.

Судьи в поле, как правило, должны быть одеты в белую, или иного цвета форму, отличающуюся от цвета формы играющих команд.

Боковые судьи – могут быть назначены два на матч. В их обязанности входит обозначать посредством жёлтого или красного флага следующие ситуации:

- если мяч полностью пересёк лицевую линию вне ворот и какая команда будет вводить мяч в игру;
- если игрок пересёк центральную линию поля владея мячом;
- если игрок перебрасывает мяч через центральную линию и после пересечения центральной линии вновь завладевает мячом или касается мяча своим мотоциклом до того, как другой игрок или мотоцикл коснулись мяча.

4.9. Мяч.

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.

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

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

Каждая из команд должна предоставить на игру не менее двух мячей, одобренных главным судьей.

4.10. Тренировки.

Тренировки должны быть проведены, как минимум за 30 минут до времени начала матча и длиться как минимум 15 минут, чтобы проверить свои мотоциклы. Тренировка должна быть закончена не позднее, чем за 15 минут до начала игры.

4.11. Продолжительность игры и условия проведения турниров.

Матч длится 60 минут: 4 периода по 15 минут с 5-ти минутными перерывами между первым и вторым, и третьим и четвертым периодом, и 10-ти минутным перерывом между вторым и третьим периодом. Другие временные формы проведения игры, например, 2 периода по 30 минут т.д., должны быть оговорены Регламентом.

Соревнования среди юношеских команд проводятся в три периода по 15 минут с 10-минутными перерывами.

Главный судья должен отразить в отчете точное время начала игры. В случае задержки начала, он должен указать причину и назвать команду – виновницу.

Опаздывающий клуб должен незамедлительно проинформировать о задержке организатора и/или команду – соперницу любыми доступными средствами (по телефону, текстовым сообщением, по электронной почте).

В случае длительной задержки по форс-мажорным обстоятельствам, матч должен быть перенесён на другую дату.

После окончания игры Капитан или руководитель команды, в течение 30 минут обязан поставить подпись на отчете Главного судьи.

Если главный судья остановит матч в случае форс-мажора до окончания третьего периода (из четырёх), матч должен быть переигран. Если матч будет остановлен главным судьёй после третьего периода, он будет считаться сыгранным, и счет на момент остановки будет считаться окончательным.

В других временных формах, установленных Регламентом, 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.

Время, затраченное на оказание медицинской помощи, удаление игроков и прочих чрезвычайных обстоятельств должно быть добавлено к времени игрового периода, о чем жестом должны быть предупреждены капитаны команд (их заместители в отсутствие на поле капитанов) и зрителей.

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

Команде засчитывается поражение если:

- она не прибыла на матч без объяснения причины;
- поле или разметка не соответствуют правилам или регламенту;
- команда покинула матч в течение игры;
- команда в течение игры использовала на поле запрещенный мотоцикл;
- команда выпустила на поле игрока, не заявленного за команду;
- когда в команде остается менее 3-х игроков.

Регламентом соревнований может быть ужесточено наказание.

Официальные турниры, как правило проводятся по круговой системе, при которой каждая команда должна встретиться с каждой по утвержденному календарю расписания игр.

Турниры могут проводиться по двухкруговой системе, с проведением второго круга для команд, занявших в первом круге с первого по четвертое место, или с полуфиналами и финалами. Порядок начисления очков для выявления победителя в таком случае определяется регламентом турнира.

4.12. Правила игры.

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.

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.

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

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.

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.

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.

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

4.12.1. Передвижение спортсменов.

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

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

4.12.2. Преимущество движения.

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.

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

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.

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.

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.

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.

4.12.3. Свободный удар.

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;
- передача мяча вратарю, а затем заезд за ворота и получение мяча обратно, с другой стороны;
- 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;
- игрок, находящийся на замене, и заменяемый игрок находятся на поле вместе;
- ставить ногу перед рулем соперника;
- создание препятствий сопернику без намерения разыграть мяч;
- совершение действий, создающих опасность для соперников;
- нарушение правил «коридора»;
- создание помех сопернику, без намерения играть мячом;
- выражение демонстративно несогласия с решением судьи, сопровождающегося жестикуляцией или проявлением других действий, вызывающих отрицательную реакцию у зрителей;
- грубое и не этичное поведение по отношению к судьям, 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 также, если вернет мяч тому же игроку своей команды, от которого перед этим получил пас;

- выход вратаря из вратарской зоны или пересечение линии «зоны вратаря» любой частью тела, кроме случая пересечения ее рукой по воздуху при отбивании мяча, находящегося выше уровня его пояса.

4.12.4. Пенальти (штрафной удар).

Штрафным, 11-метровым ударом 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, а перехвачен игроком защищавшейся команды;
- 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;
- выход запасного игрока на поле не на центральной линии и таким образом ликвидация голевой ситуации;
- агрессивные действия, представляющие опасность для здоровья соперника (интенсивное воздействие на корпус соперника, лицо, шею и горло). Сам нарушитель дополнительно наказывается красной карточкой;
- 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.

4.12.5. 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 – 5 мин;
- удержание мотоцикла противника рукой, ногой или своим мотоциклом в штрафной площади – 2 мин;
- создание помех сопернику при пробитии свободного удара – 2 мин;
- касание или выбивание мяча после его установки арбитром – 2 мин;
- движение своего мотоцикла назад – 2 или 5 мин;
- неоднократное предъявление претензий к судьям, соперникам – 2 мин;
- грубая атака соперника не со стороны мяча – 2 или 5 мин;
- удар ногой мотоцикла соперника – 2 или 5 мин;

- умышленный подъём мотоцикла на заднее колесо для наезда на соперника или нанесения удара по мотоциклу соперника – 5 мин;
- повторное нарушение правила 9-ти метров – 2 мин;
- 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 удара - 2 мин;
- поднятие руки спортсменом с целью указания арбитру на нарушение – 2 мин;
- симуляция нарушения правил – 2 мин;
- в случае наказания вратаря, на соответствующее время удаляется капитан команды;
- не своевременный выход на поле после окончания перерыва (без уважительной причины) – 2 мин.

Максимальное количество карточек, которое может получить игрок в течение одной игры: зеленая – 2, желтая – 1, красная – 1.

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

- совершает повторные нарушения, за которые удалялся с поля;
- допускает непристойные жесты или выражения;
- оскорбит словесно, жестами или действием, или намеренно наедет на судью;
- ударит или намеренно наедет на соперника;
- совершит грубые действия, угрожающие срыву матча.

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.

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 обоюдном удалении), при пропущенном голе, удаленные игроки на поле не выходят. При не обоюдном удалении на поле выход игрок команды, пропустившей гол.

Непристойное поведение спортсмена в отношении судьи (судей) даже после окончания матча до подписания протокола игры официальным представителем команды может привести к дисквалификации спортсмена на следующий матч, о чем судья указывает в протоколе этой игры.

Если это допускает Руководитель или иной представитель команды, указанный в заявке на игру, то следующий матч пропускает капитан команды.

4.12.7. 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. Команде, покинувшей поле или не явившейся на игру (без уважительной причины) могут быть применены штрафные санкции в соответствии со ст.10 «Кодекс поведения» и ст.31. «Санкции (наказания)». В соревновании набранные очки аннулируются, а команда снимается с соревнований;
- в случае если матч остановлен судьей из-за того, что игрок, которому было приказано покинуть поле, отказывается это делать, судья останавливает матч. Команда этого игрока по умолчанию считается проигравшей, с результатом, указанным выше;
- непристойного поведения спортсмена в отношении судей после окончания матча до подписания протокола игры официальным представителем команды – на следующий матч;
- если игрок получает красную карточку (неважно сразу или по совокупности нарушений в игре), игрок будет дисквалифицирован на этот и следующий матч; а если это финальный матч, то игрок будет дисквалифицирован на один матч следующего сезона, на который он будет заявлен впервые, и, возможно, к нему будут применены дополнительные санкции со стороны МФР;
- если одна или обе команды воздерживаются от активной спортивной игры. Матч может быть остановлен судьей, а команда, ведущая пассивную игру и не предпринимающая активных действий, наказывается свободным ударом после того, как судья указал на свои часы спортсмену, владеющему мячом. Матч может быть остановлен судьей, и одна или обе команды могут быть признаны проигравшими по умолчанию после предварительного предупреждения, когда очевидно, что одна или обе команды добровольно воздерживаются от активной спортивной игры, даже если одна из команд сильнее своего соперника;
- если игрок не явился на заключительное построение команд. Он дисквалифицируется на следующий матч (а, в случае повторения на 3 матча), а если это финальный матч, то игрок будет дисквалифицирован на матч(и) следующего сезона. Исключением

может послужить полученная травма или иные форс-мажорные обстоятельства;

- если капитан команды отказывается явиться на заключительное построение команд в конце матча или подписать протокол:
 - в 1-й раз: дисквалификация его на следующий матч;
 - Во 2-й раз: дисквалификация его на 3 матча.

4.12.8. Пробитие свободных и штрафных ударов.

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

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.

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».

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.

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

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

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.

Игрокам команды, в сторону которой назначается свободный удар, запрещается располагаться на траектории движения к мячу пробивающего игрока.

Пробитие пенальти (штрафного удара) выполняется с одиннадцатиметровой отметки, обозначенной на поле или отмеренной судьей непосредственно перед пенальти. При выполнении пенальти игрок обязан произвести удар в сторону ворот, поскольку этот штрафной удар не разыгрывается.

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.

Игроки должны находится в поле за центральной линией, за исключением игрока, выполняющего пенальти, и вратаря.

Вратарь должен оставаться на линии ворот, между стойками. Он не может двигаться с момента, когда судья даст свисток, и до момента, когда будет выполнен пенальти. В случае нарушения этого правила, если гол забит, он засчитывается; в противном случае пенальти должен быть назначен повторно.

Если при выполнении пенальти партнер игрока, выполняющего пенальти, после свистка арбитра, но до удара по мячу, войдет в штрафную площадь, судья задерживает пробитие удара.

Пенальти должен быть выполнен игроком, присутствовавшим на поле в момент нарушения. Остальные игроки могут входить в штрафную площадь только после того, как мяч был отбит.

При любой ошибке обороняющейся или атакующей команды, если гол не был забит, пенальти должен быть назначен повторно.

Игрок, выполняющий пенальти, наносит удар и не должен касаться мяча повторно (добивание запрещено).

Если вратарь отбивает мяч (не важно в поле, или за его пределы), или мяч попадает в перекладину, штангу и гол не забит, мяч разыгрывается «от ворот».

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.

Для ускорения процедуры пробития пенальти или «шестнадцатиметрового» удара в сторону ворот, помощь судье может оказывать боковой судья или судья, контролирующий игру в центре поля.

4.12.9. Мяч в игре и не в игре.

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.

Мяч считается не в игре:

- если он полностью пересек (перекатился или перелетел по воздуху) боковую илицевую линию поля за пределами ворот;
- во всех случаях, когда судья останавливает игру до ее возобновления.

4.12.10. Возобновление игры на боковой линии поля.

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.

Если мяч введен в игру неправильно, то это право переходит к другой команде.

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.

4.12.11. Введение мяча в игру вратарем.

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.

В «зоне вратаря» вратарь может взаимодействовать с мячом руками. Вратарь, который во время игры выйдет за пределы этой зоны любой частью своего тела, будет наказан штрафным ударом с линии, расположенной на расстоянии 16,45 м параллельно воротам, с точки, ближайшей к месту, где была допущена ошибка. При взаимодействии с мячом «в полете» над головой допускается использование рук при условии, что ноги вратаря находятся в его игровой зоне.

Вратарь, который во время игры выйдет за пределы этой зоны любой частью своего тела, будет наказан штрафным ударом с линии, расположенной на расстоянии 16,45 м параллельно воротам, с точки, ближайшей к месту, где была допущена ошибка.

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.

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.

Вратарь, который во время игры выйдет за пределы этой зоны любой частью своего тела, будет наказан штрафным ударом с линии, расположенной на расстоянии 16,45 м параллельно воротам, с точки, ближайшей к месту, где была допущена ошибка.

Судья должен зафиксировать нарушение и назначить свободный удар, если мяч возвращен вратарю игроком без выведения мяча за пределы штрафной площади.

Если атакующий игрок намеренно заезжает в «зону вратаря» и касается вратаря в этой зоне или иными действиями препятствует защищающейся команде в этой зоне, назначается пенальти в противоположные ворота, в иных случаях (на усмотрение судьи) назначается штрафной удар с линии, расположенной на расстоянии 16,45 м.

Игроки команды соперника должны находиться вне штрафной площади до тех пор, пока мяч не пересечет любую линию, ее ограничивающую.

4.12.12. Возобновление игры угловым ударом.

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.

Угловой удар может быть разыгран двумя спортсменами команды или пробит в сторону ворот. Гол, забитый в ворота непосредственно с углового удара, засчитывается.

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.

Игрок, выполняющий удар, не имеет права вторично касаться мяча раньше, чем это сделает другой спортсмен (мотоцикл).

Время выполнения углового удара не добавляется к основному времени.

4.12.13. Возобновление игры «спорным мячом».

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.

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 правилам причинам, и игра возобновляется вбрасыванием «спорного мяча».

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».

Игра возобновляется «спорным мячом» в случае, когда команда не сумела выполнить свободный удар в течение 20 секунд.

4.12.14. Право «преимущества».

Во всех случаях судья должен воздерживаться от наказаний, если это может дать преимущество команде, нарушившей правила.

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.

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.

4.12.15. Заключительное построение команд.

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.

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.

Представление перед зрителями обязательно, даже если команда не укомплектована полностью. Это представление должно состояться сразу после финального свистка.

Командам запрещено катать болельщиков на мотоциклах команд в течение 30 минут после окончания матча. Контроль осуществляется судьями матча.

4.13. Определение результатов матча / этапов / турниров.

За победу в игре команде начисляется 3 очка, за ничью – 1 очко, за поражение – 0 очков.

Порядок начисления очков в двухкруговом турнире или в турнире с полуфиналами и финалами определяется регламентом.

Места команд в турнирах или отдельных этапах соревнования определяются по наибольшей сумме очков, набранных во всех матчах, как указано в регламенте турнира.

В случае равенства очков места определяются:

- по результату игры между собой, с учетом разницы забитых и пропущенных мячей. А для трех и более команд также учитываются результаты в играх друг с другом;
- по наибольшему количеству забитых мячей в играх между собой;
- по наибольшему числу побед во всех играх соревнования, или отдельного его этапа.

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.

В финальных этапах, все матчи доводятся до победы, а в случае ничьей, после основного времени дается дополнительное (2 периода по 5 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.

Команда, ведущая пассивную игру и не предпринимающая активных действий, наказывается свободным ударом после того как судья указал на свои часы спортсмену, владеющему мячом и по истечении 10 сек останавливает игру.

Команде, самостоятельно снявшейся с матча или не явившейся на игру, засчитывается поражение. В турнире набранные очки аннулируются, а команда снимается с соревнований.

К команде, не явившейся на игру могут быть применены штрафные санкции.

5 СПОРТИВНЫЕ ДИСЦИПЛИНЫ, СОДЕРЖАЩИЕ В СВОЕМ НАИМЕНОВАНИИ СЛОВО « КРОСС».

5.1. Основные положения.

Настоящие правила распространяются на соревнования любого уровня в спортивных дисциплинах, содержащих в своем наименовании слово «кросс».

5.2. Определения. Возрастные группы и спортивные дисциплины.

Группы по классам

5.2.1. Определения.

Мотокросс – соревнование на специальных мотоциклах, проводимое вне дорог общего пользования по замкнутой трассе с препятствиями.

Суперкросс – соревнование по мотокроссу, проводимое на стадионе под открытым небом или в крытом помещении по усложненной кроссовой трассе.

Кросс – квадроцикл – соревнование на специальных четырехколесных спортивно-технических средствах с мотоциклетным рулем, проводимое по трассе мотокросса и по правилам мотокросса.

Кросс – снегоход – соревнование на снегоходах, проводимое по трассе мотокросса и по правилам мотокросса.

Кросс- мотоцикл с гусеницей – соревнование на мотоциклах с гусеничным приводом, проводимое по трассе мотокросса и по правилам мотокросса.

Кросс-кантри – соревнование на специальных мотоциклах, проводимое вне дорог общего пользования по замкнутой трассе с препятствиями и элементами мотокросса и эндуро.

5.2.2. Возрастные группы и спортивные дисциплины:

Таблица 25

Спортивная дисциплина	Обозначение по требованиям ФИМ	Возраст участников*
Мотокросс – класс 50	—	Мальчики, девочки (6 – 8 лет)
Мотокросс – класс 65	—	Мальчики, девочки (8 – 10 лет)
Мотокросс – класс 65	MX65	Юноши, девушки (10 – 12 лет)
Мотокросс – класс 85	MX85	Юноши, девушки (11 – 15 лет)

«мотокросс – класс 125 мини»	—	Юноши, девушки (10 – 12 лет)
«мотокросс – класс 150 мини»	—	Юноши, девушки (12 – 15 лет)
Мотокросс – класс открытый	MX Open	Мужчины, женщины (15 лет и старше)
Мотокросс – класс 125	MX125	Юноши, девушки (13 – 17 лет)
Мотокросс – класс 125	MX2T	Юниоры (14 – 18 лет)
Мотокросс – класс 125	MX2	Мужчины (15 лет – 23 года) женщины (15 лет и старше)
Мотокросс – класс 250	MX1	Мужчины (15 лет и старше)
Мотокросс – класс 500	MX3	Мужчины (15 лет и старше)
Мотокросс – командные соревнования	—	Юноши, девушки (10 – 12 лет), юноши, девушки (11 – 15 лет), юноши, девушки (13 – 17 лет), мужчины, женщины (15 лет и старше)
Мотокросс с коляской – класс 500	—	Мужчины, женщины (16 лет и старше)
Мотокросс с коляской – класс 750	Sidecar Cross	Мужчины, женщины (16 лет и старше)
Суперкросс – класс 125	SX125	Юноши (13 – 17 лет)
Суперкросс – класс 125	SX2	Мужчины (15 лет – 23 года)
Суперкросс – класс 250	WSX	Мужчины (15 лет и старше)
Кросс – снегоход – М2	—	Юноши (8 – 10 лет)
Кросс – снегоход – М3	—	Юноши (10 – 13 лет)
Кросс – снегоход	SNX	Юниоры (14 – 18 лет), Мужчины (16 лет и старше)
кросс – снегоход – командные соревнования	—	Мужчины (16 лет и старше)

Кросс – квадроцикл	MX Quad	Мужчины, женщины (15 лет и старше)
Кросс – квадроцикл – класс 100 мини	—	Юноши, девушки (9 – 12 лет)
Кросс – квадроцикл – класс 200 мини	—	Юноши, девушки (11 – 15 лет)
Кросс – мотоцикл с гусеницей	Snow Bike	Мужчины, женщины (16 лет и старше)
Кросс – мотоцикл с гусеницей – командные соревнования	—	Мужчины (16 лет и старше)
Кросс-кантри – класс открытый	—	Мужчины, женщины (15 лет и старше)
Кросс-кантри – класс 450	—	Мужчины (15 лет и старше)

* Указан минимальный возраст, по достижению которого спортсмен может участвовать в соревнованиях в соответствующей возрастной группе. Возраст по дню рождения должен быть достигнут до начала первого дня соревнования.

Указан максимальный возраст, по достижению которого спортсмен может участвовать в соревнованиях в соответствующей возрастной группе до конца календарного года.

5.2.3. Группы по классам. Таблицы 26 и 27.

Группа А1 – мотоциклы-одиночки:

Таблица 26

Класс мотоциклов	Объём двигателя, см ³	Минимальный вес мотоцикла, кг
50	50	-
65	65	53
85 (малые колеса)	85 – 2-тактные	63
	150 – 4-тактные	71
85 (большие колеса)	85 – 2-тактные	65
	150 – 4-тактные	73

125 (MX2)	100 – 125 – 2-тактные	88
	175 – 250 – 4-тактные	98
250 (MX1)	175 – 250 – 2-тактные	98
	290 – 450 – 4-тактные	102
500 (MX3)	250 – 500 – 2-тактные	102
	250 – 650 – 4-тактные	102
MX Открытый	125 – 500 – 2-тактные	102
	175 – 650 – 4-тактные	102
Кросс – мотоцикл с гусеницей, класс «Открытый»	125 – 500 – 2-тактные 175 – 690 – 4-тактные	Не регламентируется
Кросс-кантри - класс открытый	125 – 500 – 2-тактные 175 – 650 – 4-тактные	102
Кросс-кантри – класс 450	175 – 250 – 2-тактные 290 – 450 – 4-тактные	102

Группа В1 – В2 мотоциклы с колясками, Класс квадроциклов, Класс снегоходов

Таблица 27

Класс мотоциклов	Объём двигателя, см ³	Минимальный вес мотоцикла, кг
500	До 500 – 2-тактные	Не регламентируется
	До 750 – 4-тактные	
750	350 – 750 – 2-тактные	Не регламентируется
	До 1000 – 4-тактные	
Класс квадроциклов	Объём двигателя, см ³	Минимальный вес квадроцикла, кг
50	До 50 – 2-тактные	Не регламентируется
	До 110 – 4-тактные	

500	До 500 – 2-тактные и 4-тактные	Не регламентируется
100	До 105 – 2-тактные и До 150 – 4-тактные	
200/300	До 208,5 – 2-тактные До 300 – 4-тактные	Не регламентируется
Класс снегоходов	Объём двигателя, см³	Минимальный вес снегохода, кг
200	До 200 – 4-тактные	Не регламентируется
600	До 600 – 2-тактные	Не регламентируется
850	До 850 – 2-тактные	Не регламентируется
1100	До 1100 – 4-тактные	Не регламентируется

К участию в соревнованиях допускаются мотоциклы, квадроциклы, снегоходы и мотоциклы с гусеницей, указанные в положении (регламенте) о соревновании и прошедшие технический контроль.

При малом количестве участников Жюри соревнования (главный судья) может допустить в одном заезде участников различных классов одного типа мототехники (мотоциклов, квадроциклов или снегоходов)

Участие в одном заезде снегоходов, мотоциклов, мотоциклов с гусеницей запрещено.

По решению Жюри (главного судьи) разрешается участие на мотоциклах с меньшим объёмом двигателя в классах мотоциклов с большим объёмом двигателя с соблюдением возрастного ценза.

Спортсмены на мотоциклах с коляской и квадроциклах могут объединяться в одном заезде на тех же условиях, но с отдельным стартом.

Зачет определяется регламентом соревнования.

Каждый спортсмен может участвовать в один день не более, чем в трёх заездах.

Если программа соревнований включает заезды мотоциклов с коляской, то программа соревнований начинается с заездов мотоциклов-одиночек.

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 металлических шипов высотой не более 9 мм от поверхности шины (шашки) с плоской цилиндрической верхней частью диаметром не менее 2,5 мм.

Применение шипов обязательно указывается в положении о соревновании.

Запрещается участие в одном заезде мотоциклов с шипованными и не шипованными шинами.

5.3. Помещения, оборудование, технические средства и службы трассы.

У въезда в парк гонщиков располагается офис, в котором спортсмены / команды получают всю необходимую информацию и документы для дальнейшего участия в соревнованиях.

Помещение офиса должно быть оборудовано столами, стульями, необходимой оргтехникой, электропитанием.

Для прессы предусматривается помещение, оснащенное столами стульями, необходимой оргтехникой, электропитанием.

Для работы секретариата и заседаний Жюри на территории парка гонщиков или вблизи него должен быть расположен спортивный офис (помещение), защищенный от шума и оснащенный столами, стульями, необходимой оргтехникой, электропитанием.

Медицинское обеспечение соревнования возлагается на главного врача и медицинский персонал, состав которого, количество и расположение постов на трассе определяются совместно с организатором соревнования. Минимальное количество машин скорой помощи для официальных соревнований – 2. Для более оперативного обеспечения медицинского обслуживания рекомендуется 3 машины скорой помощи.

Стоянка тяжелой землеройной техники (бульдозеры, экскаваторы и т.п.) для ее оперативного использования в любое время соревнований должна находиться как можно ближе к трассе.

Пожарные посты должны располагаться в парке гонщиков, на определенных местах вдоль трассы, в ремонтной зоне, предстартовом парке и зоне старта.

Для комментатора предусматривается место и система громкой связи.

Для зрителей предусматриваются трибуны, пункты питания, стоянка для автотранспорта, туалеты. На территории, отведенной для зрителей, должны устанавливаться контейнеры для сбора мусора.

5.4. Парк гонщиков. Мойка.

Парк гонщиков, по возможности, должен располагаться на ровном месте и иметь дренаж. Его размеры и покрытие должны обеспечить свободный проезд и размещение транспорта при любой погоде.

Подъездные дороги к парку гонщиков по ширине и покрытию должны обеспечивать свободный доступ транспорта спортсменов в любое время и при любой погоде.

К парку гонщиков рекомендуется подвод стационарного электричества.

Парк гонщиков должен иметь прямой выход в стартовую зону.

Съезд с трассы в парк гонщиков не должен пересекать трассу.

Организатор назначает судью при участниках, ответственного за рациональное размещение транспорта спортсменов, команд и обеспечивающее эвакуацию при любых обстоятельствах.

Въезд в парк гонщиков должен быть достаточным для въезда и выезда любого транспорта и должен быть открыт на весь период соревнований.

В парке гонщиков должна быть предусмотрена небольшая тренировочная дорожка, состоящая из двух смежных частей, разделенных между собой, а также закрытый парк, в который ставится мототехника по окончании последнего заезда. Тренировочная дорожка должна быть не менее 60 м в длину, не менее 10 м в ширину и должным образом огорожена.

В парке гонщиков или рядом с ним должно быть отведено место для мойки мототехники с запасом воды для одновременной работы всех моечных боксов на весь период соревнований. На мойке должны быть индивидуальные посты (минимум 30 единиц) и водяные краны.

Мойка должна иметь систему слива.

При наличии мойки, вне мойки запрещается мыть мототехнику, спортивную форму и т.п.

Курение на мойке запрещено. Соответствующие таблички должны быть установлены при входе.

В парке гонщиков должно быть минимум 10 душевых 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 технического контроля с соответствующим оборудованием.

Рядом с парком гонщиков или на его территории должен устанавливаться стенд для размещения официальной информации.

Все передвижения по парку гонщиков на любом транспорте должны осуществляться только на минимальной скорости и с большой осторожностью.

Животные, находящиеся в парке гонщиков, должны быть или в боксе, или на поводке на весь период соревнований.

Установка временных заправочных станций в парке гонщиков категорически запрещена.

В парке гонщиков должны быть установлены контейнеры для сбора мусора и емкости для сбора отработанных жидкостей.

Несоблюдение экологических норм пенализируются по решению судейской коллегии согласно Правил. Все работы с мототехникой проводятся только на защищающем экологию коврике.

5.5. Предстартовый парк (зона ожидания).

Стартовая зона должна включать предстартовый парк (зону ожидания) и площадку для запасных спортсменов, огороженные жестким забором достаточной высоты.

Рекомендованные размеры предстартового парка: ширина 8 м, длина 40 м. Если зона ожидания находится за противооткатным брусом стартовой машины, то расстояние между противооткатным брусом и забором зоны ожидания (задником) стартовой зоны должно быть достаточным для удобного выезда спортсменов к стартовой машинке.

Предстартовый парк должен иметь въезд из парка гонщиков, удобный при возврате с просмотрного круга и выезд к стартовой машинке.

В случае расположения предстартового парка за противооткатным брусом – въезд из парка гонщиков с теми же условиями при возврате с просмотрного круга.

Предстартовый парк должен иметь нумерацию мест спортсменов от 1 (одного) до 40 (сорока).

Все размеры зоны ожидания для суперкросса координируются в соответствии с его спецификой и количеством спортсменов.

Вход в зону ожидания разрешен только для лиц, имеющих на это право наличием пропуска.

Запасная мототехника, прошедшая технический контроль, должна находиться в специальной зоне в непосредственной близости к предстартовому парку.

Порядок постановки мототехники в предстартовый парк распространяется на запасные мотоциклы, квадроциклы, снегоходы и мотоциклы с гусеницей.

У входа в предстартовый парк должны быть часы, хорошо видимые и показывающие официальное время.

В этой зоне курение запрещено. Соответствующие таблички должны быть установлены при входе.

В предстартовом парке должны быть туалеты.

Все лица, находящиеся в этой зоне, должны быть опрятно одеты.

5.6. Зона старта.

Стартовая зона должна быть огорожена забором. Вход в нее должен строго контролироваться.

Ширина трассы на линии старта должна обеспечивать старт в один ряд 40 мотоциклов-одиночек (для суперкросса – 20 мотоциклов), 20 снегоходов, 15 экипажей, 15 квадроциклов, 30 мотоциклов с гусеницей.

Для дисциплины Кросс-кантри, ширина стартовой линии определяется на месте комиссаром по безопасности, в зависимости от рельефа трассы, заявленных участников, максимальное количество которое, указано в регламенте. В зависимости от количества участников, по решению ГСК старт может быть общий, отдельно по классам или группам с гандикапом (через промежуток времени), с работающими или заглушенными двигателями по сигнальному флагу.

Количество участников на старте при особых условиях проведения определяется Жюри соревнований (главным судьей) совместно с организатором. Основными критериями при принятии решения являются: характер и протяженность трассы, ширина стартовой зоны и погодные условия.

Линия старта должна быть расположена на ровном месте, ориентировочно, под углом 90 – 120 градусов к трассе, чтобы все гонщики, стартующие в одном ряду, по возможности, имели равные условия подхода к первому повороту.

В мотокроссе и кроссе на квадроциклах длина стартовой прямой (от линии старта до первого поворота) должна быть не менее 80 м и не более 120 м. Для снегоходов и мотоциклов с гусеницей допускается длина стартовой прямой (от линии старта до первого поворота) от 30 до 80 метров. На стартовой прямой не должно быть препятствий. В зоне старта могут находиться только должностные лица, фотокорреспонденты и телеоператоры.

В суперкроссе длина стартовой прямой должна быть в пределах от 30 м до 80 м. Поверхность стартовой прямой до первого поворота должна быть ровной.

Съемка камерами, установленными на квадрокоптерах, разрешается только с аппаратов, летящих за наружной разметкой трассы. Полеты во время тренировок и заездов над гоночным полотном трассы запрещены.

5.7. Стартовая машинка.

На всех официальных соревнованиях на мотоциклах и квадроциклах обязательно применение стартовой машинки индивидуального типа.

Для снегоходов, мотоциклов с гусеницей, и в дисциплине кросс-кантри старт может даваться стартовой машинкой, светофором, флагом.

Стартовая машинка представляет собой прочную металлическую поперечную конструкцию, падающую назад или убираться вниз при ее включении вручную или с помощью дистанционного управления. Механизм включения стартовой машинки и ее оператор должны быть скрытыми.

Конструктивно стартовая машинка должна быть сделана так, чтобы блокировать переднее колесо мотоцикла или квадроцикла, если гонщик стартовал до ее срабатывания. Запорное устройство ограничивает угол подъема стартовой машинки 80-ю градусами.

Минимальная высота стартовой машинки – 50 см, максимальная – 52 см. Ширина стартовой машинки – 40 м. Допускается бетонированная площадка, используемая для установки стартовой машинки, размером не шире 60 см.

На расстоянии 3 м от опущенной стартовой машинки устанавливается барьерное устройство для мотоциклов-одиночек. Если предполагается старт мотоциклов с колясками, то второй барьер устанавливается на расстоянии 3 м от первого.

Между барьером и забором зоны ожидания (задником) должно быть достаточное расстояние для удобного выезда гонщиков к стартовой машинке.

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

На стартовой машинке разрешается размещать рекламу при условии, если это не влияет на ее функционирование.

Стартовая машинка для суперкросса должна быть с параметрами стартовой машинки классического кросса, шириной 20 м.

5.8. Хронометраж, счет кругов.

На трассе должен быть оборудован пункт хронометража (вышка, здание, мобильная установка и т.п.), в котором размещаются и работают хронометристы и/или бригада счета кругов. Этот пункт должен располагаться непосредственно в створе финиша.

Линия финиша (петля электронного хронометража) обозначается специальными маркерами.

Для контроля времени на отдельных участках трассы могут устанавливаться дополнительные петли электронного хронометража.

Непосредственно у линии финиша должны быть установлены электронные или механические часы, показывающие обратный отсчет времени заезда.

Судьи-счетчики кругов и судьи хронометража соревнований должны находиться в изолированных друг от друга помещениях.

5.9. Программа заездов.

В зависимости от статуса соревнования, количества участников, классов мототехники и других условий организатор устанавливает количество и продолжительность заездов в каждом классе и каждой категории участников, указывая это в положении (регламенте) о соревновании. Как правило, многэтапные официальные соревнования проводятся в два заезда. Продолжительность заездов указывается в положении (регламенте) о соревновании.

Минимальный интервал между заездами одного и того же класса должен быть не менее 45 мин. (кроме дополнительного заезда и спортивных дисциплин «суперкросс – класс 125» и «суперкросс – класс 250», «кросс на снегоходах», «кросс – мотоцикл с гусеницей» и «кросс – квадроциклы»).

Продолжительность тренировок и всех заездов в суперкроссе, а также формула проведения указываются в положении (регламенте) о соревновании.

Все корректировки в программу тренировок и соревнований могут быть внесены по решению Жюри (главного судьи) в зависимости от условий проведения соревнований.

5.10. Технический контроль и выбор мотоцикла, квадроцикла, снегохода, мотоцикла с гусеницей.

До свободных тренировок в указанное в положении о соревновании время должен быть проведен технический контроль.

Каждый гонщик может использовать в соревновании максимум два мотоцикла, квадроцикла, снегохода, мотоцикла с гусеницей с таким же объемом двигателя, которые прошли технический контроль, под его именем и номером.

Если один мотоцикл, квадроцикл, снегоход, мотоцикл с гусеницей используется командой в качестве второго, то команда представляет на контроль указанную мототехнику, которую могут использовать несколько гонщиков. В этом случае в момент контроля техническому комиссару сообщаются фамилии и номера спортсменов, которые имеют право использовать данную мототехнику.

Гонщик может поменять мотоцикл, квадроцикл, снегоход, мотоцикл с гусеницей в любой момент, но не во время заездов гонки.

Окончательный выбор мотоцикла, квадроцикла перед заездом должен быть сделан до выезда на стартовую линию, не пересекая противооткатный брус.

Окончательный выбор мототехники перед заездом должен быть сделан до выезда на стартовую линию.

В соответствии с техническими требованиями, каждый гонщик или его механик должен предъявить на технический контроль заявленные мотоциклы, квадроциклы, снегоходы, мотоциклы с гусеницей, шлемы и защитную экипировку.

Технический комиссар может потребовать личной явки гонщика. Результаты технического контроля и список допущенной мототехники, включая резервную предоставляется жюри/главному судье.

Глушитель должен маркироваться, а рама опломбироваться. Сразу после окончания любого заезда может проводиться контроль уровня шума трех мотоциклов, трех квадроциклов, трех снегоходов, трех мотоциклов с гусеницей, определенных жеребьевкой.

Технический комиссар имеет право проверить спортивно-техническое средство любого гонщика дополнительно по выбору.

Гонщик, мототехника которого превышает установленный уровень шума после гонки, наказывается потерей 5 позиций. Если по мнению главного судьи нарушение было неумышленным и/или вызвано аварийным случаем, то он может рекомендовать жюри не применять наказание. В целях устранения нарушения, гонщик может произвести ремонт и должен предъявить свою мототехнику для контроля перед очередным стартом.

Сразу после последнего заезда мототехника, занявшая первые три места в заезде, должна быть поставлены в закрытый парк для технического контроля и оставаться там в течение 30 минут после финиша победителя на случай протеста или дополнительного осмотра.

В любой момент соревнования может быть проведена проверка топлива. Гонщик, топливо которого не соответствует техническим требованиям, исключается из соревнования. Набранные им очки и призы аннулируются. Гонщик должен возместить все расходы по проведенному контролю топлива. К гонщику могут быть применены дополнительные санкции.

Если во время первичного технического контроля уровень шума окажется выше допустимого, то мототехника должна быть предъявлена для повторного контроля до начала заезда.

В любое время:

- 1) По требованию технической комиссии гонщик должен предоставить на технический контроль мотоцикл(ы), квадроцикл(ы), снегоход(ы), мотоцикл(ы) с гусеницей.

- 2) Гонщик несет ответственность за содержание мототехники в состоянии, соответствующим техническим требованиям.

5.11. Трасса.

Трассы и вся инфраструктура для обеспечения всероссийских соревнований инспектируются специалистами соответствующих комиссий (комитетов) по спортивным дисциплинам и лицензируются ОСФ.

Трассы и вся инфраструктура для соревнований регионального статуса инспектируются специалистами региональных спортивных федераций и лицензируются региональными спортивными федерациями.

Трасса для мотокросса, кросса на квадроциклах, снегоходах и мотоциклах с гусеницей может быть стационарной или временной и должна сооружаться только из естественных материалов (земля, песок, снег и т.п.).

Особое внимание уделяется дренажу пониженных участков трассы.

Разметка и исполнение трассы должны осуществляться исходя из обеспечения безопасности гонщиков и зрителей.

Все размеры трассы, указанные ниже, имеют рекомендательный характер и могут изменяться для повышения уровня безопасности или при наступлении форс-мажора.

Длина трассы для мотокросса и кросса на квадроциклах должна быть не менее 1,5 км, но не более 2 км. Ширина зоны безопасности между разметкой трассы маркерами и забором от зрителей зависит от планировки трассы и должны быть не менее 1 м.

Длина трассы для кросса на снегоходах и мотоциклах с гусеницей должна быть не менее 800 м.

Рекомендуется ширина трассы – 8 м. Реальная ширина трассы, ограниченная маркерами, в самом узком месте не должна быть менее 5 м. А для мотоциклов с коляской – менее 6 м. Минимальная ширина трассы на первом повороте должна быть не менее 10 м.

Трасса не должна раздваиваться препятствием (столбом, деревом и т.п.). Свободное вертикальное пространство между полотном трассы и любым возвышающимся над ней препятствием должно быть не менее 3 м.

Особое внимание с точки зрения безопасности гонщиков должно уделяться трамплинам и их конфигурации. Трамплины строятся с учётом того, чтобы в зоне приземления был уклон или плоская поверхность.

Разрывные прыжки запрещаются.

Конфигурация препятствий, предполагающих прыжки, строятся с учётом рекомендаций и под контролем компетентных специалистов.

Ширина трамплина в зоне приземления рекомендуется на метр шире, чем в зоне отрыва.

Трамплин должен быть обозначен габаритами – маркерами, прочими ударопоглощающими материалами. Использование автомобильных покрышек для обозначения габаритов трамплина запрещено.

Участки трассы типа «гребенка» запрещаются.

Участки трассы с волнообразной дорожкой могут быть включены в состав трассы, но не могут находиться на наклонной поверхности. Расстояние между пиками земляных волн должно быть 8 – 10 м. Высота волны ограничивается 80 см.

Трасса не должна проходить по скальной поверхности; поверхности, покрытой глубокой водой; включать прямые участки, позволяющие развивать очень высокую скорость. Средняя скорость на трассе не должна превышать 65 км/час.

Трасса для класса мотоциклов 50 см³ и класса 200 см³ должна быть облегченной. Средняя скорость на трассе не должна превышать 45 км/ч.

В соответствии со схемой трассы, все ее препятствия должны быть пронумерованы.

Трасса для суперкросса может быть стационарной или временной, под открытым небом или в крытом помещении и должна сооружаться только из естественных материалов (земля, песок, глина и т. п.). На трассах под открытым небом особое внимание должно уделяться отводу воды с пониженных участков. При проведении соревнований по суперкроссу на открытой местности допускается комбинированные участки трассы с включением элементов трассы мотокросса. 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.

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

Трасса для кросс-кантри, проходящая вне дороги общего пользования, должна быть «бездорожной», а минимальное разрешенное время должно составлять 1,5 часа и не превышать 4 часов и определяться дополнительным регламентом.

Рекомендуемая ширина трассы 6 метров, минимальная ширина в самом узком месте трассы 2 метра. В случае, если участки трассы включают в себя участки дорог общего пользования, на которых участники обязаны передвигаться в соответствии с правилами дорожного движения (ПДД),

Если маршрут соревнований должен проходить по труднопроходимой пересеченной местности и дорогам общего пользования, и иметь специальные точки контроля скорости и времени прохождения дистанции, то спортивная дисциплина «кросс-кантри» может проводиться в формате и по Правилам

спортивной дисциплины «моторалли» и определяться дополнительным регламентом.

5.12. Безопасность, разметка трассы.

Зоны старта и финиша, парк гонщиков огораживаются забором достаточной высоты и прочности во избежание несанкционированного прохода зрителей.

В местах, близких к трассе, предназначенных для гонщиков, механиков, тренеров, представителей и прессы, не допускается охрана с использованием собак.

Разметка, определяющая на трассе ширину для ведения гонки, производится гибкими пластиковыми маркерами, хорошо закрепленными в грунте, шириной от 5 см до 10 см и высотой 50 см, размещенными на расстоянии 10 – 12 м между собой или деревянными колышками (легко ломающимися) шириной до 5 см и высотой до 50 см, вбитыми с наклоном по ходу движения спортсменов, на расстоянии 10 – 12 м. Колышки могут соединяться легко рвущейся лентой (веревки запрещены).

В дополнение к пластиковым или деревянным маркерам, во избежание срезки трассы, для разделения смежных зон, для обеспечения безопасности в зоне вылета на трамплинах, могут использоваться соломенные тюки, поролоновые блоки, гибкие и легко разрушаемые рекламные конструкции.

Эти ударопоглощающие материалы располагаются за маркерами трека со стороны зоны безопасности.

Рекламные конструкции, расположенные по ходу движения спортсменов, устанавливаются на манер «рыбьей чешуи».

Для разметки трассы, преимущественно в местах, где возможна срезка трассы, могут использоваться земляные (снежные) валы. Высота земляного (снежного) вала должна быть не более 50 см. Верхний край земляного вала должен быть закругленным.

Любым из этих способов, в зависимости от необходимости, трасса размечается с наружной и внутренней сторон.

На трассе не разрешается использование шин, за исключением обозначения внутренней стороны круга (петли). При разметке могут использоваться только шины легковых автомобилей, размещенные в горизонтальном положении, при максимальной высоте до 500 мм.

Для их удерживания может быть использована только деревянная опора. Удерживающая деревянная опора не должна выступать за верхний край шин.

Между пластиковым забором наружной разметки трассы рекомендуется отгораживать пространство для устройства технологической дороги шириной, достаточной для проезда медицинской, спасательной, специальной техники и

прохода персонала по возможности в любую точку трассы. Это пространство – многофункционально.

Дорога (пространство) со стороны зрителей должна быть огорожена забором достаточной высоты, не препятствующим просмотру гонки.

В интересах безопасности гонщиков все препятствия в виде деревьев, столбов, стен, скал и т.п. должны закрываться тюками из соломы или иного ударопоглощающего материала.

На трассе не должно быть крупных камней. Камни, появившиеся в процессе гонки, должны убираться.

Обязанность организатора – обеспечить полив трассы. По необходимости трасса должна поливаться для поддержания полотна трассы на должном уровне, а также защиты спортсменов и зрителей от пыли. Система полива и способ должны удовлетворять полному поливу трассы в максимально короткое время, которое может быть ограничено (как перерыв между заездами).

Предварительный полив трассы зависит от конкретных погодных условий и производится под контролем комиссара по безопасности.

Трасса для суперкросса строится с учётом рекомендаций и под контролем компетентных специалистов. Препятствия строятся без ограничений, имеющихся в классическом мотокроссе. Трасса суперкросса размечается теми же средствами и способами, как и классического кросса.

Трасса для кросса на снегоходах и кросс мотоцикла с гусеницей должна иметь высоту снежной подушки не менее 60 см.

Между смежными участками трассы должно быть расстояние не менее 3 м, а если это невозможно из-за ограниченности пространства, то для разделения этих участков применяются способы защиты, описанные ранее для смежных участков классического кросса. При этом зона безопасности между участками должна быть не менее 1 м.

Между первым рядом мест размещения (сидений) зрителей и кромкой трассы должно быть безопасное расстояние. В случае, если соблюдение данного требования невозможно, то необходимое количество рядов сидений должно оставаться свободными.

Защита зрителей в этой зоне должна быть обеспечена наличием достаточно прочного и высокого забора или барьера (со стороны зрителей) и ударопоглощающего ограждения (со стороны трека).

5.13. Посты сигнализации на дистанции. Флагмаршалы.

По всей трассе должно быть достаточное количество постов флагмаршалов. Количество постов и их размещение должно быть таково, чтобы вся трасса находилась под их контролем.

Посты должны быть четко обозначены, хорошо видимы гонщикам, и обеспечивать необходимую безопасность работающим на них флагмаршалам.

Минимальный возраст флагмаршалов – 16 лет.

Флагмаршалы флагами информируют гонщиков о ситуации на трассе.

Комиссар по безопасности (организатор) должен составить список работающих на постах флагмаршалов, прошедших соответствующий инструктаж по безопасности, и передать его ГСК (главному судье). На каждом посту должен быть флагмаршал. Флагмаршал должен быть одет в форму или нагрудник нейтрального цвета (ни красного, ни желтого для того, чтобы не спутать с флагами). В помощь к флагмаршалам определяется вспомогательный персонал для оперативного реагирования.

При проведении первой свободной тренировки, флагмаршалы держат неподвижный желтый флаг первый круг по последнему спортсмену. Во время просмотрного круга перед заездом, флагмаршалы держат неподвижный желтый флаг.

Судьи на дистанции и флагмаршалы после окончания всех заездов должны оставаться в распоряжении главного судьи соревнования до истечения времени подачи протеста.

5.14. Зона механиков.

Рядом с трассой должна предусматриваться огороженная зона механиков, имеющая строго контролируемый вход из парка гонщиков.

Зона механиков должна располагаться на горизонтальной твердой поверхности и иметь ориентировочную длину 60 м и ширину 10 м.

Зона механиков должна быть хорошо видна гонщикам и не располагаться на повороте или вблизи трамплина.

Зона механиков имеет строго определенные въезд с трассы, и выезд на трассу контролируемые судьями.

Вдоль всей зоны механиков, по центру, должен быть коридор (проезд), свободный от остановившихся гонщиков, стоящей мототехники, оборудования и персонала.

Остановка и все действия по оказанию любой помощи и ремонту в рамках правил разрешается только вне зоны коридора (проезда).

Высокая скорость проезда, агрессивная езда и обгон в зоне механиков запрещены.

В зоне механиков присутствие детей запрещено и не должно быть животных.

Спортсменам запрещается въезд в зону механиков через место выезда.

Спортсмен, пропустивший въезд в зону механиков, обязан идти на очередной круг.

В зоне механиков могут находиться только механики, тренеры и другие лица, имеющие на это право наличием пропуска.

Зона механиков оснащается одним или несколькими мониторами, показывающими время и место каждого гонщика во время тренировки и заезда.

Все лица, находящиеся в зоне механиков, должны быть опрятно одеты.

Курение в этой зоне запрещено.

В зоне механиков должны быть туалеты.

5.15. Дополнительные требования к трассам.

При проведении соревнований по суперкроссу с искусственным освещением освещенность трассы должна быть не менее 100 люкс.

На случай отключения электроэнергии должен быть автономный источник электропитания.

На соревнованиях в крытом помещении особое внимание должно уделяться системе вентиляции и отвода выхлопных газов.

5.16. Поведение спортсменов. Помощь на трассе.

С момента начала соревнований гонщикам, членам команд и представителям запрещается передвигаться по трассе на любых средствах передвижения. Осмотр трассы возможен только пешком.

Во время соревнований замена колясочника не разрешается.

Гонщики должны вести гонку в пределах ширины трассы, размеченной маркерами или иными средствами.

Гонщики должны стартовать в экипировке, которая предусмотрена правилами или положением/регламентом соревнований.

При получении спортсменом медицинской помощи запрещается родственникам/членам команды, вмешиваться в работу медицинского персонала.

В любое время во время движения на мототехнике по трассе, если это не вызвано критической ситуацией, гонщику запрещается отпускать руль обеими руками.

Спортсмен, показывающий низкий уровень квалификации или создающий опасность для других гонщиков, может быть исключён из соревнований.

Направляясь в парк гонщиков или ремонтную зону, гонщик должен выбрать траекторию и скорость движения, которая не мешает движению по трассе остальных гонщиков.

При нахождении на тренировочной дорожке вся ответственность за все действия лежит только на спортсмене.

Во время тренировок и заездов любая посторонняя помощь гонщикам на трассе запрещается. Исключением являются случаи, когда помощь судьями на дистанции/флагмаршалами оказывается в интересах обеспечения безопасности.

Гонщик, получивший постороннюю помощь, пенализируется. Судьи на дистанции/флагмаршалы могут оказать помощь только в подъеме упавших мотоциклов, квадроциклов, снегоходов, мотоциклов с гусеницей и перемещении их в безопасное место.

Гонщику, производящему ремонт и настройку мотоцикла, квадроцикла, снегохода, мотоцикла с гусеницей вне зоны механиков, запрещена посторонняя помощь. Категорически запрещается оказывать помощь гонщику в запуске двигателя.

В особых случаях только по разрешению судей, для обеспечения безопасности в детских классах, допускается посторонняя помощь.

Консультации между членами команды и гонщиками во время тренировок и заездов возможны только в зоне механиков. Действия гонщика, останавливающегося сбоку трассы для консультаций с другими лицами, рассматриваются как посторонняя помощь.

Информирование спортсменов о времени, занимаемой позиции и рекомендациях, которые требуется донести спортсменам обслуживающим их персоналом, осуществляется посредством информационных досок или используя язык жестов, только из зоны механиков.

Связь с гонщиками по радио категорически запрещается.

Гонщики могут производить ремонтные работы, заменять глушитель и другие детали (кроме рамы, которая маркируется во время техосмотра), осуществлять заправку, замену экипировки только в зоне механиков или в предстартовом парке.

Гонщики, заехавшие во время просмотрового круга, отборочных или основных заездов в парк гонщиков, больше не могут продолжить данный заезд.

Запрещается срезать трассу. Любая намеренная 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 может продолжить движение дальше, стараясь вернуться на трассу как можно ближе к месту съезда с неё, не создавая опасность другим гонщикам.

Если гонщик ненамеренно вышел за пределы трассы и получил преимущество, но не улучшил позиции, он теряет одну позицию.

Если гонщик ненамеренно вышел за пределы трассы и получил преимущество в позициях, он теряет полученные позиции и плюс одна.

5.17. Официальные сигналы. Таблица 28.

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

Таблица 28

Флаг	Значение
Красный флаг	<p>Всем обязательно остановиться.</p> <p>Все экстренные остановки соревнований сигнализируются красным флагом.</p> <p>Массовые фальстарты сигнализируются красным флагом</p>
Черный флаг и табличка с номером гонщика	Остановиться данному гонщику
Неподвижный желтый флаг	Опасность, снизить скорость, будьте внимательны и осторожны
Отмашка желтым флагом (развивающийся желтый флаг)	<p>Непосредственная опасность, снизить скорость и быть готовым остановиться.</p> <p>Обгон и прыжки запрещены</p>
Отмашка синим флагом	<p>Внимание: вас обгоняет гонщик, идущий на круг впереди.</p> <p>Продолжать движение по своей траектории.</p> <p>Синим флагом должны пользоваться дополнительные судьи, только специалисты по данному флагу</p>
Зеленый флаг	Используется только судьей на старте
Клетчатый черно-белый флаг	Конец тренировки/гонки
Белый флаг с красным крестом по диагонали	На трассе работает медицинская бригада, снизить скорость и быть готовым остановиться. Обгон и прыжки запрещены.

(должен находиться на каждом посту флагмаршала)	Медицинский флаг имеет преимущество над неподвижным и развивающимся жёлтым флагом
---	---

Наказания гонщиков за неподчинение сигналам развивающегося желтого флага и медицинского флага:

- 1) За первичное нарушение – понижение на 2 позиции.
- 2) Повторное нарушение – понижение на 10 позиций.

Протест по принятым решениям не принимается.

Неподчинение сигнализации флагами фиксируется лицами основного судейского состава.

Для принятия решения по всем нарушениям, включая нарушения флаговой сигнализации может рассматриваться только видеозапись, предоставленная официальными лицами.

5.18. Тренировки.

Спортсмены, успешно прошедшие регистрацию, документальный контроль и технический контроль мототехники, допускаются к тренировкам. Тренировки начинаются со свободной тренировки.

Продолжительность свободной тренировки и/или официальной тренировки определяется в расписании соревнований.

Во время свободной тренировки происходит знакомство с трассой и ее особенностями. Эта тренировка является частью соревнования и не должна восприниматься гонщиками как преддверие мероприятия. Изучение и знание особенностей трассы спортсменами является важнейшим фактором их безопасности.

Свободная и официальная тренировки с засечкой времени могут быть объединены согласно Регламента или по решению Жюри (главного судьи). В случае объединения во второй половине объединенной тренировки, показывается зеленый флаг, сигнализирующий о начале хронометража. Если нет условного деления совмещенной тренировки показом зеленого флага, то любое лучшее время круга, показанное спортсменом на объединенной тренировке, является квалифицирующим для выхода на старт.

Для участия в тренировке допускается деление гонщиков на две группы. В случае, если количество гонщиков нечетное, то в группе «А» должно быть на одного гонщика больше, чем в группе «Б».

Распределение гонщиков по группам осуществляется по жеребьевке.

Очередность выезда спортсменов на старт гонки осуществляется по результатам официальной тренировки с засечкой времени, отборочных заездов, жеребьевки и других критериев по решению Жюри (главного судьи).

Если гонщик во время засечки времени ненамеренно вышел за пределы трассы и получил преимущество, то он теряет время лучшего круга.

Если гонщик беспричинно произвел остановку на трассе во время квалификации по времени, то он теряет время лучшего круга.

Во время тренировок в день соревнований предусматривается проба старта. Во время процедуры опробования старта в стартовой зоне имеют право находиться только спортсмены.

Включать блокирующие устройства передней вилки разрешается только на подъезде к старту.

При внесении изменений в трассу после окончания тренировок, гонщикам до старта для ознакомления с изменениями трассы предоставляется просмотрный круг. Спортсмен, выехавший на просмотрный круг, может двигаться только по трассе.

Массовый старт при опробовании старта, свободной и официальной тренировок запрещен.

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, оговаривается в положении (регламенте) о соревновании. Два гонщика или два экипажа являются запасными.

5.19. Порядок старта. Старт флагом.

Процедура в зоне ожидания (предстартовом парке) перед каждым стартом:

Таблица 29

За 25 мин. до старта	<p>Открывается зона ожидания.</p> <p>Гонщики самостоятельно могут приготовить места перед стартовой машинкой.</p> <p>При использовании на старте металлических стартовых платформ запрещается выход спортсменов и обслуживающего их персонала на платформы. Выбор стартового места спортсменами производится визуально из-за противооткатного бруса.</p> <p>Запрещается использование любых технических средств и полив стартового места.</p> <p>Посторонняя помощь запрещена.</p>
За 12 мин. до старта	<p>за 2 минуты до закрытия предстартового парка, показывается табло с цифрой «2». Показ цифры «2»</p>

	означает, что до закрытия предстартового парка и выезда на просмотровый круг осталось 2 минуты.
За 10 мин. до старта	<p>Вся мототехника должна быть поставлена в зону ожидания.</p> <p>Нарушившие это правило, исключаются из данного заезда и заменяются резервными гонщиками/экипажами (максимум два).</p> <p>В случае отсутствия резервных гонщиков, решение о допуске опоздавших в предстартовый парк и с просмотрового круга принимает главный судья.</p> <p>Решение главного судьи может быть следующим – допуск спортсмена на старт с гандикапом 10 сек.</p> <p>В случае если запланирован круг осмотра, спортсмены выезжают на него по желанию. При неблагоприятных погодных условиях круг осмотра может не проводиться.</p> <p>Во время просмотрового круга запрещается проба старта, въезжать в зону механиков и парк гонщиков.</p> <p>Все технические проблемы, возникшие на просмотровом круге, устраняются в зоне ожидания</p>
За 5 мин до старта	показывается табло с цифрой «1». Это означает, что выезд к стартовой машинке будет через 1 минуту.
За 7 мин. до старта	Выезд из зоны ожидания на просмотровый круг запрещён.
За 4 мин. до старта	<p>Гонщики должны вернуться с просмотрового круга в зону ожидания.</p> <p>По сигналу гонщики начинают занимать стартовые места.</p> <p>Механики и сопровождающие лица покидают предстартовый парк.</p> <p>Стартовые блокираторы передней вилки включаются в предстартовом парке.</p>
За 15 сек. до старта (показ	<p>Въезд гонщика на старт запрещён.</p> <p>Любые перемещения мотоцикла на стартовой позиции с момента показа таблички «15» запрещены.</p>

сигнальной таблички)	Гонщик, имеющий технические проблемы, может выйти на старт только после его завершения
----------------------	--

Если количество стартующих гонщиков меньше, чем секций стартовой машины, то незадействованные стартовые места отгораживаются.

У стартовой машины спортсмен занимает место по центру стартовой секции.

После того как гонщик занял место на старте, он не может менять это место, возвращаться в зону ожидания или получать помощь до момента старта.

Если у гонщика возникли технические проблемы на старте, он должен ожидать помощи до завершения всей процедуры старта. Только после этого он может получить помощь механика и принять старт.

Для облегчения старта разрешается пользоваться специальными упорами (подставками) для ног, не создающими препятствий другим спортсменам.

Порядок выхода гонщиков на старт всех заездов определяется по результатам квалификационных заездов или квалификационной тренировки с засечкой времени. В случае деления на группы, 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», четвертым – гонщик, имеющий второе время в группе «Б» и т.д.

Если засечка времени отсутствует, то проводятся отборочные заезды. В этом случае первым выходит лучший гонщик из группы «А», вторым – лучший гонщик из группы «Б» и т.д. Спортсмены, не участвующие в квалификационной тренировке/отборочных заездах, могут быть допущены к участию в финальных заездах по решению жюри/главного судьи.

В случае невозможности проведения отборочных заездов/тренировок, спортсмены на старт первого заезда выезжают по жеребьевке, а на старт второго заезда – по результатам первого.

В стартовой зоне между стартовой машиной и противооткатным брусом запрещается находиться механикам, тренерам и иным лицам.

Нарушение этих правил пенализируются.

Старт дается общий с работающими и неработающими двигателями. Как только все гонщики займут места на старте, судья на старте фиксирует готовность спортсменов и поднимает зеленый флаг.

После этого стартер показывает табличку «15», по истечении 15 сек. показывает табличку «5», означающую, что после 5 сек. в период между пятью и десятью секундами будет приведена в действие стартовая машинка.

При подготовке к старту и в момент старта спортсмен не должен касаться стартовой машинки до её падения. Спортсмен коснувшийся передним колесом стартовую машинку до её падения, в момент показа табличек, считается совершившим фальстарт.

После общего старта, спортсмен пересёкший стартовую линию считается стартовавшим и рестарт не производится.

После общего старта, спортсмен, пересекший стартовую линию и имеющий технические проблемы на стартовой прямой, может получить помощь механика только с разрешения судьи, который укажет место для оказания помощи

В случае неисправности, или отсутствия стартовой машинки, старт снегоходов, старт мотоциклов с гусеницей, старт кросс- кантри, дается флагом

Вся процедура старта сохраняется.

Только после показа табло «5» по истечении 5 сек. в период между пятью и десятью секундами, стартер резко опускает поднятый вверх зеленый флаг, что является моментом старта.

Для кросс-кантри процедура старта указывается в регламенте.

5.20. Фальстарт

В случае массового фальстарта дается повторный старт. Гонщикам показывается красный флаг. Спортсмены должны вернуться в зону ожидания для повторного старта. Старт дается через возможно короткое время после показа красного флага.

По рекомендации главного судьи соревнований гонщик(-и), допустивший(-е) фальстарт может(-гут) быть исключен(-ы) из повторного старта, либо осуществлять процедуру старта с неработающим двигателем.

После фальстарта замена мототехники не разрешается и резервные гонщики не участвуют.

При индивидуальном фальстарте, гонщик(и), начавший(е) движение раньше стартового сигнала, наказывается(ются) понижением результата на 5 позиций.

5.21. Остановка заезда

Жюри (главный судья) по своей инициативе имеет право остановить любую тренировку или заезд раньше времени, аннулировать частично или полностью соревнование по соображениям безопасности или другим случаям наступления форс-мажора. В этом случае показывается красный флаг.

Если заезд остановлен до истечения 2-х кругов, спортсмены возвращаются в зону ожидания и заезд повторяется через возможно короткое время после показа красного флага.

Замена мототехники запрещена и резервные гонщики не участвуют. Гонщики, вернувшиеся в парк гонщиков, исключаются из участия в рестарте.

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 парк и новый старт будет дан через 30 мин. после показа красного флага. В этом случае разрешается заменять мототехнику, 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.

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

Если главный судья остановил заезд суперкросса 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 заезд остановлен на более поздней стадии, места определяются по результатам круга, предшествующего остановке заезда.

5.22. Финиш

Окончание заезда каждым участником соревнований фиксируется на линии финиша.

Финишем считается момент пересечения линии финиша наиболее выступающей вперед частью мототехники.

При пересечении финиша, гонщик / экипаж должен всегда находиться в контакте с мототехникой.

Время прохождения линии финиша при электронном контроле фиксируется прохождением электронной петли датчиком, установленном на мототехнике.

Считается финишировавшим гонщик (экипаж), толкающий неработающую мототехнику и пересекающий линию финиша без посторонней помощи, в застегнутом шлеме.

После пересечения линии финиша спортсмену запрещается резко сбрасывать скорость, останавливаться и отпускать руль обеими руками.

5.23. Результаты

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

Победителем заезда считается гонщик, который первым пересечет линию финиша.

Все гонщики, участвующие в заезде, будут классифицированы по количеству пройденных кругов.

Спортсмены, не прошедшие ни одного полного круга, не классифицируются.

Гонщики, имеющие равное количество пройденных кругов, классифицируются в соответствии с порядком пересечения линии финиша на последнем пройденном ими круге.

Контрольное время после финиша лидера:

5 мин. – в мотокроссе, кроссе на квадроциклах, снегоходах, мотоциклах с гусеницей;

2 мин. – в суперкроссе, а если трасса длиннее 1 км – 3 мин.

В случае, если финишный флаг был показан позже определённого регламентом момента (времени / круга), места в заезде определяются по моменту, указанному в регламенте без учета пройденных лишних кругов.

Если финишный флаг был показан ранее определенного регламентом момента (времени / круга), места в заезде определяются по порядку в заезде на момент показа финишного флага.

Если соревнование проводится в несколько этапов (заездов), его победителем считается гонщик, набравший наибольшее количество очков, независимо от числа заездов, которые он закончил. Регламентом многоэтапного соревнования определяется количество заездов, идущих в зачет такого многоэтапного соревнования. 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 этапа (заезда), а в случае повторного равенства – очки предпоследнего этапа (заезда) и т.д.

В каждом заезде классифицированным гонщикам начисляются следующие очки:

Суперкросс, кросс на квадроциклах, кросс на снегоходах,
мотокросс, монокросс с коляской, таблица 30.

Таблица 30

Место	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Очки	25	22	20	18	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

Кросс – мотоцикл с гусеницей., таблица 31.

Таблица 31

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

При равенстве очков преимущество будет иметь спортсмен, имеющий лучший результат в любом из заездов. При дальнейшем равенстве – имеющий лучший результат во втором заезде.

В соревнованиях, проводимых в несколько заездов, допускается определять их победителя по наименьшей сумме мест, занятых в заездах, что указывается в положении (регламенте) о соревнованиях.

Таблица 32

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

При равенстве мест преимущество будет иметь спортсмен, имеющий лучший результат в любом из заездов. При дальнейшем равенстве – имеющий лучший результат во втором заезде.

Гонщик, не получивший результата в одном из зачетных заездов, классифицируется после гонщиков, имеющих результат 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.

Командные результаты.

Результаты команд определяются по одному из двух нижеуказанных условий.

1. По сумме очков, начисленных за личные результаты членам команды, в соответствии с таблицей 33:

Таблица 33

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

2. По минимальной сумме очков, начисленных членам команды за занятое место. Например: за 1-е место – 1 очко, за второе место – 2 очка, за третье место – 3 очка и т.д.

Таблица 34

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

Порядок определения итоговых мест указывается в положении (регламенте) о соревновании.

Определение личных мест по итогам командных соревнований учитывается только для присвоения спортивных званий и разрядов.

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

5.24. Технические требования к мотоциклам, квадроциклам, снегоходам и мотоциклам с гусеницей.

Нижеследующие технические требования предъявляются к мотоциклам, квадроциклам, снегоходам и мотоциклам с гусеницей всех групп и классов на всех соревнованиях, если иное не оговорено отдельно в положении о соревновании (например, мотоциклы с электрическими двигателями).

Количество цилиндров определяется количеством камер сгорания. В классе 125 см³ допускаются только одноцилиндровые двигатели.

Запрещается применение титана для изготовления рамы, передней вилки, руля, маятника заднего колеса и колес.

Для всех осей запрещается использование легких сплавов. 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.

Ведущая (моторная) звездочка цепного привода заднего колеса должна закрываться щитком.

5.24.1. Выхлопные трубы.

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.

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 неудобства для колясочника или других гонщиков.

5.24.2. Руль.

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

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 гибкого, нехрупкого материала.

Запрещается ремонт рулей из легких сплавов путем сварки.

5.24.3. Рычаги.

Все рычаги управления (сцепления, тормозов и т.д.) должны оканчиваться шариком диаметром не менее 19 мм, который может быть также расплюснен, но в любом случае его края должны быть закруглены, и толщина расплюсненной части должна быть не менее 14 мм. Шарик должен составлять одно целое с рычагом.

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

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

5.24.4. Дроссельная заслонка и прерыватель зажигания.

При отпуске ручки управления дроссельной заслонкой она должна закрываться сама.

Мотоциклы с коляской, квадроциклы и снегоходы должны оборудоваться прерывателем зажигания, который в случае неожиданного отделения спортсмена от спортивно-технического средства, должен разрывать первичную цепь зажигания. Прерыватель должен располагаться на руле и

приводиться в действие неэластичным шнуром соответствующей длины и толщины, который крепится к правой руке спортсмена.

Допускается шнур, свернутый в спираль длиной не более 1 м.

На мотоциклах-одиночках прерыватель должен устанавливаться на левой или правой стороне руля в пределах досягаемости от рукоятки для быстрой остановки двигателя.

5.24.5. Подножки.

Подножки должны быть откидывающиеся с автоматическим возвратом и закруглены на концах радиусом не менее 8 мм.

5.24.6. Тормоза.

Все мотоциклы и квадроциклы должны иметь не менее 2 отдельно действующих тормозов. Снегоходы и мотоциклы с гусеницей должны иметь один действующий тормоз.

5.24.7. Грязевые щитки и защита колес.

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. Щитки должны быть только из гибкого материала (например, пластика).

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

5.24.8. Колеса, обода и шины.

Все шины измеряются на колесе в сборе при давлении 1 кг/см².

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

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 9 мм от поверхности шины (шашки), с плоской цилиндрической верхней частью диаметром не менее 2,5 мм. Это оговаривается в положении.

5.24.9. Дополнительные спецификации для мотоциклов с коляской.

Привод должен осуществляться только на заднее колесо мотоцикла.

Руль прочно крепится к верхней траверсе вилки переднего колеса.

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

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

Дорожный просвет мотоцикла с коляской при полной нагрузке не должен быть менее 175 мм. Расстояние между колями 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 со стороны, противоположной от коляски, не должна отстоять более чем на 330 мм от осевой линии мотоцикла. Выхлопная труба, установленная со стороны коляски не должна выступать за габариты задней линии рамы коляски. Конец выхлопной трубы не должен выходить за вертикаль касательную к задней части заднего колеса мотоцикла или заднего края коляски, если коляска короче мотоцикла.

5.24.10. Номерные таблички (знаки).

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).

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. У мотоцикла с коляской номерной знак крепится с наружной стороны коляски. Вместо съемных табличек разрешается наносить матовой краской фон такого же размера.

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. Должна использоваться английская система написания, т.е. единица как палка, семерка – без поперечной палочки. В случае возникновения споров о читаемости номерных табличек, решение технического комиссара является окончательным.

В зависимости от класса мототехники и вида соревнований устанавливаются различные цвета фона и цифр номерных табличек, в соответствии с техническими требованиями ФИМ.

5.24.11. Топливо и смазочные материалы.

Разрешается использование только неэтилированного бензина с октановым числом не выше 102. К топливу не разрешаются никакие добавки, кроме масел. Бензо-масляная смесь для двухтактных двигателей не должна иметь большее октановое число, чем у исходного бензина. В качестве окислителя может использоваться только атмосферный воздух.

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

Максимально допустимый уровень шума мотоциклов-одиночек, в соответствии с техническими требованиями ФИМ. Замер шума производится при работающем двигателе и выключенной передаче.

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.

Приборы для замера шума должны соответствовать требованиям ОСФ.

5.25. Экипировка спортсменов.

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

Шлем установленного образца в хорошем состоянии, брюки и перчатки из прочного материала, мотоботы из кожи или равнозначного материала, рубашка из соответствующего материала, защитные средства для тела, защитные очки из небьющегося материала. Ювелирные изделия, бижутерия и украшения (такие как цепочки и т. п.) должны быть сняты или надежно закреплены (спрятаны) под одеждой. Длинные волосы должны быть убраны под шлем.

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.

Во время тренировок и гонки обязательно наличие легко читаемого стартового номера на спине.

6. СПОРТИВНАЯ ДИСЦИПЛИНА «МОТОКРОСС – ФРИСТАЙЛ»

6.1. Общие положения. Терминология

Мотокросс-фристайл (далее – мотофристайл) – спортивная дисциплина мотоциклетного спорта, – соревнования на мотоциклах, квадроциклах и снегоходах в которых оценивается мастерство выполнения трюков спортсменами во время прыжков со специально подготовленных трамплинов за определенный промежуток времени.

В мотофристайле соревнования проводятся в пяти дисциплинах:

Мотофристайл (freestyle motocross) – В определенный лимит времени (как правило, 2 минуты) спортсмен должен выполнить свою программу, состоящую из серии трюков, стремясь выполнить максимальное число трюков.

Лучший трюк (Best Trick Contest) – соревнование на лучший трюк.

Каждому спортсмену дается право на две попытки для выполнения трюка. Трюк может быть один и тот же, или два разных. В зачет идет наилучший результат.

Прыжки в высоту (Step Up – амер., Highest Air – европ.) – соревнование на прыжки в высоту через планку.

Каждый спортсмен имеет две попытки на взятие высоты. Побеждает тот, кто прыгнет выше всех, начиная, как правило, с высоты 9 метров (30 футов).

Лучший трюк «Whip» (Best Whip Contest) – это соревнование на лучшее выполнение трюка «Whip», который заключается в том, чтобы расположить мотоцикл в полете максимально горизонтально. Победителем будет считаться тот, кто лучше справится с этой задачей.

Скорость и стиль (Speed and style – амер., Race and Style – европ.) это одновременный заезд двух спортсменов по кроссовой трассе. В зачет идет как время прохождения трассы, так и количество, сложность и качество выполнения трюков.

Трамплин / рампа (ramp) – металлическая конструкция, предназначенная для совершения прыжка

Приземление (landing) – вторая часть трамплина, предназначенная для безопасного приземления спортсмена после прыжка

6.2. Возрастные группы. Таблица 35.

Таблица 35

Спортивная дисциплина	Возраст участников
мотокросс - фристайл	Мужчины, женщины (15 лет и старше)

Для участия в спортивных соревнованиях указанное минимальное количество лет спортсмен должен достичь до дня начала спортивного соревнования.

6.3. Допуск к участию в соревнованиях.

К соревнованиям допускаются спортсмены с соответствующими лицензиями ОСФ и прошедшие административные проверки.

Спортсмен должен подтвердить необходимый навык фристайл-мотокросса для получения спортивной лицензии.

В заявке на участие в соревнованиях должна быть указана информация о спортсмене, команде, мотоцикле (квадроцикле, снегоходе), оформлена на бланке, прилагаемом к регламенту соревнования, и подтверждена его подписью.

6.4. Мототехника. Экипировка. Технический контроль и медицинский осмотр.

К соревнованиям допускаются мотоциклы, предназначенные для мотокросса не менее 125 см³ (2-тактный), спортивные квадроциклы и снегоходы группы Е. Спортсмен может производить тюнинг своего мотоцикла, но при этом должны соблюдаться следующие требования:

6.4.1. Передние и задние крылья могут быть сокращены, но заднее крыло всегда должно покрывать раму.

6.4.2. Боковой пластик может быть изменен или частично удален (отверстия), чтобы захватить мотоцикл.

6.4.3. Передние и задние крылья, крышки радиатора и номерные знаки должны быть изготовлены из гибких материалов.

6.4.4. Использование углеродных композиционных материалов для передних и задних крыльев, крышки радиатора и номерные знаки запрещены.

6.4.5. Площадки защиты руля рекомендуется.

6.4.6. Короткие тормоза и рычаги сцепления могут быть использованы, но обязательно наличие шара, являющегося неотъемлемой частью рычага (минимальный диаметр 16 мм).

6.4.7. Острые края запрещены.

Судьи имеют право не допустить, или исключить из соревнования мототехнику, которая, по их мнению, считается небезопасной.

Мототехника, заявленная на соревнование, должна пройти входной технический осмотр. На техническом осмотре должна быть предъявлена экипировка спортсмена: шлем, иное защитное оборудование, требуемое по регламенту соревнования.

Шлемы должны соответствовать международным стандартам, иметь соответствующие идентификационные таблички (наклейки, стикеры и прочее).

Штаны и перчатки должны быть из прочного материала, мотоботы из кожи или другого равноценного материала, майки с короткими рукавами не допускаются.

Очки, защита груди и шеи, наколенники, налокотники и т.д. настоятельно рекомендуются.

Перед началом соревнования, а также в случае падения, и в иных случаях по требованию главного судьи, спортсмены обязаны пройти медицинский осмотр, и предоставить спортивную технику, экипировку и оборудование для повторного технического осмотра.

6.5. Требования к месту проведения, трамплинам и приземлениям.

6.5.1. Соревнования проводятся, как на открытых площадках с твердым покрытием, так и на стадионах, в дневное время суток и/или вечернее время при искусственном освещении.

6.5.2. Если соревнования проводятся не на стадионе, то место проведения должно выбираться из условия возможности просмотра соревнования максимальным количеством зрителей.

6.5.3. Место проведения представляет собой ровную площадку с твердым покрытием и установленных на ней искусственных препятствий «трамплинов» (рамп) и «приземлений», выполненных из грунта или иных материалов, а также зоны ожидания и зоны парковки спортсменов.

6.5.4. Конструкции рамп, приземлений и их размещение на трассе Главный судья должен обсудить с участвующими спортсменами, и, при необходимости, внести изменения.

6.5.5. Рекомендуемые размеры трамплинов и приземлений.

Таблица 36

Размеры в метрах	минимальный	максимальный
Высота рамп	2,50	3,20
Радиус между рампами	5,50	12,00
Ширина рамп	0,80	без ограничений
Высота приземления	4,00	4,50

Ширина верхней части приемника	5,75	без ограничений
Расстояние между рампой и приемником	10,00	28,00

Высота арены над зоной прыжка не менее 14 м.

После прыжка должна быть предусмотрена зона торможения (без контруклона) длиной не менее 17 м.

6.6. Порядок проведения соревнований.

6.6.1. Программа соревнований, публикуется в регламенте и может включать в себя квалификационные сессии, официальные тренировки и финал. Если количество спортсменов превышает 12, рекомендуется проведение предварительных квалификационных сессий. Порядок выхода спортсменов на старт определяется по результатам предварительных квалификационных сессий.

6.6.2. Для того чтобы быть включенными в список участников соревнований, все спортсмены обязаны участвовать в официальных тренировках. Спортсменам рекомендуется выполнить несколько тренировочных заездов в течение этих официальных тренировок. Если мероприятие проводится в два дня, то участие в официальных тренировках второго дня является обязательным.

6.6.3. Брифинг должен быть проведен главным судьей с директором соревнований, с судьями на дистанции, главным врачом, спортсменами и другими лицами, участвующими в соревновании, до начала официальной тренировки. Все указанные лица обязаны присутствовать на брифинге. На брифинге главный судья должен объявить формат мероприятия, схему движения участников соревнований, правила безопасности и расписание соревнования.

6.6.4. В заезде участвует только один спортсмен.

6.6.5. Спортсмен начинает заезд по указанию судьи на дистанции, находящегося на выходе из зоны ожидания.

6.6.6. В течение установленного регламентом времени спортсмен должен совершить серии прыжков. Отсчет времени начинается с момента выезда спортсмена на рампу для прыжка, и заканчивается по истечении отведенного времени.

6.6.7. Если передняя часть мототехники въезжает на рампу, то этот прыжок будет считаться последним независимо от времени приземления.

6.6.8. Запрещается помощь посторонних лиц спортсменам во время тренировки и квалификационного заезда, за исключением помощи судей, в

целях выполнения своих обязанностей и в интересах обеспечения безопасности участников заездов.

6.7. Обеспечение безопасности.

План обеспечения безопасности, включая план эвакуации пострадавших спортсменов должен быть утвержден до начала мероприятия главным врачом и главным судьей соревнований.

План обеспечения безопасности должен предусматривать наличие не менее двух бригад скорой медицинской помощи, которые подчиняются главному врачу соревнований.

План обеспечения безопасности должен определять порядок действий в случае возникновения чрезвычайных ситуаций (аварии, пожара и т.д.) и согласован организатором соревнования и службой безопасности.

Главный судья имеет право по собственной инициативе, из соображений безопасности, или по другим форс-мажорным обстоятельствам прекратить тренировку и/или квалификационный заезд, а также отменить часть или все мероприятие.

6.8. Парк участников мотокросс-фристайла.

6.8.1. Зона размещения спортивной техники и спортсменов должна быть расположена на твердой поверхности. Зона размещения спортивной техники и спортсменов должна иметь ограждение от посторонних лиц. Доступ в данную зону аккредитованных лиц мероприятия должен быть организован надлежащим образом.

6.8.2. Зона ожидания должна иметь ограждение и располагаться рядом с выездом в парк для свободного доступа спортсменам на въезд-выезд. Зона должна быть разделена на въезд и выезд, контролируемые судьями соревнований.

6.8.3. Площадка, предназначенная для парка, должна быть расположена на горизонтальной твердой поверхности. Материалы, используемые для строительства парка, должны быть естественными (песок, глина или противоскользящими материалами резина, ковролин на резиновой основе и т.д.). Покрытие парка должно быть твердым для обеспечения надежного сцепления спортивной техники с поверхностью покрытия. Запрещено использование бетона или мощеных поверхностей на разгон и зоны торможения. Тем не менее, проезды к техническим зонам и объектам могут осуществляться по бетону и/или по мощеным поверхностям. Для зоны разгона на рампе используется металлическая сетка, «просечка».

6.8.4. Зона разгона, ведущая к пандусам и рампам, должна быть достаточно длинной, чтобы дать спортсменам среднего уровня возможность развить необходимую скорость для выполнения своей программы.

6.8.5. Рампы должны быть только металлическими, деревянные конструкции не допускаются. Поверхности рамп могут быть из фанеры, но при этом обязательно наличие сверху металлической сетки «просечки».

6.8.6. Вертикальные препятствия (стены и т.д.) в зоне торможения должны быть защищены огнестойкими «матами».

6.8.7. С каждой стороны парка должна быть достаточно широкая нейтральная зона безопасности для обеспечения доступа медицинского персонала, машины скорой помощи к пострадавшим.

6.8.8. Зона зрителей должна быть расположена за нейтральной зоной безопасности и отделена забором или сеткой ограждения.

6.9. Сигнализация, информация.

6.9.1. На месте проведения соревнований должна иметься звуковая система для спортсменов и зрителей.

6.9.2. В парке должно быть размещено табло и часы, показывающие официальные результаты и время. Часы должны быть видны спортсменам во время исполнения их программы. Циферблат часов должен показывать не менее трех цифр.

6.9.3. Судьи на дистанции должны находиться в начале зоны разгона и зоны торможения. Судьи на дистанции располагаются в определенных зонах таким образом, чтобы контролировать всю зону.

6.9.4. Сигналы подаются с помощью флагов размером 75 х 60 см и имеют следующее значение:

- 1) Зеленый флаг – начало выступления спортсменов;
- 2) Красный флаг – спортсмен может сделать завершающий прыжок, а потом остановиться;
- 3) Красный мигающий световой сигнал в течение 20 секунд – спортсмен должен сделать прыжок, за который получает «двойные» очки.

6.10. Определение результатов соревнований.

Жюри, а в его отсутствие – главный судья оценивает выступление каждого спортсмена в баллах в соответствии со следующими критериями.

6.10.1. Индивидуальные результаты прыжка:

- Последовательность и сложность прыжков (каждый прыжок оценивается от 0 до 10 баллов). В зависимости от местоположения, времени заезда и количества прыжков должны быть выполнены в квалификации (например, 60 секунд и 7 прыжков (необходимый минимум) + «двойной» в квалификации и 90 секунд и 10 прыжков (необходимый минимум) + «двойной» в финале). В этом случае должно быть минимальное число трюков: 7 в квалификации и 10 в финале + «двойной». Спортсмен делает два дополнительных прыжка

в течение времени выполнения заезда, а затем + «двойной». Из них 9 (в квалификации)/12 (в финале), только лучшие баллы 7/10 прыжков будут засчитаны в общий счет прыжков, а две низшие оценки прыжка учитываться не будут;

- «DoubleUp» (от 0 до 20 баллов). Чтобы были присуждены очки по шкале из 20 баллов, «DoubleUp» должен быть сделан в течение 20 секунд после окончания времени выполнения программы. Если спортсмен начинает «двойной» между 20 и 35 секунд после истечения установленного времени, то будет считаться по 10-балльной шкале. Если спортсмен начал «двойной» позже чем на 35 секунд после отведенного времени выступления, то будет 0 баллов.

6.10.2. Общие оценки:

- использование трека (пункты от 0 до 20 и более). Оценка «Трек» ставится за максимальное использование препятствий в парке, не стандартная траектория движения;
- вариации, разнообразность (от 0 до 20 и более). Оценка «Вариация» ставится в соответствии с количеством и разнообразием прыжков, которые должны быть выполнены;
- личная оценка, плавность движения (от 0 до 20 и более). «Личная оценка» ставится за «шоу» и «стиль» спортсмена. Оценка этой категории начинается, как только спортсмен выходит на арену для заезда;
- технические ошибки, снижение баллов с 20 до 0. Очки снижаются за несовершенное выполнение трюков и за любые технические огрехи (даже если спортсмен выполняет большее количество прыжков, чем необходимо).

6.10.3. После первой официальной тренировки и до начала второй официальной тренировки главный судья мероприятия объявляет:

- выделенное время для прыжков;
- минимальное количество прыжков, необходимых для квалификации и финала;
- время, отведенное для «DoubleUp»;
- баллы за «использования трека»;
- какой «вариант» начисления применяются.

6.10.4. Оценка выполнения.

Члены Жюри оценивают выступление спортсменов. Самый высокий и низкий баллы исключаются, а из оставшихся баллов формируется средний балл, который идет в зачет участнику соревнований.

В квалификации применяется следующая процедура:

1) Голосование судей учитывается следующим образом: (5 судей = 5 голосов). Большинство голосов судей определит итоговое положение спортсмена в квалификации;

2) Если судьи одинаково оценивают спортсменов в квалификации, основная оценка будет определяться по итоговой турнирной таблице;

3) Если равенство очков все еще сохраняется, квалификация результатов предыдущих мероприятий будет определяться итоговой турнирной таблицей.

В финале соревнований применяется следующая процедура:

1) 5 голосов судей в соответствии с количеством очков будет учитываться следующим образом (5 судей = 5 голосов). Большинство голосов судей определит итоговое положение спортсмена в финале;

2) Если равенство очков у спортсменов по-прежнему существует, финал будет определяться по итоговой турнирной таблице;

3) Если равенство очков все еще сохраняется, результат определяется по турнирной таблице.

Таблица для начисления баллов в мотокросс-фристайле.

Таблица 37

Баллы	Наименование трюков (русское/английское)					
10	360 градусов с щелчком ног <i>360 + Heel Clicker</i>	360 градусов «нак нак» <i>360 + Nac Nac</i>	360 градусов с индийским ветром <i>360+Indian Air</i>	Двойное сальто <i>Double Flip</i>	Лоза <i>Electric Death</i>	Вольт <i>Volt</i>
	Сальто + атака харта <i>Flip Hart Attack</i>	Сальто с двойным захватом сиденья <i>Flip Double Seat Grab</i>	Сальто + повиснуть над утесом <i>Flip Cliff Hanger</i>	Вращение на 540 градусов + супермен <i>540 + Superman</i>	Сальто мотоцикла <i>Bike Flip</i>	
9	Супер сальто с захватом сиденья <i>Flip Seat Grab</i>	Супер сальто с захватом сиденья и индийским ветром <i>Flip Seat Grab Indian Air</i>	Сальто + Цунами <i>Ruller Flip</i>	Сальто + шаолинь <i>Flip+ Shaolin</i>	Сальто с цунами и индийским ветром <i>Tsunami Indian Air Flip</i>	Сальто + мичман <i>Stripper Flip</i>

	360 градусов 360°	540 градусов 540°				
8	Супер сальто <i>Super Flip</i>	Супер сальто с индийским ветром <i>Super Flip + Indian Air</i>	Сальто с мостиком <i>Cordova Flip</i>	Боковое сальто с отпусанием одной руки <i>Under Flip + One Hand</i>	Боковое сальто с нак наком <i>Under Flip + Nac Nac</i>	Сальто приземле ние без рук <i>Flip No Hand Lander</i>
7	Сальто с отпусанием рук <i>No Hand Flip</i>	Сальто с отпусанием ног кан- каном <i>Flip No Footed Can Can</i>	Сальто щелкнув ногами <i>Heel Clicker Flip</i>	Боковое сальто <i>Under Flip</i>		
6	Сальто с отпусанием одной руки <i>Flip One Hand</i>	Сальто с отпусанием ног <i>Flip No Foot</i>	Сальто с нак- наком <i>Flip Nac Nac</i>	Сальто с кан-каном <i>Flip Can Can</i>	Святой захват <i>Holy Grab</i>	Флинстоу н <i>Flinstone</i>
5	Длинное сальто <i>Long Flip</i>	Поцелуй крыла <i>Kiss Of Death</i>	Супермен скала <i>Superman Cliff</i>	Цунами <i>Tsunami</i>		
4	Атака харта на одной руке <i>Hart Attack One Hand</i>	Короткое сальто <i>Flip</i>	Кнут <i>Whip</i>	Двойная атака харта <i>Double Hart Attack</i>	Двойная атака харта с индийски м ветром <i>Double Hart Attack Indian Air</i>	Скала <i>Rock Solid</i>
	Скала с индийски м ветром <i>Rock Solid Indian Air</i>	9 часов <i>9 O`Clock</i>				

3	Двойной супермен захват сиденья <i>Double Seat Grab</i>	Двойной супермен захват сиденья, индийский ветер <i>Double Seat Grab Indian Air</i>	9 часов захват сиденья <i>9 O`Clock Seat Grab</i>	Боковой индийский ветер с захватом сиденья <i>9 O`Clock Indian Air Seat Grab</i>	Шоу в сторону <i>Side Show</i>	Лежебока <i>Dead Body</i>
	Мичман <i>Stripper</i>					
2	Мостик <i>Cordova</i>	Шоу в сторону с одной рукой <i>Side Show One Hand</i>	Супермен <i>Superman</i>	Повиснуть над утесом <i>Cliff Hanger</i>	Супермен с захватом сиденья <i>Superman Seat Grab</i>	Индийский ветер схватив за сиденье <i>Superman Seat Grab Indian Air</i>
	Атака харта <i>Hart Attack</i>	Атака харта с индийским ветром <i>Hart Attack Indian Air</i>	Бархоп <i>Bar Hop</i>			
1	Отпускание одной руки <i>One Hand</i>	Отпускание рук <i>No Hand</i>	Отпускание ног <i>No Foot</i>	Звезда <i>Nothing</i>	Кан-кан <i>Can Can</i>	Бархоп одной ногой <i>Bar Hop One Foot</i>
	Обертывание <i></i>	Кан-кан уголок <i></i>	Индийский ветер <i>Indian Air</i>	Нак-нак <i>Nac Nac</i>	Бегущий человек <i>Running Man</i>	
0	Простой прыжок Dead Sailor					

7. СПОРТИВНЫЕ ДИСЦИПЛИНЫ, СОДЕРЖАЩИЕ В СВОЕМ НАИМЕНОВАНИИ СЛОВО «МОТОРАЛЛИ»

7.1. Определения и терминология

Моторалли – внедорожное соревнование, проходящее преимущественно по пересеченной местности и включающее в себя один или несколько специальных участков (СУ). В зависимости от протяженности маршрута и длительности соревнования подразделяются на бахи, ралли-рейды и марафоны.

7.1.1. Разновидности соревнований по моторалли:

7.1.1.1. **Ралли-рейд** – соревнование по моторалли, проходящее по пересеченной местности и дорогам общего пользования, и включающее в себя несколько специальных участков (СУ), маршрут которого проходит по территории одной или нескольких стран (при этом необходимо получить разрешение спортивных властей данных стран). Общая дистанция соревнования должна быть не более 3000 км. Продолжительность соревнования не более 7-и дней, (включая административные проверки – далее АП, входную техническую инспекцию – далее ВТИ, «Супер» специальный участок – далее ССУ и награждение). Общая дистанция СУ должна быть не более 1000 км.

7.1.1.2. **Баха** – соревнование по моторалли с максимальной общей дистанцией СУ не более 1000 км.

7.1.1.3. **Баха-спринт** – соревнование по моторалли, дистанция которого включает один или несколько СУ, которые начинаются и заканчиваются в одной и той же точке и проходятся гонщиками неоднократно. Максимальная общая дистанция СУ – 300 км.

7.1.1.4. **Марафон** – соревнование по моторалли, маршрут которого проходит по территории одной или нескольких стран с минимальной общей дистанцией СУ 2500 км и продолжительностью соревнования не более 15 дней, включая АП, ВТИ, ССУ и награждение.

7.1.1.5. **Моторалли – снегоходы** – соревнование по моторалли, которое проходит в зимнее время, маршрут которого проходит по пересеченной местности без заранее подготовленных снегоходных трасс.

7.1.2. **Маршрут Моторалли** – установленный организатором путь, которому должны следовать спортсмены от старта до финиша соревнования. Маршрут разделяется на этапы с одним или несколькими СУ.

7.1.2.1. Разделение маршрута на этапы должно быть осуществлено таким образом, чтобы большинство участников преодолевали их за светлое

время суток. Максимальная протяженность СУ не может превышать 600 км. Категорически запрещено давать старт СУ в темное время суток, за исключением искусственно освещенных трасс.

7.1.2.2. После вождения мототехники более 8 часов, обязателен отдых продолжительностью не менее 6 часов. Обязателен отдых не менее 18 часов после прохождения 10 этапов соревнования, если иное по предложению главного судьи не определит Жюри соревнования.

7.1.3. **Время проведения Моторалли:** любое соревнование начинается с административных проверок (АП) и/или входной технической инспекции (ВТИ), и заканчивается самым поздним из следующих моментов:

- истечение времени подачи протестов или окончание их слушания;
- окончание заключительной ТИ, если она проводится и после соревнований.

7.1.4. **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.

7.1.5. **Навигационная зона:** Часть маршрута, которая определяется пунктами контроля прохождения, обозначенными географически (широта и долгота). Маршрут между двумя точками прохождения, описанный в Дорожной книге, является необязательным, но настоятельно рекомендуемым.

7.1.6. **Дорожная секция (лиазон):** часть маршрута с нормой времени между двумя последовательными пунктами контроля времени. Скорость на дорожной секции не является фактором, определяющим классификацию.

7.1.7. **Специальный участок (СУ):** Хронометрируемая гонка, проводимая на пересеченной местности вне дорог общего пользования и/или на участках дорог, на которых временно ограничено/прекращено обычное дорожное движение.

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

7.1.9. **Дополнительное регламент (Регламент соревнования / Частный Регламент / Дополнительное положение)** – обязательный официальный документ, регламентирующий детали проведения конкретного соревнования.

7.1.10. **Норма времени:** на прохождение дорожной секции (лиазона) организатором устанавливается норма времени (в часах и минутах), соблюдение которой является обязательным. Участники соревнования, отклонившиеся от установленной нормы времени, пенализируются за каждую

минуту или часть минуты отклонения. Предельное время опоздания (время исключения), при превышении которого участник / экипаж подвергается фиксированной пенализации или исключению, для пунктов КВ составляет 30 минут, если дополнительным регламентом не определено иное. Так же дополнительным регламентом может быть определено предельное суммарное время опоздания на пункты КВ одного этапа, при превышении которого участник / экипаж подвергается фиксированной пенализации или исключению.

7.1.11. Максимально разрешенное время (норматив): Установленное организатором и указанное в маршрутном листе и контрольной карте максимальное время на преодоление участником отдельного СУ. Участник / экипаж, превысивший норматив, будет либо исключен из соревнований, либо к нему будет применена определённая регламентом фиксированная пенализация. Организатор не гарантирует работу судейских пунктов для участников соревнования, превысивших норматив.

7.1.12. Изменение максимально разрешенного времени: В соревнованиях по ралли-рейдам и марафонам, если более 50% участников соревнования не уложилось в максимально разрешённое время, установленное организатором на данном СУ, то данный норматив может быть увеличен решением Жюри по предложению главного судьи.

7.1.13. Реальное время: Время, реально затраченное участником соревнования на прохождение специального участка.

7.1.14. Регруппинг: Обозначенный в маршрутном листе перерыв, запланированный организатором для выполнения расписания и/или для перегруппировки участвующих в соревновании спортсменов/экипажей. Проводится между двумя пунктами контроля времени («входным» и «выходным» КВ – на месте перерыва). Время такого перерыва для различных участников может быть разным.

7.1.15. Нейтрализация: Участок маршрута или временной интервал, который не идет в зачет соревнования.

7.1.16. Закрытый Парк: Зона с ограниченным доступом и специальным режимом, находящаяся под контролем организатора и официальных лиц, предусмотренная регламентом соревнования.

7.1.17. Бюллетень: Официальное письменное сообщение, которое является неотъемлемой частью дополнительного (частного) регламента и предназначено для публикации изменений, пояснений и дополнений к последнему.

7.1.18. Информационная записка: Письменная информация, предоставляемая организатором и/или главным судьей участникам

соревнования, которые, после прочтения, должны подтвердить факт ознакомления подписью.

7.1.19. Брифинг: инструктаж, который проводится главным судьей или его заместителем. Участие в нем является обязательным для всех участников соревнования. Отсутствие на брифинге пенализируется.

7.1.20. Дорожная книга: Официальный документ, содержащий детальное описание маршрута в виде специальных символов, схем, словесного описания и т.п., на основании которого осуществляется движение по маршруту. В соревнованиях на снегоходах и мотоциклах с гусеницей дорожная книга может не применяться.

7.1.21. Маршрутный лист: Официальный документ, который полностью описывает проведение соревнования во времени. Маршрутный лист публикуется в составе дорожной книги или отдельным документом.

7.1.22. Контрольная карта / карнет: Форма, выдаваемая организатором, в которой отмечается факт и/или время прохождения судейских пунктов во время соревнования.

7.1.25. 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. Входное и выходное КВ бивуака могут быть совмещены в одну контрольную зону.

Если организатором не предусмотрены специальные ограждения территории, бивуак ограничивается воображаемым кругом радиусом до 500 м, центром которого будет являться построенная организатором структура соревнования.

Входное и выходное КВ бивуака могут быть совмещены в одну контрольную зону.

7.1.26. Фиксированная пенализация: санкция, в отдельных случаях применяемая для замены исключения из соревнования. Дает возможность наказанному участнику/экипажу соревнования продолжать соревнование в нормальных условиях. 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.

7.1.27. Применение фиксированной пенализации: Фиксированная пенализация выражается во времени, либо добавляемом к другим пенализациям, которыми уже наказан участник в соответствии с дополнительным регламентом соревнования, либо заменяя их с поглощением.

7.1.28. Ремонтные работы (ремонт): исправление повреждений, замена элементов, деталей и агрегатов, починка, а также любые регулировочные, смазочные, диагностические, заправочные работы и техническое обслуживание, проводимые силами участника соревнования / экипажа с возможным привлечением других соревнующихся участников / экипажей и с использованием материалов и инструментов, имеющихся у них при себе.

7.1.29. Сервис: любая помощь в ремонтных работах, оказанная не участниками соревнования, а также использование или получение участниками любых материалов (твердых или жидких), запасных частей, инструментов или оборудования от лиц, не являющихся участниками соревнования.

7.1.30. Буксировка: перемещение одного транспортного средства другим и/или любые другие средства, заставляющие транспортное средство перемещаться, кроме обычных способов передвижения с помощью работы его двигателя или применения мускульной силы самого гонщика. Толкание транспортного средства руками участника, соревнующегося на данном транспортном средстве, буксировкой не считается.

7.1.31. Перевозка: любая транспортировка транспортного средства на расстояние более 100 м, при которой колеса не контактируют с покрытием, по которому осуществляется движение.

7.1.32. Точки GPS: Способ описания точки земной поверхности или объекта с помощью географических координат. Точки GPS применяются для навигации или для контроля прохождения дистанции.

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

7.2. Участники соревнования.

К соревнованиям по Моторалли допускаются:

Таблица 38

Спортивная дисциплина	Возраст участников
Моторалли – класс открытый	Мужчины, женщины (18 лет и старше)
Моторалли – квадроцикл	Мужчины, женщины (18 лет и старше)
Моторалли – класс 450	Мужчины, женщины (18 лет и старше)
Моторалли – мотовездеход	Мужчины, женщины (18 лет и старше)
Моторалли – снегоход	Мужчины, женщины (18 лет и старше)
Кросс-мотоцикл с гусеницей	Мужчины (16 лет и старше)

Для участия в спортивных соревнованиях указанное минимальное количество лет спортсменов должен достичь до дня начала спортивного соревнования.

7.3. Административные проверки (АП) и входная техническая инспекция (ВТИ), медицинский осмотр.

7.3.1. Все спортсмены, принимающие участие в соревновании по моторалли, должны присутствовать на АП и на ВТИ в соответствии с расписанием соревнования в соответствии с дополнительным регламентом. Факт и время явки на АП фиксируется секретариатом.

Любой участник, не прошедший АП и/или ВТИ в пределах времени их работы, определяемым дополнительным регламентом, не будет допущен к старту; исключением является «действие обстоятельств непреодолимой силы», признанных таковыми Жюри соревнования.

7.3.2. Медицинский осмотр спортсменов проводится во время АП. Участники, не прошедшие медицинский осмотр, к участию в соревновании не допускаются.

При прохождении медицинского осмотра спортсмен обязан предъявить документ, удостоверяющий его личность и действующую медицинскую справку о допуске к соревнованиям по мотоспорту.

7.3.3. По решению главного судьи и/или главного врача соревнования может быть проведен дополнительный медицинский осмотр любого участника в любой момент соревнования.

7.3.4. Приборы безопасности и контроля прохождения маршрута, а также стартовые номера, эмблемы соревнования и рекламные наклейки выдаются на административных проверках.

7.3.5. Только спортсмены, прошедшие АП, могут проходить ВТИ. На ВТИ спортивные транспортные средства представляются полностью готовыми к старту.

7.4. Категории мототехники и технические характеристики.

В соревнованиях может принимать участие мототехника, относящаяся к следующим категориям:

- Моторалли – класс открытый;
- Моторалли – класс 450;
- Моторалли – мотовездеходы;
- Моторалли – квадроциклы;
- Моторалли – снегоходы.

В зимних соревнованиях по моторалли могут принимать участие мотоциклы с гусеницей.

7.4.1. Моторалли – класс открытый.

Спортивно-технические средства, основанные на технике серийного производства, зарегистрированные для использования на дорогах общего пользования. Могут быть изменены и/или оборудованы для участия во внедорожном Моторалли.

Основные части: рама, двигатель (цилиндр, головка цилиндра, картер двигателя) и маятник должны быть стандартными.

Допускаются все мотоциклы, не прошедшие в категорию Моторалли-класс 450, (2-х или 4-х тактные), работающие на товарном топливе с максимальным объём двигателя 1300 см³.

Для соревнований по ралли-рейдам и марафонам объём топливного бака должен позволять проехать 250 км без дозаправки (если иное не указано в дополнительном регламенте соревнования).

7.4.2. Моторалли – класс 450:

Спортивно-технические средства, основанные на технике серийного производства, зарегистрированные для использования на дорогах общего пользования. Могут быть изменены и/или оборудованы для участия во внедорожном Моторалли.

Основные части: рама, двигатель (цилиндр, головка цилиндра и картер двигателя) и маятник должны быть стандартными;

Допускаются мотоциклы с максимальным объемом двигателя до 750 см³, одно- или двухцилиндровые (2-х или 4-х тактные), работающие на товарном топливе.

Для соревнований по ралли-рейдам и марафонам объём топливного бака должен позволять проехать 250 км без дозаправки (если иное не указано в дополнительном регламенте соревнования)

7.4.3. Моторалли – мотовездеходы:

Мотовездеходы (SSV), приводимые в движение одним двигателем внутреннего сгорания, с четырьмя не расположенными на одной линии колесами, приводимые в движение двумя или четырьмя колесами (обозначенными 4x2 или 4x4), выпускаемые серийно (минимум 100 единиц за последовательные 12 месяцев), оснащенные рулевым управлением и рулевым колесом. Сиденья членов экипажа расположены «бок-об-бок».

SSV должны быть оснащены оборудованием, позволяющим участвовать дорожном движении на дорогах общего пользования. Эти транспортные средства должны быть зарегистрированы в органах Государственного надзора за техническим состоянием самоходных машин и других видов техники (Гостехнадзор), иметь соответствующие документы категории «A1, A2» и регистрационный знак.

Для соревнований по ралли-рейдам и марафонам объём топливного бака должен позволять проехать 250 км без дозаправки. (Если иное не указано в дополнительном регламенте соревнования).

В случае проведения соревнования по моторалли для мотоциклов и автомобилей одновременно, участие SSV возможно только в одном виде спорта, что определяется регламентом.

7.4.4. Моторалли – квадроциклы.

Квадроциклы, подготовленные в соответствии с утвержденными и опубликованными на сайте mfr-rr.ru техническими требованиями и допусками комиссии моторалли ОСФ. В том числе подготовленные по техническим требованиям категории Quad.

Для соревнований по ралли-рейдам и марафонам объём топливного бака должен позволять проехать 250 км без дозаправки. (Если иное не указано в дополнительном регламенте соревнования).

7.4.5. Моторалли – снегоходы.

Снегоходы, производства любых стран и собственной конструкции. технические требования и требования к экипировке публикуются в дополнительном регламенте соревнования.

7.5. Технические инспекции (ТИ).

7.5.1. Технические инспекции (ТИ) проводятся с целью проверки соответствия спортивного транспортного средства и экипировки техническим требованиям, требованиям безопасности и иным требованиям к спортивной технике данной зачетной группы.

7.5.2. На соревнованиях проводятся одна или несколько технических инспекций, в том числе:

- предварительная (может проводиться в соответствии с дополнительным регламентом до ВТИ);
- входная ТИ (проводится в обязательном порядке);
- текущая ТИ (проводится перед стартом СУ, а также по решению Жюри или, в его отсутствии, главного судьи в любой момент соревнования);
- заключительная ТИ (может быть предусмотрена дополнительным регламентом соревнования, а также проводится по решению Жюри или главного судьи после финиша в закрытом парке при поступлении протеста или без такового).

7.5.3. Информация о месте и времени предварительной, предстартовой и заключительной технических инспекций должна быть опубликована в регламенте соревнования

7.5.4. Если в период проведения ТИ мототехника признана несоответствующей требованиям безопасности и/или техническим требованиям, Жюри может назначить срок устранения замечаний, и проведения внеочередной ТИ, но не позднее, чем за 1 час до старта первого этапа.

7.5.5. Если на текущей ТИ будет выявлено несоответствие экипировки или мототехники требованиям безопасности, участнику может быть отказано в старте на СУ или предоставлено время для устранения несоответствий.

7.5.6. Мототехника, не соответствующая требованиям безопасности ОСФ, к соревнованию не допускаются, а не прошедшая заключительную ТИ – исключаются из зачета.

7.5.7. Дополнительные проверки участников соревнования и технического состояния спортивного транспортного средства могут быть назначены главным судьей в любое время на всем протяжении соревнования.

7.5.8. Участник несет ответственность за соответствие его транспортного средства техническим требованиям ОСФ. Факт явки на техническую инспекцию расценивается как заявление участника о соответствии его транспортного средства техническим требованиям и требованиям к безопасности ОСФ.

7.6. Замена двигателя.

7.6.1. Количество двигателей, представленных на предварительной технической инспекции, не ограничено. О любой замене двигателя до гонки должно быть сообщено главному судье или техническому комиссару, не позднее, чем за час до старта первого участника, под угрозой 15 минутной пенализации.

7.6.2. Количество замен двигателя во время гонки неограниченно, но будет применяться штрафное время следующим образом:

- 1-я замена: 15 минут;
- 2-я замена: 45 минут;
- 3-я и последующие замены: 120 минут.

Запасной двигатель(-ли) должен иметь одинаковые технические характеристики с первоначальным и должен быть замаркирован Техническими комиссарами во время входной технической инспекций, для использования в течение всего срока проведения соревнования.

7.7. Порядок старта.

7.7.1. Накануне старта Моторалли может проводиться квалификационное соревнование «Супер» специальный участок (ССУ). Разрешается организовывать только одно квалификационное соревнование.

Оно проводится в виде скоростного участка, рекомендуемая протяженность которого составляет от 4 км до 20 км.

Результаты «Супер» специального участка входят в общую классификацию.

7.7.2. Ознакомление с трассой ССУ может быть разрешено организатором. Условия ознакомления оговариваются в дополнительном регламенте.

Организатор может, выдав легенду ССУ, запретить или ограничить ознакомление.

7.7.3. Порядок старта на первый СУ может определяться главным судьей.

7.7.4. Если в начале соревнования проводится ССУ, то старт следующего СУ должен проводиться в соответствии с классификацией по результатам ССУ.

7.7.5. 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 гонщик/экипаж, имеющий лучший результат на первом СУ предыдущего этапа; при дальнейшем равенстве участники стартуют в порядке стартовых номеров. Пенализация, полученная на дорожных секциях, не влияет на порядок старта, но включается в итоговую классификацию.

7.7.6. На любом этапе из соображений безопасности Жюри имеет право изменить стартовую позицию участника / экипажа на более высокую.

7.7.7. Межстартовый интервал прописывается в дополнительном регламенте соревнования, либо определяется главным судьей, при этом он должен быть не менее 30 секунд и не более 2-х минут.

7.7.8. Если этап включает 2 и более последовательных СУ, разделённых дорожными секциями, на которых не проводится регруппинг (уплотнение канала), время явки участника / экипажа на КВ следующего СУ, определяется прибавлением ко времени СТОП-КВ на предшествующем СУ нормы времени на дорожный сектор.

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

7.7.10. Любой гонщик / экипаж, опаздывающий на старт этапа, будет пенализован одной минутой штрафного времени за каждую минуту или часть минуты опоздания. Любой гонщик / экипаж, прибывший на старт с опозданием в 30 минут и более, исключается из соревнования или получает

иную пенализацию, если это предусмотрено дополнительным (частным) регламентом.

7.7.11. При совмещении моторалли с соревнованием по другому виду спорта, последовательность старта и интервал между участниками моторалли и участниками других соревнований определяется главным судьей соревнования из соображения безопасности.

7.8. Маршрут и дорожная книга.

7.8.1. Дорожная книга, подготовленная организатором, является описанием маршрута движения участников.

7.8.2. Каждый гонщик / экипаж 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.

7.8.3. За исключением случаев, оговоренных в дополнительном регламенте, для всех лиц, имеющих отношение к данному соревнованию, любая форма разведки маршрута запрещена.

7.8.4. В дополнительном регламенте должны быть четко оговорены сроки и границы территории, на которой запрещена разведка. Проезд по автодорогам с асфальтовым покрытием не является разведкой маршрута. Не является разведкой маршрута участие в тестах, проводимых организатором не ранее, чем за 1 день до начала АП и обозначенных в дополнительном регламенте соревнования. Так же не является разведкой официально проводимые и согласованные с профильной комиссией ОСФ учебно-тренировочные сборы. Участники, не соблюдающие данные правила, не допускаются к старту или исключаются из соревнования.

7.8.5. Организатор должен гарантировать участникам соревнования или лицам, планирующим участвовать в соревновании равные условия получения информации о маршруте.

7.8.6. Официальной трассой соревнования будет считаться та, которая указана в дорожной книге, выданной участникам.

7.8.7. В зонах навигации, где невозможно точно описать маршрут, применяется прямая линия, соединяющая точки GPS, указанные организатором.

7.8.8. При наличии на маршруте навигационных зон, транспортные средства участников соревнования рекомендуется оборудовать прибором GPS. организатор обязан предоставить данные для загрузки приборов GPS.

7.8.9. 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 сеть дорог.

7.8.10. Контроль за соблюдением маршрута может осуществляться с помощью специальных контрольных приборов организатора.

7.8.11. Приборы контроля безопасности, скорости, позиционирования, прохождения маршрута, одобренные комиссией моторалли, считаются обязательными для применения на соревнованиях.

7.8.12. В любом случае, под угрозой пенализации вплоть до исключения из соревнования решением Жюри, участникам запрещено отклоняться от официального маршрута:

- более чем на 1 км – для ралли-рейдов и марафонов, если иное не оговорено в дополнительном регламенте;
- более чем на 100 м – для гонок типа ралли-рейды при условии выдачи Организатором трека СУ. Треки должны проверяться, как минимум, у первых трех участников в каждой дисциплине по итогам каждого дня;
- более чем на 100 м – для гонок типа баха, если иное не оговорено в дополнительном регламенте;
- более чем на 50 м – на ССУ всех типов гонок и на гонках типа баха-спринт, если иное не оговорено в дополнительном регламенте.

7.8.13. На ССУ, если гонщик / экипаж отклоняется от маршрута, нарушает схему прохождения или ограничительную разметку он должен возвратиться на маршрут в той же точке, прежде чем продолжить движение. Нарушение данного требования пенализируется.

7.8.14. Не пенализируется отклонение от маршрута в навигационных зонах. Решение о пенализации за отклонение от маршрута принимается Жюри с учетом факта получения/не получения спортивного преимущества.

7.8.15. Любое ознакомление гонщика/экипажа, участников или персонала команды с заявленной организатором трассой соревнования после начала административных проверок влечет за собой безусловный отказ в старте гонщика / экипажа. Нарушение правил ознакомления с трассой ССУ приравнивается к ознакомлению с трассой после начала АП.

7.9. Дорожное движение.

7.9.1. Во время соревнования (исключая СУ) участники должны соблюдать Правила дорожного движения (ПДД).

7.9.2. Участники, не выполняющие ПДД, пенализируются, как правило:

- первое нарушение: денежный штраф в размере 10% от заявочного взноса;
- второе нарушение: начисляется пенализация – 1 час;
- третье нарушение: исключение.

7.9.3. Штрафные санкции за нарушение ПДД могут быть наложены при соблюдении одного из следующих условий:

- уведомление о нарушении, посланное по официальным каналам в письменной форме из ГИБДД, достигло главного судьи, до опубликования результатов этапа, на котором было совершено нарушение;
- сообщение от официальных лиц содержит обоснованную и достаточную информацию о времени и месте нарушения, а также для идентификации транспортное средство, водитель которого нарушил ПДД;
- факт нарушения не может быть интерпретирован по-другому.

Любые сомнения трактуются в пользу участника.

7.9.4. На СУ запрещается перевозить любым способом заявленные в соревновании транспортные средства (под угрозой исключения), за исключением случаев, когда участник оформил сход, получил фиксированную пенализацию и перевозит свое транспортное средство к месту сервиса. В дополнительном регламенте могут быть оговорены другие случаи разрешенной перевозки.

7.9.5. Организатор вправе ввести на liaisonх дополнительные зоны ограничения скорости, которые должны быть четко обозначены в Дорожной книге. Пенализация за нарушения в таких зонах начисляется согласно п.2.13.9 Правил.

7.10. Контроль скорости на СУ.

7.10.1. На трассе соревнования могут быть применены зоны ограничения скорости (ОС), где ограничивается скорость движения гонщиков / экипажей. Все зоны ОС и лимит скорости должны быть обозначены в дорожной книге и будут контролироваться организатором. Для контроля зон ОС могут применяться специальные приборы организатора (типа ERTF или аналогичные). Импульсный сигнал записывается GPS максимум каждые 150 м.

7.10.2. Начало зоны контроля скорости, должно быть отмечено в дорожной книге посредством позиции, содержащей знак SZ (может также обозначаться, как DZ) и точкой GPS (WPS или WPE). Следующие 90 метров

после этой точки считаются зоной торможения, в пределах которой нет пенализации.

7.10.3. Начало и конец зоны ОС рекомендуется отмечать на местности физически (знаком).

7.10.4. Конец зоны контроля скорости, должен быть отмечен в дорожной книге посредством позиции, содержащей знак FZ и точкой GPS (WPE). За 90 метров до этой точки начинается «свободная» зона, в пределах которой нет пенализации.

7.10.5. Точки GPS, связанные с SZ (DZ) или FZ можно «взять» только когда гонщик / экипаж находится в радиусе 90 метров от нее, если иное не оговорено дополнительным регламентом.

7.10.6. В пределах зоны ограничения скорость может быть ограничена до 30, 40, 50, 70 или 90 км/ч.

7.10.7. Если скорость, указанная в дорожной книге, противоречит скорости на приборе навигации, то определяющей будет являться большая из этих двух скоростей.

7.10.8. Организаторы могут устанавливать не более чем две последовательные зоны ограничения с различными скоростями. В случае увеличивающейся скорости, более высокая скорость будет контролироваться от 90 метров до промежуточной зоны FZ/SZ (DZ) точки (WPE).

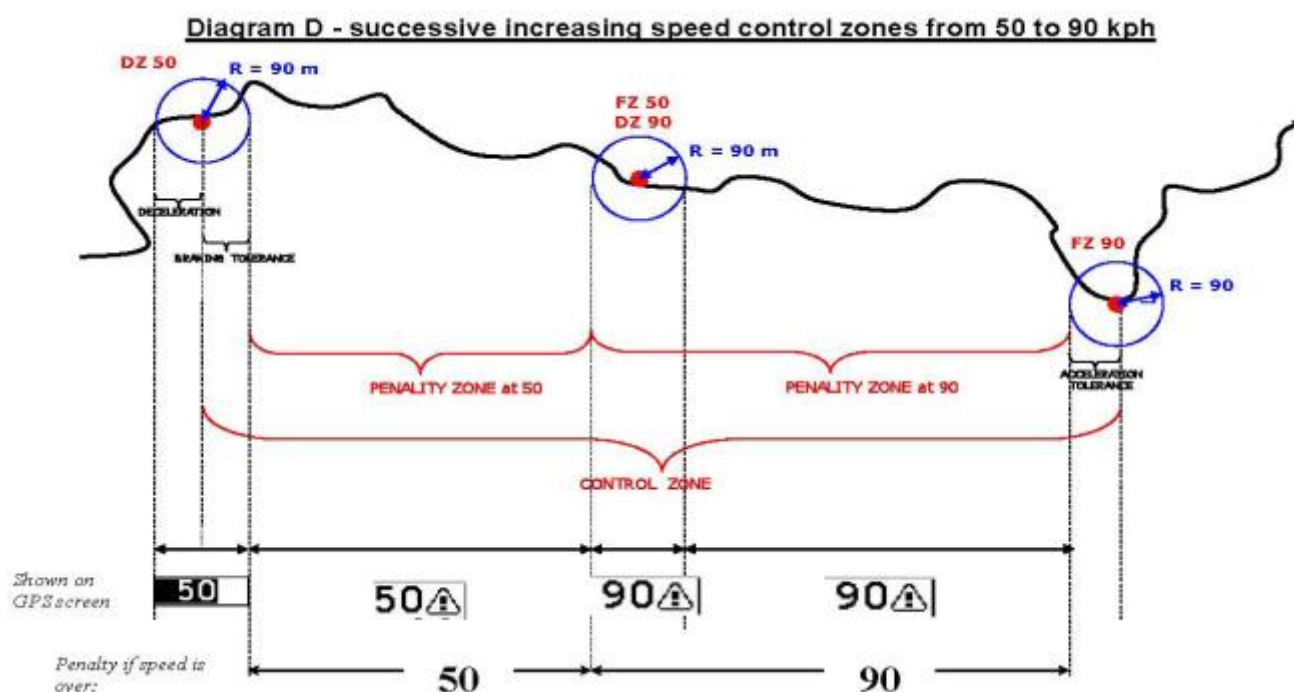


Рисунок 1. Последовательные зоны ограничения с увеличением скорости.

7.10.9. В случае уменьшающейся скорости, более низкая скорость будет контролироваться от 90 метров после промежуточной зоны FZ/SZ (DZ) точки (WPE):

Diagram E - successive decreasing speed control zones from 90 to 50 kph

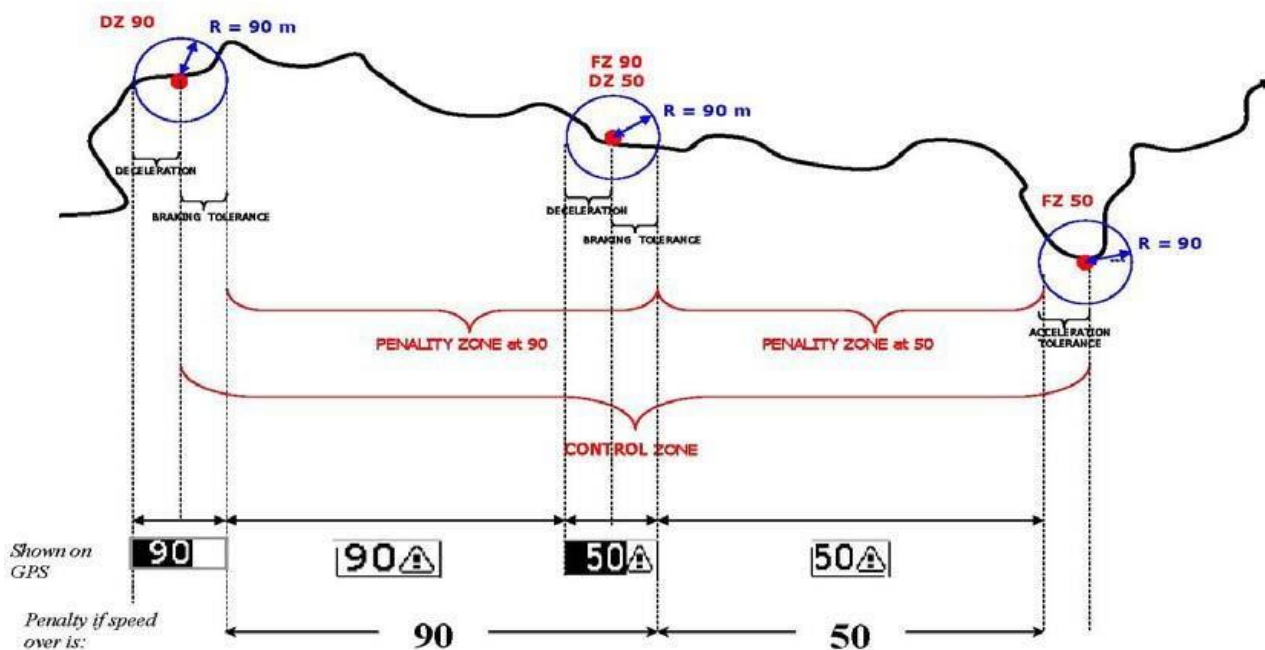


Рисунок 2. Последовательные зоны ограничения с уменьшением скорости.

7.10.10. Изменение радиуса точки (зон «приближения» и «торможения») должны оговариваться дополнительным регламентом.

7.10.11. При использовании приборов контроля (типа ERTF или аналогичных) будет применяться следующая пенализация:

- от 1 до 5 км/час: 10 сек x на количество импульсных сигналов при превышении разрешенной скорости;
- от 6 до 15 км/час: 1 мин x на количество импульсных сигналов при превышении разрешенной скорости;
- от 16 до 40 км/час: 2 мин x количество импульсных сигналов при превышении разрешенной скорости;
- свыше 40 км/час:
 - Первый импульсный сигнал: 5 мин;
 - Второй импульсный сигнал: 10 мин;
 - Третий импульсный сигнал: 15 мин.
- Любой последующий импульсный сигнал при превышении 40 км/час – пенализация на усмотрение Жюри.

7.10.12. При превышении максимально допустимой скорости пенализация будет начисляться аналогичным образом.

7.10.13. В случае использования другой системы фиксации скорости пенализация будет начисляться аналогичным образом, а для расчета величины пенализации будет браться любое зафиксированное превышение скорости в зоне действия ограничения, при этом импульсный сигнал записывается GPS максимум каждые 150 метров.

7.10.14. При определении величины пенализации за превышение скорости принимаются во внимание только данные официальных приборов контроля скорости (ERTF или его аналогов), выданных участнику организатором.

7.10.15. Дополнительным регламентом может быть предусмотрена прогрессивная шкала при повторных превышениях скорости в разных зонах ОС в течение одного дня, когда за второе нарушение пенализация удваивается, за третье – утраивается и т.д.

7.11. Система «SENTINEL».

Чтобы сделать обгон между участниками более безопасным, на каждом спортивном транспортном средстве может быть установлена система «SENTINEL», или аналогичная.

7.11.1. Эта система должна находиться в рабочем состоянии на протяжении всего этапа и быть соединена напрямую с аккумулятором транспортного средства без возможности отключения.

7.11.2. Инструкции производителя по использованию системы должны быть в приложении к дополнительному регламенту или выдаваться отдельно на АП.

7.11.3. За работоспособность оборудования несут ответственность участники: любая констатация нерабочего состояния прибора по вине участника влечет пенализацию в размере 1 час. Информация передается в Жюри для возможного дополнительного наказания.

7.11.5. Устройство должно быть установлено таким образом, чтобы позволить участнику его использовать.

7.11.6. Запрещено намеренно блокировать проезд последующих участников или препятствовать обгону.

7.11.7. В случае, если Жюри констатирует факт намеренного не пропуска одного гонщика / экипажа другим (в частности, в случае использования системы Sentinel на гонщика / экипаж, который в течение 60 секунд после получения третьего из серии сигналов не пропустил и не позволил себя обогнать другому гонщику / экипажу), на виновника будут налагаться следующие пенализации:

- 1-е нарушение 3 минуты;
- 2-е нарушение 7 минут;

- 3-е нарушение 10 минут;
- более 3-х нарушений: вплоть до исключения по решению Жюри.

Заявления о возможном намеренном не пропуске одного участника другим принимаются до момента публикации порядка и времени старта на следующий этап.

7.11.8. Применение на соревновании данной системы оговаривается дополнительным (частным) регламентом.

7.12. Помощь. Ремонт.

7.12.1. Ремонт мототехники разрешен в течение всего времени проведения соревнования, за исключением случаев, запрещенных данными правилами и/или дополнительным регламентом. Заправка мототехники разрешена в местах, оговоренных организатором и/или обозначенных в ДК.

7.12.2. Любая посторонняя помощь запрещена на протяжении СУ под угрозой исключения из соревнования решением Жюри, за исключением специальных случаев, оговоренных в данных правилах и в дополнительном регламенте.

7.12.3. Во время соревнования помощь и буксировка разрешена только между участниками, которые еще не финишировали/не заявили о сходе. За буксировку в зоне, где действует режим «закрытого парка», накладывается пенализация:

7.12.3.1. За проезд через и/или в пределах контрольной зоны судейского пункта (КВ, КП, Старт, Финиш) с помощью буксировки налагается пенализация в размере 30 минут за каждый судейский пункт.

7.12.3.2. Если гонщик / экипаж не может самостоятельно покинуть зону КВ на старте этапа или зону старта СУ, он должен быть удалён из неё любыми способами, вплоть до буксировки и считается стартовавшим на этап / СУ. В случае буксировки пенализация начисляется в соответствии с п. 7.2.15.3.1.

7.12.3.3. Движение мототехники с помощью буксировки другими участниками в закрытом парке (в зоне регруппинга) наказывается пенализацией.

7.12.3.4. Любая буксировка посторонними лицами (в том числе автомобилями сервиса, зрителями, уже финишировавшими участниками и т.д.), кроме указанной в п.2.12.3.2 является запрещенной помощью и наказывается незачетом на этапе (фиксированной пенализацией за этап), если иное не оговорено дополнительным (частным) регламентом.

7.12.3.5. Не считается буксировкой и не пенализируется возвращение потерпевшего аварию (перевернувшегося, съехавшего с дороги и т.п.) спортивного транспортного средства на трассу или освобождение трассы СУ

от неспособного передвигаться самостоятельно транспортного средства для проезда других участников, передвижение с применением мускульной силы самого участника.

7.12.4. Сервис.

7.12.4.1. В течение соревнования сервис разрешен только в парках сервиса. В дополнительном регламенте соревнования организатор должен указать расположение всех парков сервиса. Парки сервиса могут быть расположены на СУ.

7.12.4.2. Во всех парках сервиса скорость ограничена 30 км/ч. Пенализация за нарушение данного требования – 10 секунд за каждый км/час превышения.

7.12.4.3. Организатор обязан устанавливать зоны ограничения скорости 30км/ч при проезде «сквозь» зоны сервиса, когда они располагаются рядом с трассой или с двух сторон трассы. Организаторам рекомендуется предусматривать отдельный проезд для соревнующихся участников и отдельный – для служб и зрителей.

7.12.4.4. Запрещается располагать парки сервиса на проезжей части дороги, открытой для общего движения. Рекомендуются располагать зону сервиса с одной стороны трассы.

7.12.4.5. В случае если парк сервиса расположен на liaison с населенными пунктами, то в парке сервиса обязательна организация входного и выходного пунктов КВ.

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

7.12.4.7. Автомобили сервиса должны быть ясно идентифицированы при помощи соответствующих эмблем, выдаваемых организатором и закрепленных в определенных дополнительным регламентом местах. Количество автомобилей сервиса ограничивается в дополнительном регламенте.

7.12.4.8. Остальные автомобили команды участника идентифицируются при помощи эмблем «сопровождение», выдаваемых организатором.

7.12.4.9. На бивуаке разрешается производить любые ремонтные работы силами спортсмена и других спортсменов, участвующих в соревновании. Также разрешается сервис, обозначенный в дополнительном регламенте.

7.12.4.10. Производить ремонтные работы на бивуаке в закрытых, не просматриваемых местах / помещениях не разрешается.

7.12.4.11. Организаторы могут разворачивать бивуаки с регламентируемым сервисом, процедурные нормы для которого должны быть обозначены в дополнительном регламенте.

7.12.4.12. На бивуаке и/или парке сервиса организатором должна быть предусмотрена возможность оказания первой медицинской помощи.

7.12.4.13. На старт первого СУ этапа мотовездеходы должны прибыть, как минимум, с одним запасным колесом. Пенализация за нарушение данного пункта – 10 минут. Потеря запасного колеса в ходе СУ на отрезке между двумя парками сервиса или зонами замены шин, которая привела к нарушению вышеуказанного минимума, пенализируется 5 минутами за каждое нарушение.

7.12.4.14. Заправка соревнующейся мототехники разрешена только в специально предусмотренных организатором заправочных зонах под контролем судей или на штатных АЗС по маршруту соревнования. Организатор может предусмотреть хронометраж времени заправки, с последующей нейтрализацией.

7.12.4.15. Во всех заправочных зонах скорость ограничена 30 км/ч, если в дополнительном регламенте не указано более строгое ограничение. Пенализация за нарушение данного требования – 10 секунд за каждый км/час превышения.

7.12.4.16. Организатор обязан вынести заправочную зону за пределы трассы, как минимум, на 50 метров, обеспечить ее безопасное расположение и предпринять меры противопожарной безопасности. Запрещается располагать заправочные зоны на проезжей части дороги, открытой для общего пользования.

7.12.4.17. Если на СУ необходима организация заправочной зоны, то организатором должна быть предусмотрена зона нейтрализации (не менее 15 минут) для участников всех зачетных групп. Сервис и ремонт в зоне нейтрализации / заправки запрещены, однако до или после дозаправки участникам разрешено осуществлять осмотр транспортного средства (без открытия капота для мотовездеходов), контролировать и уменьшать давление в шинах, а также работать с приборами навигации / безопасности. В этом случае участники должны отъехать непосредственно от зоны заправки, но находиться в зоне нейтрализации. Время нейтрализации будет равным для всех участников и будет вычитаться из результата СУ.

7.12.4.18. Длина зоны нейтрализации не должна превышать 300 метров.

7.12.4.19. Хронометраж в зоне нейтрализации / заправки должен вестись судьями факта между знаками КВ на красном фоне при въезде в зону нейтрализации и знаками КВ на красном фоне при выезде из зоны нейтрализации.

7.12.4.20. Участники проезжают через судейский пункт контроля времени въезда в зону нейтрализации / заправки без остановки. За остановку непосредственно у судейского пункта контроля времени въезда в зону нейтрализации / заправки экипаж будет пенализирован в размере 1 минуты.

7.12.4.21. Участники могут получить карточку с временем своего въезда на данном судейском пункте после въезда в зону нейтрализации / заправки. Участники сами рассчитывают время выезда и выезжают из зоны нейтрализации / заправки через судейский пункт контроля времени выезда, ориентируясь на время на хронометражных часах на данном судейском пункте. В некоторых случаях, например, на зимних гонках, допускается расчет времени выезда из зоны нейтрализации судьями для участников, выступающих на мотоциклах, квадроциклах, снегоходах или мотоциклах с гусеницами.

7.12.4.22. Участники проезжают через судейский пункт контроля времени выезда из зоны нейтрализации / заправки без остановки. Ответственность за время выезда из зоны нейтрализации лежит на экипаже.

7.12.4.23. Ранний выезд из зоны нейтрализации/заправки будет пенализирован. В случае, если экипаж / участник выехал из зоны на 1–30 секунд ранее расчетного времени, размер пенализации составит 1 минуту; в остальных случаях размер пенализации будет равен удвоенному времени, которое участник не простоял в зоне нейтрализации до истечения времени нейтрализации.

7.12.4.24. Участникам, не заехавшим в зону нейтрализации / заправки, будет назначена пенализация в размере времени нейтрализации, при этом время нейтрализации у них вычитаться из результата СУ не будет.

7.12.4.25. Организатор обязан выдать участникам схемы всех применяемых зон нейтрализации / заправки.

7.12.4.26. В заправочной зоне любые действия, не связанные непосредственно с заправкой транспортного средства, запрещены, при этом устанавливаются следующие требования:

- запрещается курить и пользоваться открытым огнем;
- скорость движения ограничена до 30 км/час;
- ответственность за заправку возлагается исключительно на участников;
- механикам, производящим заправку, рекомендуется быть в огнезащитной одежде;
- во время процедуры заправки двигатель должен быть заглушен;
- гонщики / члены экипажа во время дозаправки должны находиться вне транспортного средства;
- в случае поломки, транспортное средство может быть эвакуировано из данной зоны участником, официальными лицами или членами команды без начисления за это пенализации;

- доступ в заправочную зону разрешается двум механикам от каждого гонщика/экипажа только с целью заправки своего транспортного средства, если иное не прописано в дополнительном регламенте;
- использование при заправке топливораздаточных систем рекомендуется для всех соревнований.

7.12.4.27. Топливораздаточной системой считается устройство, снабженное топливораздаточным пистолетом или иным устройством, позволяющим моментально прекратить подачу топлива, и насосом с механическим или электрическим приводом. В последнем случае, при заправке обязательно наличие искробезопасного и заземленного устройства.

7.12.4.28. Первое любое нарушение требований заправочной зоны пенализируется 1 часом, последующее – исключением.

7.13.8. Сигнализация «OK» и «SOS». Рисунок 3.

7.13.8.1. В случае аварии на трассе СУ без пострадавших, требующих немедленной медицинской помощи, участники должны использовать следующие жесты:



Рисунок 3. Система подачи сигналов «OK» и «SOS».

7.13.8.2. Участник (следующий за потерпевшим аварией транспортным средством) обязан, 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.

Все последующие участники (следующие за потерпевшим аварией транспортным средством) обязаны: В случае если им был показан «SOS» или

сигнализация отсутствовала – остановиться. При наличии средств связи – сообщить об аварии официальным лицам соревнования, если это не было сделано ранее. Продолжить движение по маршруту до ближайшего судейского пункта, где сообщить об аварии.

7.14. Контрольная карта.

7.14.1. В ходе соревнования участникам выдаются контрольные карты / карнеты, в которых указаны нормы времени и нормативы для каждого участка. 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 гонщик / экипаж несет ответственность за сохранность контрольной карты / карнета.

7.14.2. Любое исправление или изменение данных в контрольной карте будет наказываться исключением из соревнования, за исключением случаев, когда это исправление внесено на судейском пункте и заверено подписью судьи.

7.14.3. Только гонщик является ответственным за:

- получение контрольной карты перед стартом этапа;
- ее подачу на судейских пунктах, и правильность вносимых данных.

Только судьям на судейских пунктах разрешается вносить данные в контрольные карты.

7.14.4. Контрольные карты должны иметь отметки каждого судейского пункта в порядке, указанном в контрольной карте, под угрозой пенализации. Отсутствие контрольной карты, действительной для данной дорожной секции / спецучастка, на старте этапа или спецучастка пенализируется недопуском к старту. За отсутствие записей (причем в правильной последовательности судейских пунктов) или непредъявление контрольной карты на любом судейском пункте (за исключением случаев, оговоренных данными правилами) решением Жюри участник / экипаж будет пенализирован, вплоть до исключения. В случае утери контрольной карты гонщик будет подвергнут пенализации 10 минут, что не исключает получение дополнительных пенализаций за отсутствие отметок в контрольной карте.

7.14.5. Гонщик / экипаж, не финишировавший на этапе, но желающий продолжить участие в соревновании (если это предусмотрено дополнительным регламентом), обязан сдать контрольную карту данного этапа либо на судейском пункте финишного КВ этапа в рамках времени его работы, либо в штабе (после закрытия судейского пункта КВ), но не позднее, чем за 6 часов до старта следующего этапа. Гонщик / экипаж, не выполнивший данное требование, из соревнования исключается.

7.15. Контрольные зоны судейских пунктов.

Все судейские пункты, т.е. пункты контроля времени, старт и финиш скоростных участков, пункты контроля прохождения обозначаются стандартными знаками (Приложение 2), значение которых указано ниже.

7.15.1. Начало контрольной зоны обозначается знаками на желтом фоне. На расстоянии не менее чем 25 метров за этим знаком ставится идентичный знак на красном фоне. Окончание зоны контроля, приблизительно через 25 метров, обозначается знаком с тремя черными диагональными полосами на бежевом фоне. Максимальная ширина контрольной зоны не должна превышать 15 м. Створ контрольной зоны образуется парными знаками. Рекомендуется контрольные зоны располагать по одной оси, за исключением КП. В случае невозможности обозначить створ контрольной зоны парными знаками, знаки располагаются справа по направлению зачетного движения. На протяжении всей зоны контроля с обеих сторон дороги должно выставляться барьерное или ленточное ограждение для обеспечения процедуры проведения контроля и ограничения допуска в зону контроля посторонних лиц. Не обязательно обозначать лентой пространство между красными знаками КВ и старта и между желтым знаком финиша и знаком СТОП.

Схема проезда через контрольную зону судейского пункта должна однозначно определяться по дорожной книге и/или другим документам, предусмотренным организатором.

7.15.2. Вся контрольная зона, т.е. пространство между первыми желтыми и последними белым / бежевым знаками считается зоной с «режимом закрытого парка», где перемещение транспортного средства разрешено только гонщику / экипажу и официальным лицам (за исключением случаев, описанных в п.7.13.3.2). Время пребывания в контрольной зоне не должно превышать времени, необходимого для проведения процедуры, предусмотренной для данного судейского пункта (отметка в контрольной карте, старт и т. д.).

7.15.3. Строго запрещается въезжать в контрольную зону или покидать её в направлениях, не предусмотренных дорожной книгой, также запрещается повторно въезжать в контрольную зону после того, как были проставлены отметки о времени. Нарушения пенализируются:

- 1-е нарушение – 10 мин;
- 2-е и последующие нарушения: решение Жюри соревнования.

7.15.4. Расчет времени прибытия в контрольную зону – обязанность только гонщика / экипажа, который может сверяться с официальными часами судейского пункта.

7.15.5. Судейские пункты должны быть готовы начать работу за 1 час до расчетного времени прибытия первого гонщика, и продолжают работу в течение 1 часа после расчетного времени прохождения последнего участника (рассчитанного на основе нормы времени или норматива) если главным судьей не принято иное решение. Предельное время опоздания (время исключения), после которого участник подвергается фиксированной пенализации или исключению, для пунктов КВ составляет 30 минут, если дополнительным регламентом не определено иное.

7.15.6. Участники обязаны подчиняться указаниям судей. Участник вправе потребовать от судьи внесения в контрольную карту отметки (время и место), о выполнении указаний судей, которые могут привести к пенализации данного гонщика. Данный факт фиксируется в протоколе судейского пункта. Судьи не имеют права отказаться от данной отметки, исключением являются форс-мажорные обстоятельства.

7.16. Контроль времени.

7.16.1. На судейском пункте контроля времени (КВ) отмечается точное время прибытия, т.е. то время, когда соревнующийся участник передал контрольную карту судье. Данные заносятся в контрольную карту только в том случае, если транспортное средство и сам гонщик / члены экипажа находятся в контрольной зоне в непосредственной близости от судейского пункта.

7.16.2. 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 гонщика.

7.16.3. Процедура получения отметки на судейском пункте начинается с того момента, когда спортивное транспортное средство проезжает желтые знаки начала контрольной зоны. Гонщику / экипажу запрещено останавливаться между знаком въезда в зону и судейским пунктом

7.16.4. Процедура получения отметки выполнена правильно, если гонщик / экипаж въехал в контрольную зону в расчетную минуту или в минуту, предшествующую расчетной, а контрольная карта подана судье в течение расчетной минуты.

Пример:

Участник, расчетное время отметки которого 18.58, имеет право въехать в контрольную зону с 18.57.00 до 18.58.59, и обязан подать контрольную карту между 18.58.00 и 18.58.59.

7.16.5. Любое различие между расчетным временем и реальным временем отметки пенализируется в размере 1 минуты пенализации за 1 минуту или часть минуты отклонения от расчетного времени отметки.

В случае если экипаж въехал в контрольную зону ранее минуты, предшествующей расчетной, но подал контрольную карту в расчетную минуту, он будет пенализирован на разницу между реальной минутой въезда и минутой, предшествующей расчетной.

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

7.16.7. Гонщик / экипаж, не явившийся на старт этапа и не получивший отметку на соответствующем судейском пункте КВ, исключается из соревнования, если иное не оговорено дополнительным регламентом.

7.16.8. Время исключения, норматив или одна / несколько норм времени, определенные дополнительным регламентом, могут быть изменены Жюри по предложению главного судьи. Участники, к которым это имеет отношение, должны быть своевременно об этом информированы. Исключение из соревнования или фиксированная пенализация будут объявляться только в конце этапа.

7.16.9. Время отметки на пункте КВ дорожной секции является стартовым временем на эту дорожную секцию.

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

- 2 желтых знака «КВ» (начало контрольной зоны);
- примерно через 25 – 50 м 2 красных знака «КВ» (пункт контроля времени);
- примерно через 50 – 200 м 2 красных знака «Старт СУ» (пункт старта СУ);
- примерно через 25 – 50 м 2 белых/бежевых знака с 3-мя диагональными черными линиями (окончание контрольной зоны).

7.16.10.1. На совмещенном КВ-Старт судья вносит в контрольную карту время прибытия гонщика, 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 гонщика / экипажа к

старту. Сразу после отметки на пункте КВ, гонщик / экипаж должен подъехать к старту СУ и немедленно подать контрольную карту судье. Судья вносит в контрольную карту предписанное время старта гонщика / экипажа на СУ, а затем дает старт данному гонщику / экипажу в момент наступления предписанной минуты. В случае расхождения между планируемым и предписанным временем старта, к расчету принимается предписанное время старта.

7.16.10.2. Участник имеет право, находясь в контрольной зоне совмещенного КВ-Старта, заменить или отремонтировать спущенное колесо. Для этих целей участнику дополнительно дается 10 минут и назначается новое время старта. Превышение дополнительного времени пенализируется 1 минутой штрафного времени за минуту или часть минуты превышения.

7.16.11. На финише СУ знаки контрольной зоны «Финиш-Стоп» располагаются следующим образом:

- 2 желтых знака «Финиш СУ» (начало контрольной зоны);
- примерно через 100 м 2 красных знака «Финиш СУ» (судейский пункт финиша скоростного участка);
- примерно через 150 – 300 м 2 красных знака «STOP» и 1 красный знак «КВ» (судейский пункт стопа скоростного участка);
- примерно через 25 – 50 м 2 белых/бежевых знака с 3-мя диагональными черными линиями (окончание контрольной зоны).

В целях безопасности рекомендуется, чтобы зона между желтыми знаками «Финиша СУ» и судейским пунктом «Стопа» скоростного участка не имела трамплинов, подбросов, перегибов, сужений или резких изменений направления движения.

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

7.17. Контроль прохождения.

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).

7.17.1. Знаки контрольной зоны КП располагаются следующим образом:

- 2 желтых знака «КП» (начало контрольной зоны);

- примерно через 100м 2 красных знака «КП» (пункт КП);
- примерно через 100м 2 белых / бежевых знака с 3 диагональными полосами.

Гонщик / экипаж обязан остановиться возле красного знака «КП» и предъявить контрольную карту судье для проставления отметки.

7.17.2. Знаки контрольной зоны КП без отметки располагаются следующим образом:

- 2 желтых знака «КП» (начало контрольной зоны);
- примерно через 100 – 300 м 2 белых / бежевых знака с 3 диагональными полосами (окончание контрольной зоны).

Гонщик / экипаж обязан проехать через створ контрольной зоны без остановки.

Пункт КП без отметки может быть обозначен другими способами, оговоренными в дополнительном регламенте.

7.17.3. Время закрытия пункта КП может 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 60 мин.

В дополнительном регламенте оговариваются штрафные санкции за каждый пропущенный пункт КП, вплоть до исключения из соревнования.

7.17.4. Рекомендуется располагать собственно пункт КП по возможности на горизонтальном участке. Для пунктов КП, расположенных на навигационных участках, рекомендуется дополнительное обозначение ярким флагом, видимым экипажем со значительного расстояния.

7.17.5. Время прибытия участника на пункт КП фиксируется в судейском протоколе с точностью до секунд.

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

7.17.7. Контрольные точки задаются координатами GPS. Факт прохождения КТ фиксируется записью GPS-регистратора. Пенализация за отсутствие записи в GPS-регистраторе о прохождении КТ определяется дополнительным (частным) регламентом. Контрольные точки обозначаются в дорожной книге.

7.17.8. Зона безопасности.

7.17.8.1. В целях обеспечения безопасности в зонах контроля прохождения (КП) на каждом КП организуется «зона безопасности»;

7.17.8.2. Скорость в этой зоне ограничена 30 или 40 км/час и контролируется с помощью приборов организатора;

7.17.8.3. Контроль скорости осуществляется в соответствии со следующим рисунком:

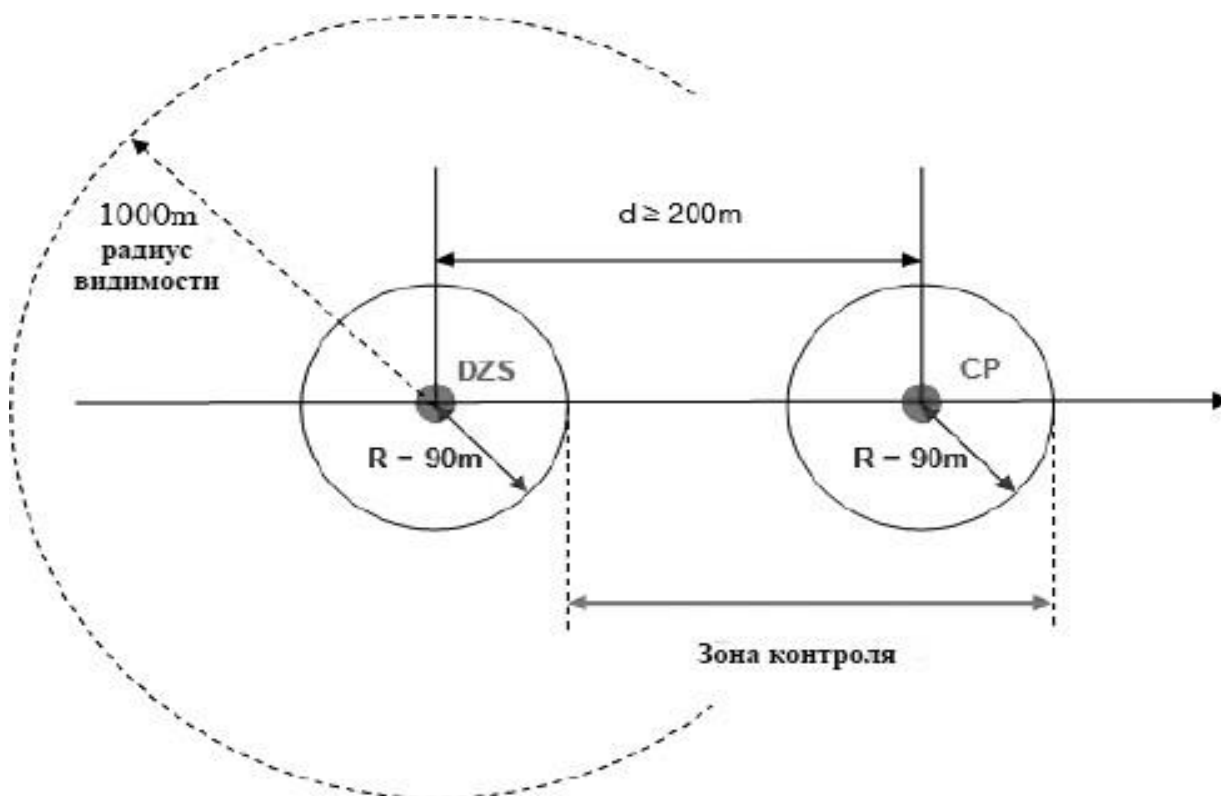


Рисунок 4. Зона контроля скорости.

7.18. Скоростной участок (СУ).

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

Скоростной участок – это тест на скорость, который начинается на судейском пункте старта и заканчивается контролем времени на финише. Время на СУ контролируется с точностью до секунды или долей секунды. Точность хронометража указывается в дополнительном регламенте.

7.18.1. Во время движения по трассе СУ все гонщики должны быть в застегнутых шлемах и защитных комбинезонах, транспортные средства должны двигаться с включенным ближним светом фар.

7.18.2. Участникам запрещается вести свои транспортные средства в направлении, противоположном направлению трассы СУ. Такое нарушение, зафиксированное только официальными лицами, рассматривается Жюри.

Протесты участников друг на друга по этому пункту не принимаются. Решением Жюри гонщик может быть пенализирован. В любом случае вся ответственность за последствия нарушения этого пункта лежит на участнике – нарушителе.

7.18.3. На пунктах старта СУ гонщик / экипаж останавливается перед красным знаком «Старт СУ», судья вносит предписанное время старта в контрольную карту (часы и минуты) и дает стартовую команду.

Если гонщик / экипаж отмечается на пункте КВ перед стартом СУ раньше своего расчетного времени, это не должно вносить изменения в установленный порядок старта.

Пример:

Расчетное время отметки на пункте КВ - 10 ч 00 минут. Участник фактически отметился в 9 ч 54 минуты. Теоретически, время старта должно быть: 9 ч 54 мин + 5 минуты = 9 ч 59 минут. Предписанное время старта, тем не менее, должно быть не ранее 10 ч 05 минут, т.е. расчетное время отметки + минимум 5 минут.

Судья на пункте КВ обязан вернуть участника, отметившегося на пункте КВ раньше своего расчетного времени, в его расписание посредством назначения ему времени нейтрализации, равного времени его опережения, и поставить в известность главного судью.

7.18.4. 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 гонщик должен немедленно стартовать.

Если гонщик / экипаж не примет старт в течение 20 секунд после подачи стартового сигнала, налагается пенализация в размере 2 минут.

В случае применения автоматической (электронной) системы подачи старта, подробности работы данной системы должны быть описаны в дополнительном регламенте соревнования или в письменном информационном сообщении организатора или главного судьи.

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

7.18.6. За фальстарт (начало движения вперед до подачи судьей стартовой команды) участник будет пенализирован, по меньшей мере,

на 1 минуту или более, в соответствии с отчетом судьи. При неоднократных фальстартах Жюри может применить к участнику более строгое наказание.

7.18.7. Специальный участок (СУ) заканчивается финишем «с хода», знаки располагаются соответственно п. 7.16.11.

7.18.8. Остановка в контрольной зоне финиша между желтыми знаками «Финиш СУ» и знаками «STOP» запрещена. Данное нарушение влечет пенализацию в размере 15 минут.

7.18.9. Хронометраж финиша производится на финишной линии, обозначенной красными знаками «Финиш СУ». Рекомендуется оборудование финиша СУ автоматической системой хронометража. Минимальная точность хронометража – 1 секунда.

7.18.10. На расстоянии 150 – 300 м после финишной линии гонщик / экипаж должен отметить на судейском пункте, обозначенном красными знаками «КВ» и красными знаками «STOP». Судья вносит время финиша в контрольную карту (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 участников 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 гонщик / экипаж не может самостоятельно покинуть зону, его разрешено вытолкать или буксировать из зоны с использованием помощи официальных лиц и/или участников, еще участвующих в соревновании, без применения пенализации.

Если участник не останавливается у знака «STOP» и не получает отметку, налагается пенализация в размере 1 часа.

Если участник после финиша не останавливался у судейского пункта и выкатился за пределы контрольной зоны, то он может вернуться на судейский пункт пешком для получения отметок. В этом случае на гонщика налагается пенализация в размере 1 минуты.

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

7.18.12. Межстартовые интервалы на СУ должны соответствовать межстартовым интервалам, установленным на старте этапа.

7.18.13. Любой участник, отказывающийся стартовать на скоростном участке в предписанное время и с позиции, назначенной ему судьей, будет пенализирован или исключен из соревнования.

7.18.14. Прерывание СУ: если гонка по СУ окончательно остановлена до прохождения СУ последним участником, вне зависимости от причин, тем не менее, можно получить классификацию по этому СУ, начислив всем участникам, на которых повлияли обстоятельства прерывания, наихудшее время, фактически зафиксированное до того, как гонка была остановлена. Определение результатов СУ может быть произведено по одной из ближайших позиций в дорожной книге к месту остановки соревнования.

7.18.15. Классификацию можно составить даже в том случае, если даже один спортсмен смог пройти маршрут при нормальных условиях гонки. Только Жюри решает, применить эту меру или нет, после того как главный судья сообщил им причину прерывания СУ.

Если Жюри сочтет, что наихудшее фактически зафиксированное время не подходит, оно может назначить наиболее подходящее время фактически зафиксированных результатов с учетом зачетной группы.

Любой частично или полностью ответственный за прерывание гонки участник, ни при каких обстоятельствах не может извлечь выгоду из этой меры, т.е. этому участнику присваивается время, затраченное им фактически, если оно больше присвоенного другим участникам.

В исключительных случаях, в целях безопасности, главный судья может прервать прохождение СУ на пункте КП, или на ближайшей позиции в дорожной книге находящимися перед опасным участком, и участники могут продолжить гонку по СУ после того, как минует опасность (от очередного КП или позиции в дорожной книге). Классификация в таком случае определяется путем сложения времен двух частей этого СУ.

7.18.16. За исключением случаев, признанных Жюри, как прерывание СУ в случае полного или частичного блокирования трассы любым препятствием участники обязаны принять все возможные меры для освобождения проезда и помочь другим участникам. При оказании помощи пострадавшему участнику или при устранении препятствия, полностью блокирующего возможность проезда по СУ, участникам, затронутых данными обстоятельствами, время, затраченное на оказание помощи/разблокирование проезда, по заявлению участника будет компенсировано. Для определения затраченного времени могут приниматься во внимание показания приборов, предоставленных организатором, записи он-борд камер, GPS и другие возможности точного определения потерь времени.

Заявления на компенсацию времени принимаются до момента публикации порядка и времени старта на следующий этап.

7.18.17. Исходя из требований безопасности, по предложению главного судьи, Жюри может остановить прохождение этапа до того, как участники придут на финиш этапа. В таком случае определяется пункт контроля времени, который действует как финиш этапа (например, для СУ это может быть пункт совмещенного Стоп-КВ). По решению главного судьи, этап может быть продолжен или не продолжен, нейтрализован, проводиться в конвое и попадать или не попадать под действие режима «закрытого парка».

7.18.18. Если этап состоит из нескольких СУ, то в случае, когда участник не финишировал на СУ или не финишировал на СУ в пределах норматива, он может стартовать на следующий СУ при условии получения отметки на обозначенном в Дополнительном регламенте судейском пункте КВ до определенного времени. В противном случае гонщик / экипаж к старту СУ не допускается и получает следующую пенализацию: либо норматив + фиксированная пенализация + пенализация за все не взятые точки не пройденного СУ, либо 5-кратный норматив за каждый не пройденный СУ.

7.18.19. Контактная борьба запрещена под угрозой пенализации вплоть до исключения из соревнований.

7.19. Регруппинг.

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»).

7.19.1. По прибытию на входной КВ регруппинга участники сдают свои контрольные карты судье КВ и немедленно направляются в закрытый парк регруппинга. Новые контрольные карты участникам выдаются либо на входном, либо на выходном КВ регруппинга. Новое время старта проставляется в новых контрольных картах.

7.19.2. После постановки спортивных транспортных средств в закрытый парк регруппинга, участники могут в холодное время года не глушить (заводить) двигатель с разрешения официальных лиц.

7.19.3. Если закрытый парк регруппинга не превышает 30 минут, участники могут оставаться в этом парке регруппинга.

7.20. Закрытый парк.

7.20.1. Спортивные транспортные средства в закрытом парке подчиняются режиму «закрытого парка».

7.20.2. Режим «закрытого парка» действует:

- с момента постановки транспортного средства 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.
- с момента, когда спортивное транспортное средство прибудет в закрытый парк на финише соревнования, до момента истечения времени установленных сроков подачи протестов, и объявления решения Жюри о снятии режима «закрытого парка».

7.20.3. Любое нарушение правил закрытого парка может привести к пенализации от 1 часа до исключения из соревнования.

7.20.4. Если технический комиссар решит, что состояние транспортного средства, находящегося в закрытом парке, представляет угрозу безопасности дорожного движения, то в присутствии специалистов Технической комиссии такое транспортное средство должен быть отремонтировано.

В этом случае, время, которое будет затрачено на ремонт транспортного средства, рассматривается как опоздание на дорожной секции. Для предотвращения нагона времени участником, ему может быть назначено новое стартовое время. Любой спортсмен, который опоздает более чем на 30 минут, будет наказан фиксированной пенализацией или исключен из соревнования.

В том случае, если отремонтировать транспортное средство или экипировку в зоне «закрытого парка» не представляется возможным, то это транспортное средство не допускается к старту СУ и должно быть удалено из этой зоны наиболее безопасным образом, контрольная карта должна быть сдана участником техническому комиссару или контролеру. По факту задержки старта или сдачи контрольной карты технический комиссар составляет рапорт на имя главного судьи.

7.20.5. Как только транспортное средство будет поставлено в закрытый парк, гонщик / члены экипажа должны немедленно его покинуть. Запрещено входить в закрытый парк повторно. Как исключение, гонщику / члену экипажа может быть разрешен повторный вход в ЗП в сопровождении официальных лиц.

7.20.6. В порядке исключения, с разрешения технического комиссара или главного судьи в закрытых парках перед стартом, в зоне регруппинга и после завершения этапа участники могут:

- заменить или отремонтировать одно, или два спущенных колеса;

- ремонтные работы необходимо закончить до времени старта данного участника, иначе будет наложен штраф в размере одной минуты за каждую минуту или часть минуты опоздания.

Для выезда транспортного средства из закрытого парка перед стартом, после регруппинга или после завершения этапа, гонщикам разрешен вход в закрытый парк за 15 минут до предписанного времени.

7.20.7. Никто не может находиться в закрытом парке, за исключением Официальных лиц, выполняющих свои служебные обязанности.

7.20.8. При непостановке автомобиля в закрытый парк после финиша или в случае, если автомобиль участника покинул закрытый парк до момента объявления решения Жюри о снятии режима «закрытого парка», экипаж исключается из соревнования.

7.21. Протесты. Апелляции.

7.21.1. Протест на техническое состояние должен быть подан не позднее 30 минут после постановки последнего финишировавшего транспортного средства данной спортивной дисциплины в закрытый парк; протест классификации по результатам соревнования должен быть подан не позднее 30 минут после публикации предварительных результатов на официальном / виртуальном табло информации.

7.21.2. Если протест подразумевает демонтаж систем транспортного средства и повторную сборку различных частей, залоговый взнос должен покрывать расходы на проводимые работы, включая транспортировку и т.п.

7.21.3. Расходы на работы, проводимые по протесту, включая транспортировку, несет либо участник, подающий протест – в случае если протест не был удовлетворен, либо участник, на техническое состояние транспортного средства которого подан протест – в случае если протест был удовлетворен.

7.21.4. Если протест не удовлетворен, а суммы залогового взноса не хватает на покрытие расходов, тогда участник, подавший протест должен возместить недостающую сумму, размер которой определяется Жюри.

7.21.5. Подача протестов против классификаций в многодневных гонках разрешена в течение 24 часов после публикации классификации этапа, к которому относится протест, но не позднее истечения времени на подачу протестов на итоговую классификацию соревнования.

7.21.6. Заявитель может подать апелляцию в соответствии с положениями СК ОСФ.

7.22. Классификация (результаты).

Главный судья несет ответственность за своевременную и правильную классификацию во время соревнования.

7.22.1. Результаты участников определяются путем сложения реального времени, показанного на СУ и всех пенализаций, выраженных временем.

7.22.2. Гонщик / экипаж с минимальным результатом будет объявлен победителем, гонщик / экипаж со следующим минимальным результатом – вторым, и т.д.

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

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

7.23. Штрафы. Пенализация.

Все денежные штрафы должны быть уплачены участником в срок, указанный в решении о пенализации.

Пенализации, предусмотренные данными правилами, не могут быть заменены дополнительным регламентом или решением Жюри на денежный штраф.

Любое нарушение, не указанное в таблице (Приложение 1), будет рассматриваться Жюри для принятия решения о наказании.

Приложение 1. Рекомендуемая таблица пенализации.

Таблица 39



























Нарушение	Пункт Правил	Санкции ОСФ	Отказ в старте	Исключение	Штрафное время	Денежный штраф % от Заявленного взноса	Решение Жюри
Превышение нормы времени на liaison свыше 30 минут	П. 2.1.12.			X	ФП		
Превышение норматива на СУ	П. 2.1.13.			X	ФП		
Отсутствие на брифинге	П. 2.1.21.					10%	
Отсутствие или неправильное расположение стартового номера или эмблем 1 элемент 2 элемента	П. 2.6.3.					10% 20%	
Размещение эмблем других соревнований	П. 2.6.4					100%	
Нарушение идентификации	П. 2.6.5.					10%	
Отсутствие/неправильное размещение Обязательной или Необязательной рекламы 1 нарушение 2 нарушение	П. 2.7.2.					10% 100%	
Непрохождение АП и/или ТИ	П 2.9.1.		X				X
Опоздание на АП и/или ТИ	П 2.9.17.					20%	
Опоздание на Старт этапа За каждую минуту опоздания свыше 30 мин. опоздания	П. 2.10.8.		X		1 мин.		
Запрещенная разведка местности	П 2.11.3.		X	X		до 300%	X
Отклонение от маршрута, указанного в дорожной книге	П. 2.11.2. П. 2.11.5.			X X	X X		X X
Ознакомление с трассой после начала АП	П. 2.11.6.		X				X
Несоблюдение ПДД или нарушения в зонах ограничения скорости на liaisonах 1-е нарушение 2-е нарушение 3-е нарушение	П. 2.12.2.			X	1 час	10%	
Нарушение запрещения: - транспортировать (перевозить) транспортные средства	П. 2.12.3.			X			X
Превышение лимита скорости (за каждый км/ч превышения) от 1 до 5 км/ч от 6 до 15 км/час от 16 до 40 км/час более 40 км/час: первый импульсный сигнал второй импульсный сигнал	П. 2.13.9.				10 сек. за 1 импульс 1 мин. за 1 импульс 2 мин. за 1 импульс 5 мин.		

Нарушение	Пункт Правил	Санкции ОСФ	Отказ в старте	Исключение	Штрафное время	Денежный штраф % от Заявочного взноса	Решение Жюри
третий импульсный сигнал каждый последующий					10 мин. 15 мин.		X
Намеренный непропуск одного участника другим: 1-е нарушение 2-е нарушение 3-е нарушение Более 3-х нарушений	П.2.14.7.				3 мин. 7 мин. 10 мин.		X
Посторонняя помощь на СУ	П. 2.15.2.			X			X
Проезд с помощью буксировки через и/или в пределах Контрольной зоны судейских пунктов (КВ, КП, Старт, Финиш)	П. 2.15.3.1				30 мин. за каждый		
Движение с помощью буксировки в ЗП (зоне Регруппинга)	П. 2.15.3.3				1 мин		
Нарушения, касающиеся сервиса	П. 2.15.4.2.			X	X	X	X
Ремонтные работы (на Бивуаке) в закрытых, не просматриваемых местах 1-е нарушение 2-е нарушение 3-е нарушение	П. 2.15.4.6.			X	1 ч.	50%	X
Превышение скорости в Парках Сервиса	П. 2.15.5.				10 сек. за 1 км/ч		
Нарушения в заправочной зоне: первое последующие	П. 2.15.7.			X	1 час. минимум.		
Неразрешенные исправления в Контрольной Карте	П. 2.16.2.			X			X
Потеря Контрольной Карты	П. 2.16.4.				10 мин.		X
Отсутствие печати или не представление Контрольной Карты	П. 2.16.4.			X	ФП ЧР		X
Не сдача Контрольной Карты	П. 2.16.5.			X			X
Нарушение правил проезда контрольной зоны 1-е нарушение 2-е и последующие нарушения	П. 2.17.3.				10 мин X		X
Опоздание на КВ свыше 30 мин.	П. 2.17.5.			X	ФП		
Несоблюдение требований судей	П. 2.17.6.			X			X
Опоздание на КВ (за каждую минуту или часть минуты)	П. 2.18.5.				1 мин.		
Опережение на КВ (за каждую минуту или часть минуты)	П. 2.18.5				1 мин		

Нарушение	Пункт Правил	Санкции ОСФ	Отказ в старте	Исключение	Штрафное время	Денежный штраф % от Заявочного взноса	Решение Жюри
Замена или ремонт спущенного колеса свыше 10 минут в зоне КВ-Старт	П.2.18.10.2				1 мин. за мин.		
Не пристегнуты ремни безопасности и/или шлемы на СУ	П. 2.20.1.			X	X		X
Вожделение транспортного средства в направлении, противоположном направлению СУ	П. 2.20.2.			X	X		X
Задержка на старте СУ более 20 секунд после стартового сигнала	П. 2.20.4.				2 мин.		
Задержка старта	П. 2.20.5				1 мин минимум		
Фальстарт 1-е нарушение повторные нарушения	П. 2.20.6.				1 мин минимум		X
Остановка между желтым знаком финиша и знаком “стоп” на СУ	П. 2.20.8.				15 мин		
Не остановка и неполучение отметок у знака «СТОП» Получение отметки после того, как автомобиль выкатился за пределы зоны судейского пункта	П. 2.20.10				1 час 1 мин		
Участник отказывается стартовать на СУ с указанной позиции и в указанное время	П. 2.20.13.			X	ФП		X
Контактная борьба	П. 2.20.19.			X			X
Нарушения правил ЗП	П. 2.22.3.			X	1 час минимум		X
Ремонт в ЗП с опозданием свыше 30 мин.	П. 2.22.4			X	ФП		X

Приложение 2. Стандартные знаки моторалли (Диаметр знаков: 70 см)

Таблица 40

Направление движения	Вид контроля	Контрольная зона			Направление движения	
		Начало зоны контроля (знак на желтом фоне)	Обязательная остановка (знак на красном фоне)	Конец зоны контроля (знак на бежевом фоне)		
→	Контроль прохождения (КП)		25 - 100 м  Отметка Контрольной Карты	25 м 	→	
→	Контроль прохождения без остановки (КП без остановки)		50 - 100 м Проезд через створ без остановки		→	
→	Контроль времени (чистое КВ)		25 м  Отметка Контрольной Карты	25 м 	→	
→	Контроль времени въезд/выезд ПС, ЗП, торжественное открытие (КВ)		5 м  Отметка Контрольной Карты	5 м 	→	
→	Контроль времени (КВ), совмещённый со стартом СУ		25 м  Отметка Контрольной карты	 Отметка времени старта в Контрольной Карте	25 м 	→
→	Контроль времени (КВ), совмещённый с финишем СУ		100 м  Финиш СУ (линия хронометража) БЕЗ ОСТАНОВКИ	  Отметка времени финиша в Контрольной Карте	25 м 	→
→	Зона заправки				→	
→	Зона сервиса				→	
→	Зона маркировки, проверки шин				→	

8. СПОРТИВНАЯ ДИСЦИПЛИНА «МОТОТРИАЛ»

8.1. Определение

Мототриал – спортивная дисциплина мотоциклетного спорта, соревнования по которой проводятся на специализированных мотоциклах по трассе, с различными естественными или искусственными препятствиями, в том числе на объектах спорта с ограничением времени прохождения дистанции, где оценивается мастерство прохождения трассы спортсменами.

Дистанция контролируемых участков (КУ) обозначается лентой, флажками и иными ограничителями.

8.2. Возрастные группы:

Таблица 41

Спортивная дисциплина	Возраст участников
мототриал	Мужчины (с 15 лет и старше)
мототриал	Юниоры (16-21 год)

Для участия в спортивных соревнованиях указанное минимальное количество лет спортсменов должен достичь до дня начала спортивного соревнования, а указанное максимальное количество лет спортсменов должен достичь в календарный год проведения спортивных соревнований.

8.3. Участники соревнований.

Количество стартующих участников ограничивается положением о соревнованиях.

Спортсмены для участия в соревнованиях должны пройти административные и технические проверки.

8.4. Мотоциклы. Ремонт и обслуживание.

К соревнованиям допускаются мотоциклы категории I, группы A1 класса до 125 см³, класса до 250 см³.

Дополнительные технические требования к мотоциклам оговариваются в положении о соревнованиях.

К участию в соревнованиях допускаются мотоциклы, прошедшие технический контроль и соответствующим образом промаркированные.

Прошедшие техконтроль мотоциклы ставятся в закрытый парк, откуда они могут быть выведены в соответствии с расписанием непосредственно для прохождения трассы

В закрытом парке спортсмену запрещается прикасаться к мотоциклам других спортсменов.

Любые работы с мотоциклом можно производить только в отведенной организатором зоне (рабочая площадка) и в предусмотренное регламентом время.

Заправка мотоциклов может производиться только при неработающем двигателе под контролем технической комиссии. При этом рядом с мотоциклом должен находиться огнетушитель

С рабочей площадки должен быть предусмотрен выход на стартовую площадку, и на которой участники ожидают время своего старта.

На стартовой площадке запрещается выполнение любых работ с мотоциклами, в том числе заправка.

8.5. Процедура старта.

Участникам выдаются контрольные карты в которых содержится информация о последовательности прохождения КУ. В этих картах судьями отмечается время старта и финиша, и вносятся результаты преодоления спортсменами препятствий на трассе в соответствии с таблицей пенализации.

Порядок старта определяется жеребьёвкой.

За 10 минут до старта гонщик допускается в закрытый парк для вывода мотоцикла на стартовую площадку.

Старт дается каждому спортсмену индивидуально по сигналу судьи, с интервалом в две минуты, при неработающем двигателе мотоцикла. Запускать двигатель мотоцикла разрешается только на стартовой линии в момент подачи стартовой команды.

В течение 1 минуты спортсмен обязан освободить стартовый коридор и двигаться в направлении контрольных участков, обозначенных на схеме трассы.

Длина стартового коридора 10-15 метров.

8.6. Трасса соревнований.

Дистанция соревнований может состоять из одного или нескольких кругов и должна включать в себя 15 – 35 контролируемых участков в зависимости от ранга соревнований.

Схема или описание трассы и КУ должно быть опубликовано в регламенте и на доске информации.

Движение между контрольными участками должно быть закрытым от постороннего движения и, по возможности, более коротким. Как исключение, допускается использовать дороги с усовершенствованным покрытием.

Маршрут трассы размечается специальными указателями. 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 иной разметкой.

В некоторых местах ширина контрольного участка может быть ограничена путем использования «ворот», минимальной шириной 120 см. Въезд в ворота может обозначаться двумя указателями.

Спортсмен, отклонившийся от маршрута, должен вернуться на трассу в том же месте, где он сошел с неё.

Тренировки на размеченной трассе и контрольных участках запрещены.

Перед каждым контрольным участком обозначается нейтральная зона, где участник может сделать остановку для визуального ознакомления с данным участком или ожидать своей очереди для въезда в него.

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.

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 получит 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 балансирование на месте, перемещение мотоцикла вправо или влево, если гонщик не касается поверхности земли или препятствия ногами. За откат мотоцикла назад и остановку 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.

На каждом КУ спортсмену засчитывается только один, самый крупный штраф, если спортсмен, тренер, представитель, иное лицо не допускают других нарушений, за которые может быть предусмотрена пенализация.

После прохождения КУ участник обязан остановиться и предъявить контрольную карту судье для внесения в нее результатов.

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.

8.7. Время соревнований.

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.

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:

$$T_d = (N_1 \times 4) + (N_2 \times 3) + (N_3 \times 2) + \dots + (N \times 2) + T$$

Где:

T_d – расчетное время прохождения дистанции в минутах;

N_1 – количество КУ на первом круге;

N_2 – количество КУ на втором круге;

N_3 – количество КУ на третьем круге;

N – количество КУ на n-ном круге;

T – время на прохождение трассы в минутах, исключая время, предписанное для прохождения КУ.

Время прохождения трассы (T) в минутах рассчитывается по формуле:

$$T = S \times 60 : V$$

Где:

S – общая длина трассы в километрах, за вычетом длины КУ;

V – средняя скорость движения по трассе в километрах в час (не должна превышать 20 км/час).

Спортсменам предоставляется не более 4 минут на прохождение каждого КУ на первом круге, 3 минут - на втором, 2 минут на третьем и последующих кругах.

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.

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.

За преждевременный финиш участник не штрафуются.

Участник, выбывший из соревнований из-за технической неисправности мотоцикла, обязан предъявить его технической комиссии в закрытом парке.

8.7. Характер проведения соревнований. Определение результатов.

По характеру зачета соревнования могут быть – личными, лично-командными и командными.

Личные места определяются независимо от кубатуры двигателя мотоцикла по наименьшему количеству штрафных очков, начисленных спортсменам в ходе соревнований.

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.

Командный результат определяется по наименьшей сумме штрафных очков, начисленных всем членам команды.

В случае равенства очков командные результаты определяются также, как и при определении личных результатов.

Таблица пенализации.

Таблица 42

	Вид нарушения на дистанции, ЗП, рабочей и стартовой площадке	Пенализация
1	Опоздание на старт (за каждую полную и неполную минуту)	1 очко
2	За каждый децибелл сверх установленного при измерении уровня шума	1 очко
3	Опоздание на финиш (за каждую полную и неполную минуту)	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 «старт»	5 очков
8	Запуск двигателя на стартовой линии до сигнала «старт»	5 очков
9	Не выезд со стартового коридора в течение одной минуты	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 неположенном месте	150 очков
14	Заправка с работающим двигателем	150 очков
15	Опоздание на финиш на 60 и более минут	500 очков
16	Нарушение ПДД	Вплоть до исключения
17	Касание мотоцикла другого участника в «ЗП»	Вплоть до исключения
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, утеря 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 или должностному лицу	исключение
26	Положительный результат при пробе на алкоголь или отказ от нее	исключение
27	Нарушение последовательности прохождения КУ	исключение
28	Нарушения на КУ:	
28.1	- одно касание ногой поверхности препятствия (земли)	1 очко
28.2	- два касания	2 очка
28.3	- три и более касаний или касание обеими ногами сразу	3 очка
28.4	- остановка мотоцикла, падение мотоцикла спортсмена, смещение или повреждение знаков, ограждений, сход с мотоцикла (обе ноги с одной стороны мотоцикла), выезд за пределы трассы передним или задним колесом, откат мотоцикла назад	по 5 очков дополнительно
28.5	- превышение лимита времени на прохождение КУ (за каждую полную или неполную минуту)	1 очко дополнительно
28.6	- въезд на КУ без разрешения судьи	10 очков
28.7	- спор с судьей спортсмена, его помощника, тренера, представителя	10 очков
28.8	- отказ от попытки прохождения КУ после вызова судьи или уклонение от прохождения КУ	20 очков

9. СПОРТИВНАЯ ДИСЦИПЛИНА «ТРОФИ-РЕЙД - КВАДРОЦИКЛЫ»

9.1. Определение

«Трофи-рейд – квадроциклы» – спортивная дисциплина мотоциклетного спорта по преодолению тяжелого бездорожья на квадроциклах. Включают в себя один или несколько линейных навигационных специальных участков (здесь и далее – СУ), и при возможности, один кольцевой СУ.

9.2. Возрастные группы. Участники соревнования.

9.2.1 Для участия в спортивных соревнованиях по трофи-рейдам на квадроциклах допускаются мужчины и женщины от 15 лет и старше.

9.2.2 Для участия в спортивных соревнованиях указанное минимальное количество лет спортсменов должен достичь до дня начала спортивного соревнования. Лица, не достигшие 18-летнего возраста должны иметь согласие обоих родителей (опекуна, попечителя) на участие их ребенка в соревнованиях по мотоциклетному спорту, заверенное нотариально.

9.2.3. На административных проверках каждый спортсмен должен предъявить документы, предусмотренные Спортивным кодексом ОСФ и Регламентом соревнования.

9.3. Общие правила проведения соревнований.

9.3.1. В соревнованиях по трофи-рейдам принимают участие спортсмены, на квадроциклах, как одиночках, так и объединенные в команды далее в тексте – участники. В составе экипажа два спортсмена, один из которых – первый пилот, а другой – второй пилот. Регламентом соревнования может быть предусмотрено объединение экипажей в команды, состоящие из двух квадроциклов. В таком случае, команды, состоящие менее и более, чем из двух экипажей к соревнованию не допускаются.

9.3.2. Каждый участник может зарегистрировать не более одного квадроцикла для каждого экипажа команды, участвующего в соревнованиях.

9.3.3. К участию допускаются квадроциклы, подготовленные в соответствии с действующими техническими требованиями к квадроциклам для участия в спортивных соревнованиях по трофи-рейдам.

9.3.4. Во время нахождения на трассе СУ участники должны быть в застегнутых защитных шлемах, даже в случаях нахождения вне квадроцикла. За нарушение данного правила экипаж пенализируется за каждый выявленный факт нарушения.

9.3.5. Во время движения в населенных пунктах и по дорогам общего пользования Участники обязаны соблюдать Правила дорожного движения, установленные на территории РФ.

9.3.6. Движение на протяжении всего спортивного соревнования (включая движение по лесным дорогам) осуществляется со включенным светом фар. Исключения допускаются при преодолении водных преград и при использовании электрической лебедки. За нарушение данного правила экипаж пенализируется.

9.4. Требования к экипировке спортсменов

9.4.1. Экипировка участника обязательно должна включать в себя защитный шлем, который должен соответствовать следующим стандартам: ГОСТ 22889-90 (Россия) ЕЭК ООН № 22, ECE 22-05 (Европа), DOT, Snell (США).

Разрешено использование следующих типов шлемов:

- интегральный – с интегрированной защитой подбородка, полностью закрывающий голову мотоциклиста; включает откидывающийся визор (защитное стекло);
- кроссовый шлем с высокой степенью защиты – подбородочная дуга усилена и выдвинута вперед для облегчения дыхания; для защиты лица от летящих из-под колес камней устанавливается длинный козырек; визор отсутствует; шлем может использоваться с защитными очками с небьющимися стёклами.

9.4.2. Запрещено применение открытых шлемов, строительных касок, шлемов для дорожных велосипедов, шлемов типа "модуляр", танковых или иных мягких шлемов.

9.5. Правила проведения линейных навигационных СУ.

9.5.1. Участники преодолевают несколько линейных навигационных СУ протяженностью от 10 до 100 км каждый в заданном порядке. В качестве маршрутов СУ могут включаться дороги различного типа и покрытия, в том числе с глубокой колеёй, броды, песок, болота, каменистая поверхность и т.п. Точное количество линейных навигационных СУ публикуется в регламенте (бюллетене) перед стартом спортивного соревнования.

9.5.2. Маршрут СУ задается при помощи контрольных точек. В случае применения виртуальных контрольных точек, файлы, содержащие контрольные точки, должны быть предоставлены участникам не позднее, чем за 24 часа до начала соревнований.

9.5.3. Старт на СУ – отдельный или массовый для всех участников заезда определяется регламентом или стартовой ведомостью.

9.5.4. В случае раздельного старта интервал между стартующими экипажами определяется организатором в регламенте соревнований.

9.5.5. При опоздании на старт стартовая позиция экипажа перемещается в конец стартовой ведомости. При опоздании на старт менее чем на 30 минут, участник пенализируется одной минутой за каждую минуту опоздания. При опоздании на старт свыше 30 минут участник к старту СУ не допускается. Данное ограничение применяется как к СУ, порядок старта которых определяется стартовым протоколом, так и к СУ, старт на которые открывается после периода обязательной нейтрализации.

9.5.6. Время фактического старта и финиша на линейные навигационные СУ фиксируют спортивные судьи, а также, при их отсутствии, приборы контроля прохождения трасс.

9.5.7. Организатор предоставляет легенду для каждого СУ, которая описывает порядок взятия контрольных точек. Участники обязаны пройти через все контрольные точки в строгой последовательности, указанной в легенде в допустимом радиусе от каждой точки. В случае использования фото точек, правила их взятия описываются в регламенте соревнований.

9.5.8. В случае совершения навигационной ошибки (нарушение последовательности взятия контрольных точек), участник должен вернуться на последнюю правильно взятую контрольную точку, не создавая помех другим участникам спортивных соревнований, и продолжить движение по маршруту в соответствии с предписаниями легенды. Если участник не восстановил правильную последовательность взятия контрольных точек и продолжил движение по маршруту после совершения навигационной ошибки, то неправильно взятая контрольная точка не будет засчитана. Допускается не взятие не более трех контрольных точек. За каждую не взятую точку применяется пенализация. Не взятие хотя бы одним пилотом экипажа / команды 4 (четырех) и более контрольных точек пенализируется незачетом СУ.

9.5.9. Организатор может установить список населенных пунктов и/или контрольных точек (точек «STOP» в легенде), границы которых участникам запрещено пересекать (заезжать в радиус геозоны точки «STOP»). В случае заезда любого из пилотов экипажа в установленный радиус геозоны точки «STOP» участнику назначается фиксированная пенализация.

9.5.10. Организатор может предусмотреть бюллетенем обязательный порядок прохождения нескольких контрольных точек и/или ограничить временные рамки для прохождения некоторых контрольных точек. В этом случае нарушение оговоренного порядка / временных рамок влечет за собой пенализацию, которая назначается бюллетенем.

9.5.11. Организатор вправе установить контрольное время для прохождения СУ. Превышение контрольного времени прохождения СУ пенализируется незачетом данного СУ.

9.5.12. Экипаж / команда считается финишировавшим при входе в радиус геозоны точки «Финиш» в течение работы финиша. В случае использования фотофиксации взятия контрольных точек участник считается финишировавшим при пересечении финишного створа и фиксации времени прохождения спортивным судьей. Возвращение на маршрут СУ для исправления навигационных ошибок финишировавшими участниками не допускается.

9.5.13. Время финиша линейных навигационных СУ отмечается по времени финиша экипажа (а для команд – временем финиша последнего участника экипажа). Временной интервал между участниками одной команды на финише не должен превышать 2 минут. Нарушение данного условия – незачет СУ.

9.5.14. Между финишем предыдущего и стартом следующего линейного навигационного СУ вводится обязательная фиксированная временная нейтрализация. Максимальная длительность периода обязательной временной нейтрализации определяется организатором соревнований и указывается в регламенте.

9.5.15. Порядок старта участников на следующие СУ определяется регламентом. В случае одновременного прихода экипажей / команд на старт следующего СУ, для них вводится межстартовый интервал 2 минуты.

9.5.16. В случае, если в контрольное время финишировало менее 3-х экипажей / команд, преодолевших СУ согласно предписаниям легенды (с учетом максимального количества допустимых регламентом не взятых контрольных точек), то контрольное время будет увеличено на один час (но не более двух часов).

9.6. Правила проведения кольцевого СУ.

9.6.1. Трасса кольцевого СУ (трофи-кросс) состоит из труднопроходимых болотных, водных, грязевых, колеяных участков, проселочных, лесных дорог, пашни.

9.6.2. Рекомендуемая конфигурация трассы должна быть такой, чтобы максимальная скорость участников не могла превышать 50 км/час.

9.6.3. Участники обязаны следовать на СУ по заданному замкнутому маршруту строго в установленном направлении.

9.6.4. Маршрут кольцевого СУ может быть размечен визуально, при помощи сигнальной ленты, либо при помощи виртуальных контрольных точек.

9.6.5. В случае использования виртуальных контрольных точек организатор информирует участников об этом посредством бюллетеня, публикует радиус точек, а также предоставляет файлы с точками не позднее, чем за 2 часа до старта кольцевого СУ.

9.6.6. Зона пит-стопа – располагается в непосредственной близости к трассе кольцевого СУ на расстоянии не менее 10, и не более 100 метров от финиша СУ. Зона пит-стопа должна вмещать в себя всех участников заезда. В зоне пит-стопа разрешена дозаправка топливом (при выключенном двигателе) и ремонтные работы. Помощь третьих лиц (механиков) разрешена. Доступ в зону пит-стопа разрешен только официальным лицам соревнования, участникам, механикам и другим членам команды. Все третьи лица в зоне пит-стопа должны носить яркую отличительную одежду (например, в ярко-зеленых жилетах).

9.6.7. Дозаправка и ремонт квадроцикла участника соревнований во время работы СУ производится в зоне пит-стопа.

9.6.8. Для прохождения СУ отводится установленная регламентом норма времени заезда.

9.6.9. Время прохождения кругов кольцевого СУ фиксируется судьями и, дополнительно, приборами учета кругов (при наличии технической возможности).

9.6.10. Порядок расстановки участников заезда на старте определяется регламентом.

9.6.11. Финишем считается момент пересечения финишного створа (линии финиша) наиболее выступающей вперед частью квадроцикла. Спортсмены должны находиться в контакте с квадроциклом.

9.6.12. Время прохождения линии финиша при электронном контроле фиксируется прохождением электронной петли датчиком, установленном на квадроцикле.

9.6.13. В случае, если участник не пересек линию финиша во время работы финиша, то участник считается не финишировавшим, и данный СУ участнику не засчитывается.

9.6.14. После пересечения линии финиша спортсмену запрещается резко сбрасывать скорость, останавливаться и отпускать руль обеими руками.

9.6.15. Заезд считается официально законченным по истечении 5 минут после открытия финиша.

9.6.16. Спортсмены, не прошедшие ни одного полного круга, не классифицируются.

9.6.17. Остановка, а также ожидание открытия финишного створа в зоне пит-стопа разрешены.

9.6.18. Останавливаться в зоне финиша и ожидать открытия финишного створа запрещено. Остановка в зоне финиша в течение менее, чем 5 минут, пенализируется.

9.6.19. В случае, если участник прекратил движение по трассе по тем или иным причинам, и находится на трассе СУ без движения в течение 15 минут, то участник должен покинуть трассу, не создавая помех другим участникам, сообщив о прекращении движения по трассе спортивным судьям на финише СУ. В случае нарушения данного ограничения к участнику применяется пенализация в размере двух кругов. Повторное нарушение данного ограничения пенализируется незачетом СУ.

9.6.20. Если участник после предупреждения судьи на трассе, не покидает ее, либо осуществляет помощь другому участнику, то участнику, которому оказывают помощь, данный СУ не зачитывается.

9.6.21. Движение задним ходом запрещено. В исключительных случаях, для преодоления сложных препятствий, разрешено движение задним ходом без создания помех другим участникам. Буксировка не является исключительным случаем и пенализируется.

9.6.22. Помощь экипажам внутри команды разрешена.

9.6.23. Эвакуация квадроцикла при помощи мускульной силы не финишировавших на данном СУ участников и третьих лиц во время работы СУ в ситуациях, не угрожающих жизни и здоровью участников и зрителей запрещена.

9.6.24. Буксировка квадроцикла другим квадроциклом во время работы СУ запрещена.

9.6.25. Осуществление ремонтных работ на трассе СУ вне зоны пит-стопа с привлечением других не финишировавших участников СУ, третьих лиц запрещено.

9.6.26. Передача участнику заезда любых сервисных материалов, технологических жидкостей, запасных частей, инструментов и оборудования запрещена.

9.6.27. Использование лебедки разрешено при условии фиксации троса лебедки к точкам лебежения, предусмотренными организатором, либо к неподвижно стоящему квадроциклу.

9.6.28. В случае крепления троса лебедки к якорям искусственного происхождения, предусмотренных организатором, либо к неподвижно стоящему квадроциклу применение коррозийной стропы необязательно.

9.7. Порядок подсчета результатов.

9.7.1. Подсчет результата экипажа/команды на линейных навигационных СУ производится в соответствии со временем прохождения СУ с учетом полученных пенализаций, от минимального к максимальному.

9.7.2. За каждый линейный навигационный СУ участнику начисляются очки в соответствии с Таблицей начисления очков.

9.7.3. Итоговым результатом прохождения экипажем/командой линейных навигационных СУ является сумма очков, полученных по итогам всех СУ начисленных в соответствии с таблицей начисления очков. В случае равенства очков учитывается большее количество лучших мест (первое, второе, и т.д.). Если и в этом случае сохраняется равенство, то окончательный результат определяется по количеству очков, полученных за последний навигационный СУ, если не регламентировано другое; в случае последующего равенства – количество очков, полученных за предпоследний СУ, и т.д.

9.7.4. Подсчет результата прохождения кольцевого СУ каждым экипажем и командой в классе производится по максимальному количеству пройденных кругов и времени заезда (с учетом полученных пенализаций). Каждому экипажу присваиваются очки в соответствии с таблицей начисления очков. Наибольшее количество очков получает экипаж, прошедший максимальное количество кругов. В случае равенства количества пройденных кругов преимущество получает экипаж, прошедший круги за наименьшее время.

9.7.5. Подсчет результата прохождения командой кольцевого СУ производится путем определения среднего арифметического от очков, начисленных каждому экипажу команды, разделенных на 2 (среднее арифметическое).

9.7.6. Итоговый результат экипажа / команды определяется по сумме очков, полученных на линейных навигационных СУ и кольцевом СУ.

9.8. Требования к квадроциклам. Входная техническая инспекция. Пределы разрешенных изменений.

9.8.1. Любые изменения, не оговоренные в данных требованиях, разрешены.

Квадроцикл должен быть колесной формулы 4x4, серийного производства (выпущенных в количестве не менее 500 идентичных экземпляров). Ответственность за доказательство серийности квадроцикла в целом и его отдельных узлов и агрегатов лежит на участнике. В подтверждение этого техническая комиссия может произвести сравнение деталей с серийными деталями или каталогом завода-изготовителя.

9.8.2. Требования к шинам и дискам.

9.8.2.1. Запрещается применение шин с диаметром более 30-ти дюймов согласно заводской маркировке производителя.

9.8.2.2. Разрешается любая дополнительная фиксация боковин шин на диске.

9.8.2.3. Разрешается применение только пневматических шин для квадроциклов.

9.8.2.4. Запрещается использование внешних расширителей колесных дисков.

9.8.2.5. Запрещается изменять рисунок протектора шин.

9.8.2.6. Запрещается использование шипованных шин, цепей противоскольжения, гусениц или их аналогов.

9.8.3. Требования к светотехническому оборудованию.

Квадроцикл должен быть оборудован исправно работающим головным освещением (штатным или светодиодным), стоп-сигнал должен функционировать.

9.8.4. Требования к защите днища.

Разрешено применение защиты днища любой конструкции. Материал не ограничен.

9.8.5. Требования к бамперам и крыльям.

Конструкция и материал бамперов не ограничиваются, все квадроциклы должны быть оборудованы крыльями, покрывающими шину.

9.8.6. Требования к системе охлаждения.

Разрешается замена штатного радиатора и перенос радиатора системы охлаждения со штатного места. Разрешается установка дополнительного радиатора.

При переносе радиатора и магистралей системы охлаждения должны быть предусмотрены защитные устройства, исключающие (в случае срыва или повреждения) попадание охлаждающей жидкости на спортсмена.

9.8.7. Требования к системе впуска.

Разрешается установка шноркелей. Шноркель должен иметь наконечник из травмобезопасного материала (пластмасса, резина).

9.8.8. Требования к системе выпуска.

Разрешено устанавливать на квадроцикл любой глушитель серийного изготовления. Разрешено присоединять к глушителю дополнительные патрубки.

Уровень шума, определяется по методике ОСФ.

9.8.9. Требования к топливной системе.

Запрещается вносить любые изменения в топливную систему. Запрещается присоединять дополнительные емкости для топлива к топливной системе.

9.8.10. Требования к системе управления дроссельной заслонкой.

Запрещается вносить изменения в систему управления дроссельной заслонкой. Дублирующие органы управления дроссельной заслонкой запрещены.

9.8.11. Все квадроциклы должны быть оборудованы размыкателем цепи зажигания, останавливающим двигатель (чека безопасности).

9.8.12. Медицинская аптечка.

Каждый квадроцикл должен быть укомплектован, как минимум, аптечкой автомобильного стандарта. Аптечка должна находиться в легко доступном месте, и иметь водонепроницаемую упаковку, допускающую многократное использование (гермомешок, герметичный контейнер).

9.8.13. Огнетушитель.

Каждый квадроцикл должен быть оборудован огнетушителем заводского изготовления, содержащим не менее 1 кг огнегасящего состава

Огнетушитель должен быть зафиксирован на жестком кронштейне (крепление) и располагаться в легкодоступном, открытом месте. Крепление огнетушителя должно быть надежным, и обеспечивать быстрый съем его без применения инструмента.

9.8.14. Ремень вариатора.

Каждый квадроцикл с вариатором может быть укомплектовать запасным ремнем вариатора и инструментом для его замены.

9.8.15. Если технической комиссией конструкция квадроцикла будет признана опасной, он не будет допущен к участию в соревновании.

Таблица пенализации.

Таблица 43

№ п.п.	Нарушение	Отказ в старте	Неза-чет СУ	Исклю-чение из сорев-нования	Пенали-зация	Денеж-ный штраф, % от ст. взноса	Решение Жюри
9.8.1.	Обман, неспортивное поведение, ложная маркировка			X			X
9.8.2.	Отсутствие или неправильное расположение эмблем /стартового номера: 1 нарушение 2 нарушение 3 нарушение			X		10% 50%	X
9.8.3.	Отсутствие рекламы Организатора: 1 нарушение повторное нарушение					10% 100%	
9.8.4.	Прохождение АИ и ТИ вне расписания, но в рамках их работы					1000 руб.	
9.8.5.	Непрохождение АП и ТИ	X					X
9.8.6.	Превышение скорости передвижения на технических средствах по базовому лагерю, каждое нарушение					1000 руб.	
9.8.7.	Опоздание на старт до 30 минут (включительно)				1 мин. за каждую минуту опоздания		
9.8.8.	Опоздание на старт свыше 30 минут		X				
9.8.9.	Нарушение требований безопасности на старте СУ	На данно м СУ	X				

№ п.п.	Нарушение	Отказ в старте	Неза-чет СУ	Исклю-чение из сорев-нования	Пенали-зация	Денеж-ный штраф, % от ст. взноса	Решение Жюри
9.8.10.	Отказ стартовать		X				X
9.8.11.	Ранний старт, фальстарт				30 минут		
9.8.12.	Нарушение требований безопасности на СУ, отсутствие защитного шлема во время нахождения участника на СУ				1 час		X
9.8.13.	Установленные факты движения с выключенным светом фар на линейных навигационных СУ Первое нарушение Второе и послед. нарушения				10 мин. 30 мин.		
9.8.14.	Создание помех для финиша других участников				1 час		X
9.8.15.	Невыполнение указаний судей		X	X	X		X
9.8.16.	Сервис на СУ		X	X			X
9.8.17.	Превышение нормы времени на СУ		X				X
9.8.18.	Невзятие контрольных точек на линейных навигационных СУ: Допускается невзятие не более 3 (трех) контрольных точек.				30 минут		

№ п.п.	Нарушение	Отказ в старте	Неза-чет СУ	Исклю-чение из сорев-нования	Пенали-зация	Денеж-ный штраф, % от ст. взноса	Решение Жюри
9.8.19.	Невзятие 4 (четырех) и более контрольных точек на линейных навигационных СУ		X				
9.8.20.	Отсутствие трека или его части на линейном навигационном СУ по любой причине		X				
9.8.21.	Заезд в геозону точки «STOP», заезд в границы запрещенных регламентом, бюллетенем или легендой населенных пунктов				2 часа		
9.8.22.	Обрыв ограничительной ленты (каждый) /каждое сбитие стоек разметки трассы кольцевого СУ				1 круг		
9.8.23.	Нарушение требований флаговой сигнализации		X				
9.8.24.	Нахождение на трассе кольцевого СУ без движения более, чем 15 минут Первое наруш. Повторное наруш.		X		2 круга		
9.8.25.	Остановка в зоне финиша: менее, чем 5 минут более, чем 5 минут		X		2 круга		
9.8.26.	Нарушение правил эвакуации во время заезда на кольцевом СУ		X				

№ п.п.	Нарушение	Отказ в старте	Неза- чет СУ	Исклю- чение из сорев- нования	Пенали- зация	Денеж- ный штраф, % от ст. взноса	Решение Жюри
9.8.27.	Посторонняя помощь на кольцевом СУ: первое нарушение второе и послед. нарушения		X		2 круга		
9.8.28.	Порча либо утрата прибора КПТ		X			Удерж. возвр. депозита	
9.8.29.	Нарушение пломбировки прибора КПТ		X				
9.8.30.	Порча либо утрата прибора учета кругов		X			Удерж. возвр. депозита	
9.8.31.	Нарушение норм безопасности и экологии		X		X	100%	X
9.8.32.	Движение в обратном направлении на кольцевом СУ			X			
9.8.33.	Невыход призера на официальное награждение	Лишение призера наградной атрибутики					

10 СПОРТИВНАЯ ДИСЦИПЛИНА «ФИГУРНОЕ УПРАВЛЕНИЕ МОТОЦИКЛОМ – КЛАСС ОТКРЫТЫЙ»

10.1. Общие положения

Фигурное управление мотоциклом – класс открытый – соревнование по скоростному управлению мототехникой на площадке с твердым покрытием, основным соревновательным фактором которого является безошибочное преодоление специально размеченных фигур за минимальное время.

10.2. Термины и определения.

Заезд (попытка) – проезд гонщика по трассе, начинающийся с момента начала движения из стартовых ворот и заканчивающийся моментом выезда из финишных ворот;

Незачет заезда (попытки) – ситуация, при которой заезд (попытка) считается выполненным, однако время, затраченное на прохождение трассы, не учитывается при определении лучшего времени заезда;

Схема трассы – изображение в проекции «вид сверху», выполненное в масштабе с соблюдением пропорций и отражающее расположение элементов и фигур на плоскости, а также последовательность их прохождения и направление движения от стартовых до финишных ворот включительно;

Трасса соревнований (трасса) – совокупность элементов и фигур, расставленных на площадке в соответствии со схемой трассы;

Фигура – совокупность элементов, не соединенных физически или графически, дополненная указанными на схеме трассы направлением движения (траекторией) и, как правило, порядковым номером выполнения;

Элемент – наименьшая неделимая часть трассы, представляющая собой одиночный конус (иных ограничителей) либо несколько конусов, соединенных между собой физически (специальными ограничителями) либо графически (линией на асфальте).

10.3. Участники соревнования. Возрастные группы

К участию в соревновании допускаются спортсмены:

Таблица 44

Спортивная дисциплина	Возраст участников
Фигурное управление мотоциклом – класс открытый	Мужчины (16 лет и старше)

Для участия в спортивных соревнованиях указанное минимальное количество лет спортсменов должен достичь до дня начала спортивного соревнования. Спортсмены до 18 лет, должны предоставить нотариально заверенное согласие обоих родителей (опекуна / попечителя) на участие несовершеннолетнего спортсмена в соревнованиях.

К участию в соревнованиях допускаются спортсмены, представившие на административных проверках документы, удовлетворяющие требованиям спортивно кодекса и Положению о соревнованиях.

К участию в соревнованиях допускаются граждане Российской Федерации и иностранные граждане (если это предусмотрено Положением)

10.4. Экипировка участников

Во время тренировок и соревнований участники должны быть экипированы в:

- застегнутый шлем мотоциклетного типа (открытый, кроссовый, модуляр или «интеграл»);
- мотоботы;
- наколенники и налокотники. Или экипировкой оснащенной защитными вставками коленей и локтей;
- перчатками.

Экипировка должна полностью закрывать оголенные части тела.

10.5. Допускаемые мотоциклы

К участию допускаются мотоциклы– одиночки класса «Открытый» в исправном состоянии, без видимых подтеков технических жидкостей, с надежно закрепленной аккумуляторной батареей.

Допускаются мотоциклы с 2-х и 4-х-тактным двигателем, объемом соответствующим требованиям регламента соревнования, и прошедшие технический контроль.

На мотоцикле должен быть размещен (наклеен) стартовый номер участника, или заменен спортивной манишкой, выдаваемый организатором

В рамках соревнований участники могут использовать до двух мотоциклов, которые должны пройти Техническую инспекцию.

10.6. Официальные документы.

Организатор соревнования по фигурному управлению обязан издать следующие официальные документы:

- регламент соревнования;
- программа соревнования;
- план безопасности;
- список участников со стартовыми номерами.

10.6.1. Регламент соревнования.

Регламент соревнования является официальным документом, описывающим дополнительные особенности проведения соревнования и регулирующим его проведение, помимо настоящих Правил, которым регламент не должен противоречить.

10.6.2. План безопасности.

Порядок обеспечения безопасности проведения соревнования и действий при возникновении нештатных ситуаций, описываются в Плане безопасности.

План безопасности должен содержать схему трассы соревнования с нанесенными зонами безопасности и ограждениями, а также, как минимум, телефоны для экстренной связи.

10.7. Безопасность на соревновании.

Зоны старта и финиша, парк для мотоциклов участников и места, куда допускаются зрители, должны иметь ограждение достаточной высоты и прочности, препятствующее появлению посторонних лиц на трассе и в технических зонах.

На площадке проведения соревнования не должно быть посторонних предметов (песка, камней, мусора и прочего), а те, которые могут появиться на ней в процессе соревнования, должны своевременно убираться.

В местах возможного вылета мотоцикла участников за пределы соревновательной трассы должны быть расположены защитные барьеры.

Запрещается заправлять мотоциклы при работающем двигателе.

10.8. Продолжительность соревнования.

Максимальная продолжительность соревнования, предусмотренная расписанием, не должна превышать 10 часов.

10.9. Техническая инспекция и требования к мотоциклам.

Все мотоциклы, участвующие в соревновании должны пройти техническую инспекцию, время и место которой организатор обязан опубликовать в программе соревнования.

Техническую инспекцию проводит технический комиссар, а в его отсутствие – главный судья.

Шлем и иная экипировка участника должны быть предъявлены на технический контроль перед первой тренировкой. После каждого происшествия, сопровождавшегося ударом шлема (падение, столкновение и т.п.) он должен быть осмотрен. Если шлем поврежден, технический комиссар может потребовать заменить его другим.

Наличие исправного устройства для пуска двигателя обязательно.

Для обеспечения безопасности участника ведущая (моторная) звездочка цепного привода заднего колеса должна закрываться щитком.

Концы руля должны быть закрыты прочным материалом или резиной. Если используются щитки для рук, они должны быть из небьющегося материала и обеспечивать свободный доступ для рук.

Все рычаги управления (сцепления, тормозов и т.д.) должны оканчиваться закруглением, диаметром не менее 15 мм.

Каждый рычаг (ручной или ножной) должен устанавливаться на независимом шарнире и быть монолитной деталью.

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

При отпуске ручки управления дроссельной заслонкой она должна закрываться автоматически.

Мотоциклы должны оборудоваться прерывателем зажигания, который, в случае падения мотоцикла или отделения гонщика от мотоцикла, должен разрывать первичную цепь зажигания.

Допускается использование штатного выключателя зажигания на пульте при условии, что обороты холостого хода двигателя не превышают предписанные заводом-изготовителем ТС.

Подножки должны быть закруглены на концах радиусом не менее 8 мм.

Мотоциклы должны иметь не менее двух отдельно действующих тормозов (минимум по одному на каждое колесо).

Допускается применение комбинированной системы тормозов, в случае, если она предусмотрена заводом-изготовителем ТС для данной модели и модификации.

Рычаг заднего тормоза может быть установлен с левой стороны руля, но не должен мешать работе рычага сцепления.

Минимальный размер колес на любой оси может быть ограничен Регламентом соревнования.

Минимальный остаток протектора дорожных покрышек должен соответствовать основным положениям по допуску транспортных средств к эксплуатации на дорогах общего пользования.

Регламентом может быть разрешено использование спортивной резины, а также шин, имеющих сертификацию для использования на дорогах общего пользования.

Разрешено использование устройств для подогрева шин («грелок»).

10.10. Поведение участников соревнования.

В любой момент участник обязан соблюдать Правила и вести себя не подвергая опасности других участников соревнования.

Участники обязаны присутствовать на всех брифингах, устраиваемых для них.

Участники вместе с механиками могут производить ремонт только в ремонтной зоне.

Любая посторонняя помощь участникам на трассе во время тренировок и заездов запрещается, исключая случаи, когда она оказывается в интересах безопасности судьями на дистанции или медицинскими работниками.

Нарушившие это правило наказываются по предложению главного судьи.

Судьи на дистанции могут оказывать помощь в подъеме упавших мотоциклов, перемещении их в безопасное место или поддерживая их во время ремонта. Однако, любой ремонт или регулировка в этом случае должны производиться только самим участником без посторонней помощи.

Любой сложный ремонт после падения мотоцикла, должен производиться только в закрытом парке.

Запрещается оказывать помощь участнику, находящемуся на трассе, в запуске двигателя.

Во время заездов консультации между членами команды и участниками разрешаются только в парке участников. Связь с участниками, находящимися на трассе, по радио категорически запрещается.

Если во время тренировочных заездов судьями замечен участник, навыки управления мотоциклом или поведение которого может подвергнуть опасности зрителей и остальных участников соревнования, главный судья может принять решение об отстранении данного участника от соревнования.

10.11. Трасса соревнований.

Трасса для фигурного управления мотоциклом может быть стационарной (постоянной) или временной и должна иметь твердое покрытие (асфальт, асфальтобетон, бетон и т.д.). Высота стыков плит (полос) покрытия не должна превышать 5 мм. Разметка и исполнение трассы должны осуществляться исходя, прежде всего, из соображений безопасности.

Конфигурация трассы, как и количество зачетных попыток; минимально допустимое время между попытками; ориентировочное общее время прохождения трассы публикуется в регламенте соревнования.

Трасса должна иметь стартовую и финишную зоны. Минимальная ширина зоны – 1,5 метра. Длина зоны от 3-х до 5-ти метров. Трасса может иметь совмещенную зону старта и финиша.

Трасса должна быть проложена таким образом, чтобы средняя скорость ее прохождения не превышала 55 км/ч.

Для разметки трассы используются конусы из полимерного материала, не дающего острых осколков при разрушении. Минимальная высота поворотных и разворотных конусов – 320 мм. Максимальная высота – 520 мм. Высота элементов разметки стартовой (финишной) зоны, габаритов, траекторий не регламентируется.

Рекомендуемая цветовая маркировка препятствий:

Таблица 45

Цвет препятствий	Правильное направление движения/назначение конуса (-ов)
красный конус	Объехать слева (правый поворот)
синий конус	Объехать справа (левый поворот)
красный конус с желтой полосой	правый поворот более чем на 270 градусов
синий конус с желтой полосой	левый поворот более чем на 270 градусов
Желтый конус	Для обозначения элементов, не имеющих четко выраженной направленности право/лево
пара желтых конусов	проезд между конусами
пара желтых конусов с линией между ними	Пересечь или наехать на линию минимум одним колесом

10.12. Тренировка.

Организатор соревнования обязан предусмотреть тренировки накануне и/или в день соревнования. Расписание проведения всех тренировок указывается в программе соревнования.

К тренировкам допускаются только участники, прошедшие административные и технические проверки.

Перед началом тренировки главный судья соревнования должен провести брифинг участников, на котором должна быть показана схема трассы.

Если во время тренировочных заездов судьями замечен участник, поведение которого может подвергнуть опасности зрителей и остальных участников соревнования, главный судья может принять решение об исключении данного участника из соревнования.

10.13. Старт. Проведение соревнования и судейство. Финиш.

Порядок выхода участников на старт заездов определяется по результатам квалификации с засечкой времени: в обратном порядке – от медленного к быстрому, либо по иному принципу, указанному в регламенте.

Старт дается судьей на старте путем подачи звукового (стартовый пистолет), визуального (взмах стартовым флажком; сигнал стартового светофора), или иного сигнала, как указано в регламенте соревнования.

Применяется следующая процедура старта:

Все участники располагаются в парке участников, согласно своим порядковым номерам в таблице участников;

- за 10 минут до старта все участники собираются в предстартовом накопителе;
- за 5 мин. до старта первая тройка участников приглашается в зону разогрева. Первому из тройки предоставляется 2 – 3 минуты на разогрев в зоне;
- - участник должен расположиться на мотоцикле в зоне старта, не допуская при этом заступ и/или пересечение точкой переднего габарита мотоцикла над границей стартовой линии;
- - после того, как участник занял место на старте, он не может возвращаться в зону разогрева или получать техническую помощь, кроме как по решению судьи;
- после старта первого участника в зону разогрева приглашается следующий участник соревнований.
- Запрещается пользоваться какими-либо упорами (подставками) для ног и мотоцикла для облегчения старта.

Старт одиночный из стартовой зоны.

В варианте с полуавтоматической системой хронометража, судья-стартер поднимает стартовый флаг, и с этого момента участник имеет право стартовать. В момент начала движения включается хронометраж.

В варианте с автоматической системой хронометража старт дается по сигналу светофора.

В варианте с ручным хронометражем, указание стартера флагом на участника означает команду «На старт!», поднятие судьей-стартером флага означает сигнал «Внимание!», отмахка флагом вниз означает «Марш!». В этот момент начинается хронометраж.

Участник должен точно следовать по трассе соревнования, не нарушая порядок и траекторию прохождения элементов, которые указаны на схеме трассы.

Вышедшие на старт участники должны находиться на мотоцикле с заведенным двигателем, не допуская при этом заступ и/или пересечение точкой переднего габарита мотоцикла стартовой линии. Соблюдение правильного расположения мотоцикла на старте контролируется судьей на старте.

Финишируют участники соревнования путем остановки мотоцикла в финишном коридоре.

Финишем считается момент пересечения линии финиша точкой переднего габарита мотоцикла с поверхностью площадки. Участник должен находиться в контакте со своим мотоциклом.

Факт остановки мотоцикла участник подтверждает, опуская одну или обе ноги на покрытие площадки с упором на ногу (ноги) в течение не менее чем трех секунд.

Остановка без касания ногой (ногами) покрытия площадки и последующий выезд из ворот, либо касание ногой на время меньше трех секунд считается как проезд финишных ворот без остановки.

За правильностью прохождения трассы участником соревнования следят судьи на трассе которые являются судьями факта. Судьи на трассе отмечают ошибки участника поднятием соответствующих флагов и по окончании заезда, сообщают секретарю ошибки, допущенные участником при прохождении трассы.

Сигнализация осуществляется флагами, размером не менее 200 x 300 мм, имеющими следующее значение:

Таблица 46

Флаг	Значение и пенализация
красный флаг	ошибка участника, +3 секунды к времени заезда
желтый флаг	ошибка участника, +1 секунда к времени заезда
красный + желтый флаг вместе параллельно	ошибка участника, незачет попытки
красный + желтый флаг вместе перекрещены	прекращение движения

10.14. Штрафные баллы и пенализация

Штрафные баллы представляют собой дополнительное время, которое прибавляется к основному времени. Один штрафной балл равен 1 секунде;

Штрафные баллы и их обозначение судьями на трассе:

+ 1 сек.:

- за каждое касание или сбитые конусы трассы;
- за каждое касание покрытия трассы ногой (снятой с подножки), кроме остановки в финишной зоне, зон, обозначенных надписью "foot ok".

+ 3 сек.:

- разворот вокруг стоящей на покрытии площадки ноги в зоне, не обозначенной на схеме трассы «foot ok»;

- переступание снятыми с подножек ногами без постановки соответствующей ноги на подножку после каждого касания покрытия площадки;
- не пересечение линии в элементе «зеркало»;
- остановка в финишных воротах, при которых участник или его мотоцикл по вертикальным проекциям границ находятся за габаритами финишных ворот, в том числе, частично;
- падение в финишных воротах, вне зависимости от того, вышел ли участник или его мотоцикл по вертикальным проекциям за габариты финишных ворот, в том числе, частично, или нет;
- фальстарт.

Незачет заезда (попытки):

- пропуск элемента или фигуры трассы, за которым не последовал незамедлительный возврат на элемент или фигуру. Участнику дается право однократного возврата на элемент или фигуру в рамках одной зачетной попытки. Возврат на элемент или фигуру возможен только до прохождения следующего за пропущенным элементом или фигурой, согласно схеме трассы;
- нарушение траектории движения;
- выезд за пределы трассы;
- проезд финишной зоны без остановки;
- перемещение мотоцикла с помощью мускульной силы на трассе для непосредственного прохождения элементов и фигур, кроме ситуаций, связанных с необходимостью подъема мотоцикла после падения либо запуска двигателя после незапланированной остановки;
- появление мотоцикла в финишной зоне без спортсмена;
- появление спортсмена в финишной зоне без мотоцикла;
- невозможность выехать на старт из-за технической неисправности.

Штрафные секунды не начисляются:

- за падение;
- сбивание либо задевание конусов, если оно происходило во время падения;
- касания ногами поверхности площадки после падения, когда участник вновь начинает движение;
- касание поверхности площадки любыми элементами мотоцикла;
- касание поверхности площадки коленями, локтями либо ступнями, при условии, что ноги находятся на подножках;

- пропуск элемента с незамедлительным возвратом на элемент;
- повторное сбивание уже сбитых конусов;
- сбивание или задевание конусов, сместившихся с места размещения вследствие резкого изменения погодных условий (шквалистый ветер, ливень) во время заезда участника;
- незапланированная остановка двигателя во время нахождения на трассе;
- незапланированная остановка двигателя в стартовых воротах;
- незапланированная остановка двигателя при нахождении в финишных воротах, если она не сопровождалась падением либо выходом участника и (или) его мотоцикла за границы финишных ворот.

10.15. Определение результатов.

По характеру зачета соревнования проводятся в личном зачете.

Результат участника соревнования определяется путем сложения времени заезда с штрафными секундами, начисленными за допущенные ошибки. Если соревнование проводится в несколько заездов, его победителем считается участник, показавший наименьшее время, независимо от числа заездов, которые он закончил.

По результатам заездов определяется наименьшее время, которое идет в зачет.

Победителем объявляется участник, имеющий наименьшее время среди всех участников. Участник, имеющий второе наименьшее время, объявляется вторым и так далее.

В случае равенства итоговых результатов нескольких участников, определение победителя происходит по следующим критериям:

- по наименьшему «чистому времени» прохождения трассы;
- в случае равенства «чистого времени» победитель определяется по лучшему времени во второй попытке;
- в случае равенства времени по второй попытке, победитель определяется по лучшему времени в первой попытке.

11. СПОРТИВНАЯ ДИСЦИПЛИНА «ФРИСТАЙЛ НА МОТОЦИКЛЕ»

11.1. Общие положения.

Фристайл на мотоцикле (Street Freestyle) – зрелищная трюковая езда на мотоцикле на твердом покрытии Соревнования проводятся на закрытых от постороннего движения асфальтированных площадках. Результаты спортсменов подводятся начислением баллов за исполнение элементов по аналогии с фигурным катанием.

11.2. Руководство и организация.

11.2.1. Контроль, подготовку и проведение соревнований осуществляет Комиссия по стантрайдингу ОСФ

11.3. Спортивные дисциплины и возрастные группы:

Таблица 47

Спортивная дисциплина	Возраст участников*
Фристайл на мотоциклах	С 16 лет мужчины / женщины

* Указан минимальный возраст, по достижению которого спортсмен может участвовать в соревнованиях в соответствующей возрастной группе. Возраст по дню рождения должен быть достигнут до начала первого дня соревнования.

Участники, не достигшие 18-летнего возраста (несовершеннолетние участники), обязаны представить при регистрации нотариальное согласие от обоих родителей (опекунов / законных представителей), разрешающее своему несовершеннолетнему ребенку (сыну, дочери) участвовать в соревнованиях по мотоциклетному спорту;

11.4. Условия допуска участников в соревнованиях.

11.4.1. К участию в соревнованиях допускаются спортсмены, представившие документы в соответствии со спортивным кодексом и регламентом соревнования.

На административных и технических проверках спортсменов должен предоставить индивидуальные средства защиты: шлем, перчатки, мотокуртка (либо «черепашка»), с защитой спины, локтей и плечевых суставов, а также штаны, предусматривающие защиту коленей;

11.5. Стартовые номера и порядок выступления участников.

11.5.1. Стартовый номер присваивается участнику согласно поданной заявке. В том случае если этот номер уже занят другим участником, участник выбирает любой из свободных стартовых номеров.

11.5.2. В порядке выступления участников организатор руководствуется следующим принципом: менее опытные участники выступают в первую очередь, более опытные участники выступают в конце:

- Квалификация – порядок выступлений определяется жеребьевкой;
- Финалы – выступления проходят в порядке обратном занятым местам по итогам квалификации.

11.6. Условия проведения соревнований.

11.6.1. Соревнования состоят из свободной тренировки, квалификации и финала.

11.6.2. В целях обеспечения безопасности во время тренировки одновременно на площадке может находиться не более 3 участников.

11.6.3. Квалификация состоит из фристайл-программы (3 минуты). Время фристайл-программы начинается с момента взмаха зеленого стартового флага. Сигналом для участника о том, что время выступления истекло, является взмах клетчатого финишного флага и звуковой сигнал (горн).

11.6.4. Разминка и прогрев двигателя мотоцикла перед выступлением проходят на площадке для выступлений в течении одной минуты до начала основного времени выступления. После чего участник становится на стартовую линию и ждет сигнала (взмах зеленого флага) к началу выступления;

11.6.5. По итогам квалификации отбираются 10 участников, набравших наибольшее количество баллов, которые проходят в финал;

11.6.6. Финал состоит из фристайл-программы (3 минуты). Время фристайл-программы начинается с момента взмаха зеленого стартового флага.

11.6.7. Сигналом для участника о том, что время выступления истекло, является взмах клетчатого финишного флага и звуковой сигнал.

11.6.8. Разминка и прогрев двигателя мотоцикла перед выступлением проходят на площадке для выступлений в течении 1 минуты до начала основного времени выступления. После чего участник становится на стартовую линию и ждет сигнала (взмах зеленого флага) к началу выступления;

11.7. Оценка выступлений участников.

11.7.1. В квалификации и финале в обоих классах выступления участникоцениваются тремя судьями факта по следующим критериям:

- 1) Трюки на заднем колесе «Вилли» (максимальное количество баллов – 20, минимальное – 0);
- 2) Трюки на переднем колесе «Стоппи» (максимальное количество баллов – 20, минимальное – 0);
- 3) Акробатические элементы (максимальное количество баллов – 20, минимальное – 0);
- 4) Трюки со скольжением заднего колеса «Дрифт», «Бернаут» (максимальное количество баллов – 20, минимальное – 0);

- 5) Супер трюк (максимальное количество баллов – 10, минимальное – 0).

11.7.2. После окончания основного времени фристайл-программы (3 минуты), спортсмену даются дополнительные 30 секунд на выполнение одного самого сложного трюка спортсмена, за который выставляются баллы.

11.7.3. Каждый из этих пунктов имеет общие подпункты, которые включают в себя следующие критерии:

- а) *Сложность* – оценивается сложность и разнообразие трюков;
- б) *Исполнение* – оценивается качество и чистота выполнения трюков, скорость и амплитуда, с которой спортсмен выполняет тот или иной трюк. На оценку влияет количество ошибок, наличие «смазанных» и незаконченных трюков;
- в) *Привлекательность, Индивидуальность, Стиль* – оценивается индивидуальность и стиль выполнения трюков, умение использовать всю площадку, и работать на публику, включая судей и зрителей. Также на оценку влияет вид спортсмена и его мотоцикла (опрятность);
- г) *Падения и ошибки* – за каждое касание асфальта ногой (если это не считается трюком), судья снимает 0,5 балла. За падение мотоцикла снимается 1 балл. За сильное падение спортсмена с мотоциклом снимается 2 балла.

11.7.4. Каждый из судей факта оценивает все пять категорий, указанных выше. Результат проезда оцениваемый судьями факта вычисляется, как среднее арифметическое их оценок с округлением до десятых долей.

11.7.5. Чем больше баллов набрал спортсмен, тем более высокое место он получает по итогам соревнований.

8. Определение результатов и подведение итогов соревнований.

11.8.1. Места участников этапов соревнований определяются следующим образом:

- по сумме баллов, полученных в квалификации и финале для участников, которые прошли в финал;
- по сумме баллов, полученных только в квалификации для участников, которые не прошли в финал.

11.8.2. Победителем этапа соревнований считается участник, набравший наибольшую общую сумму баллов в квалификации и финале. Участник, показавший второй результат, занимает 2-е место. Третий занимает 3-е место и т.д.

11.8.3. В случае одинакового количества баллов у двух и более участников – финалистов этапа более высокое место занимает участник,

набравший большее количество баллов в финале.

11.8.4. Места по итогам многоэтапных соревнований определяются по сумме очков, набранных спортсменами на этапах соревнований. Спортсмен набравший наибольшее количество очков считается победителем. Спортсмен показавший второй результат, занимает 2-е место. Третий результат – 3-е место и так далее.

11.8.5. Начисление очков на этапе многоэтапного соревнования производится в зависимости от занятого места:

1	Место	20 очков;
2	место	15 очков;
3	место	12 очков;
4	место	10 очков;
5	место	8 очков;
6	место	6 очков;
7	место	5 очков;
8	место	4 очка;
9	место	3 очка;
10	место	2 очка.

В случае одинакового количества очков у двух или более спортсменов, победителем считается спортсмен, показавший более высокий результат на последнем этапе соревнований.

11.9. Судейство.

11.9.1. Судейская коллегия соревнований назначается в установленном порядке состоит из спортивных судей по мотоциклетному спорту.

11.9.2. К судейству соревнований по фристайлу могут привлекаться компетентные в данной дисциплине лица (бывшие и настоящие опытные и титулованные спортсмены, тренеры по фристайлу на мотоцикле), имеющие опыт в судействе подобных мероприятий.

11.9.3. Для начисления очков в соответствии с пунктом 11.7 на соревнования назначаются три судьи факта, призванных давать оценку элементам проезда. Каждый из них дает свою оценку участнику, выраженную в баллах.

11.10. Технические требования к мотоциклам.

11.10.1. К участию в соревновании допускаются любые серийные мотоциклы с объемом двигателя согласно требованиям регламента соревнования, и прошедшие технический контроль.

11.10.2. Мотоцикл участника, представленный на техническую инспекцию должен быть технически исправен, не иметь подтеков масла, топлива, тормозной жидкости. Должен иметь опрятный внешний вид,

исправный передний и задний тормоз. Рукоятки руля и других рычагов, находящихся на нем, а также боковых подножек для ног гонщика и пассажира, должны иметь округлые окончания не менее 15 мм в диаметре. Светотехнические приборы должны быть заклеены монтажным скотчем, либо демонтированы с мотоцикла.

11.10.3. Стартовые номера располагаются на переднем обтекателе, и боковых обтекателях мотоцикла или на топливном баке. Также небольшая наклейка со стартовым номером должна быть приклеена к задней части шлема спортсмена.

11.10.4. Технический осмотр мотоциклов участников осуществляется до начала свободных тренировок, при выезде на площадку.

11.10.5. Осмотр мотоциклов осуществляет главный судья соревнования или по его поручению иное лицо (заместитель главного судьи, представитель организатора).

11.10.6. На технический осмотр мотоциклы предоставляются подготовленные согласно требованиям настоящего регламента. На техническом осмотре также проверяется и спортивная экипировка участников.

11.10.7. Факт предоставления мотоцикла на предстартовый технический осмотр расценивается как официальное подтверждение участником исправности своего мотоцикла и соответствия его техническим требованиям настоящих правил.

11.11. Нарушения и пенализация.

11.11.1. Во фристайле нарушениями считаются:

- Отсутствие стартовых номеров на мотоцикле и задней части шлема.
- Не прохождение технического осмотра.
- Опасная езда или случай грубой езды (в частности, умышленный контакт с мотоциклом соперника). Каждый такой случай расценивается как «неспортивное поведение», фиксируется судьями и принимается к вниманию для рассмотрения допуска этого участника к последующим этапам соревнований.

11.11.2. Пенализация за указанные нарушения оговаривается в положении / регламенте соревнования.

12. СПОРТИВНЫЕ ДИСЦИПЛИНЫ, СОДЕРЖАЩИЕ В СВОЕМ НАИМЕНОВАНИИ СЛОВА «ШОССЕЙНО-КОЛЬЦЕВЫЕ ГОНКИ»

12.1. Терминология и определения.

12.1.1. Шоссейно-кольцевые мотоциклетные гонки – группа дисциплин мотоциклетного спорта – скоростные соревнования с одновременным стартом спортсменов, в которых определяющим является порядок пересечения ими линии финиша, количество пройденных кругов и/или время прохождения дистанции, проводимые на специализированных автомотодромах или временных трассах с асфальтовым покрытием.

12.1.2. *Персонал заявителя* – физические лица, зарегистрированные заявителем, которые имеют право находиться в паддоке и боксах.

12.1.3. *Персонал организатора* – физические лица, обеспечивающие подготовку и проведение соревнования (включая лиц, выполняющих очистку трассы, подготовку мест размещения спортивных мотоциклов и технических автомобилей, размещение в паддоке, службы эвакуации, прессы и т.д.).

12.1.4. *Зона соревнований* – территория с ограниченным доступом, используемая для проведения соревнований.

12.1.5. *Трасса* – гоночная дорожка, спроектированная или приспособленная для мотоциклетных соревнований, начинающаяся и заканчивающаяся в одном месте включая все предусмотренные зоны и ограждения безопасности.

12.1.6. *Гоночная дорожка* – маршрут, в применении к кольцевым гонкам, ограниченный белыми линиями, по которому движутся мотоциклы во время соревнования. Поребрики, расположенные вдоль гоночной дорожки, считаются ее частью.

12.1.7. *Пит-лейн* – специально выделенный участок дорожного полотна, примыкающий к трассе и расположенный между боксами и пит-уолом, служащий для безопасного выезда на трассу и съезда с неё.

12.1.8. *Боксы* – помещения, предоставляемые организатором заявителям и их персоналу для размещения, хранения и обслуживания спортивной техники, имеющие непосредственный выезд на пит-лейн.

12.1.9. *Паддок* – участок с твердым покрытием, предоставляемый организатором для размещения технических автомобилей и спортивной техники участников для её обслуживания и ремонта.

12.1.10. *Пит-уол* – бетонное ограждение, отделяющее трассу от пит-лейн на котором во время заезда могут находиться только судьи и персонал заявителя.

12.1.11. *Рабочая зона* – часть пит-лейн примыкающая к боксам, не предназначенная для сквозного проезда мотоциклов, используемая персоналом заявителя для разрешенного регламентом обслуживания спортивной техники во время заездов.

12.1.12. *Полоса движения (фаст-лайн)* – часть пит-лейн примыкающая к пит-уолу, предназначенная для движения мотоциклов.

12.1.13. *Пункт управления гонкой (ПУГ)* – стационарное сооружение на трассе, где во время соревнования концентрируется оперативная информация о ходе соревнования. ПУГ может быть разделен на несколько зон с ограниченным доступом.

12.1.14. *Информационное табло* – место публикации официальной информации в ходе соревнования, которое может дублироваться электронным табло или электронной рассылкой участникам.

12.1.15. *Пресс-центр* – стационарное или временное сооружение, где во время соревнования концентрируется предварительная информация для СМИ о его ходе.

12.1.16. *Закрытый парк (ЗП)* – зона с ограниченным доступом, находящаяся под контролем организатора и официальных лиц, куда гонщик обязан привести свой мотоцикл на соревнованиях, для того, чтобы сохранить его состояние неизменным.

В ходе соревнования мотоцикл находится под действием режима ЗП находясь на трассе, во время предусмотренных регламентом процедур (взвешивание, измерение шума, контроль шин или топлива) и иных проверок, предусмотренных организатором или проводимых по решению Жюри соревнований.

12.1.17. *Тренировочные заезды (тренировка)* – заезды, проводимые с целью ознакомления с трассой соревнований и проверки технического состояния мотоциклов.

12.1.18. *Квалификационные заезды (квалификация)* – заезды, определяющие приоритет для составления стартовой ведомости на основные заезды. Результаты квалификационных заездов в определенных случаях, оговоренных положением (регламентом), могут приниматься во внимание для классификации в соревнованиях.

12.1.19. *Основные заезды (гонка)* – отдельные состязания в рамках одного соревнования со своим стартом и финишем, результаты которых принимаются во внимание для классификации в соревновании.

12.1.20. *Брифинг* – собрание гонщиков и представителей заявителей для получения информации от главного судьи и инструкций от организатора.

12.1.21. *Стартовый номер* – основной номер, присваиваемый гонщику на все время соревнования.

12.1.22. *Сигнальная платформа* – место показа спортсменам информации во время заездов.

12.1.23. *Организатор этапа (ОЭ)* – юридическое лицо, которое несёт ответственность за выполнение требований и правил ОСФ, и проведение соревнования согласно официальному календарю.

12.2. Трасса. Организаторы соревнований. Безопасность.

12.2.1. Официальные соревнования по шоссейно-кольцевым мотоциклетным гонкам проводятся на трассах, отвечающих требованиям, установленным ОСФ и настоящих правил.

12.2.2. Количество кругов дистанции или время гонки определяется регламентом исходя из длины трассы.

12.2.3. Порядок обеспечения безопасности проведения соревнования и действий при возникновении нештатных ситуаций, описываются в плане безопасности. Ответственность за соблюдение мер безопасности на соревновании, указанных в плане безопасности несет главный судья.

12.2.4. Судейские флаг-посты на трассе должны быть оборудованы в соответствии с требованиями ОСФ.

12.3. Руководство соревнованием.

12.3.1. Главный судья осуществляет контроль за соблюдением правил, спортивных и технических регламентов.

12.3.2. Жюри соревнования от имени ОСФ осуществляет судейский контроль над проведением соревнования.

12.4. Участники, заявки.

12.4.1. Заявка является договором между участником и организатором. Заявка обязывает участника принять участие в соревновании и подтверждает знание им спортивной регламентации, а организатора – выполнить по отношению к участнику положения настоящих правил и регламентов соревнований. Подписав заявочную форму, заявитель принимает условие, что его гонщики и персонал обязуются соблюдать положения настоящих правил и регламентов соревнования.

12.4.2. Организатор не несет ответственности за ущерб и повреждения, причиненные заявителям и их имуществу, за исключением случаев, прямо предусмотренных настоящими правилами.

12.4.3. К участию в соревнованиях допускаются гонщики, имеющие: выданную ОСФ национальную гоночную лицензию или международную лицензию ФИМ, медицинскую справку из врачебно-физкультурного диспансера о допуске к соревнованиям, необходимый страховой полис.

12.4.4. К участию в соревнованиях допускаются:

Таблица 47

Спортивная дисциплина	Возрастные группы
шоссейно-кольцевые гонки - класс «Минимото»	мужчины, женщины (15 лет и старше)
шоссейно-кольцевые гонки - класс «Минимото»	юниоры, юниорки (11 - 14 лет)
шоссейно-кольцевые гонки - класс «Минимото»	юноши, девушки (14 – 16 лет)
шоссейно-кольцевые гонки - класс «Супербайк»	мужчины, женщины (18 лет и старше)
шоссейно-кольцевые гонки - класс «Суперспорт»	мужчины, женщины (15 лет и старше)
шоссейно-кольцевые гонки - класс «Суперсток 600»	мужчины, женщины (15 лет и старше)
шоссейно-кольцевые гонки - класс «Суперсток 1000»	мужчины, женщины (18 лет и старше)
шоссейно-кольцевые гонки - класс 125	мужчины, женщины (15 лет и старше)
шоссейно-кольцевые гонки - класс 125	юниоры, юниорки (14 – 25 лет)
шоссейно-кольцевые гонки - класс 125	юноши, девушки (11 – 14 лет)
шоссейно-кольцевые гонки - класс 250	мужчины, женщины (15 лет и старше)
шоссейно-кольцевые гонки - класс 500	мужчины, женщины (15 лет и старше)
шоссейно-кольцевые гонки на выносливость - командные соревнования	мужчины, женщины (15 лет и старше)

12.4.5. Для участия в спортивных соревнованиях указанное минимальное количество лет спортсмен должен достичь до дня начала спортивного соревнования, а указанное максимальное количество лет спортсмен должен достичь в календарный год проведения спортивных соревнований.

12.4.6. Спортсмены, не достигшие 18-летнего возраста должны на административных проверках предъявить нотариально заверенное письменное согласие обоих родителей (опекуна/попечителя) о согласии участия несовершеннолетнего лица в спортивных соревнованиях по мотоциклетному спорту.

12.4.7. К участию в соревновании допускаются граждане Российской Федерации, обладатели лицензии другой НМФ на условиях, установленных ОСФ. Все иностранные гонщики должны иметь разрешение выдавшей лицензию НМФ на их участие в данном соревновании.

12.4.8. Гонщик считается принявшим участие в соревновании, когда он выезжает на гоночную трассу, по крайней мере, в одной тренировочной сессии.

12.4.9. Гонщик считается участвовавшим в гонке, когда он проехал, по крайней мере, один полный круг в гонке.

12.5. Мотоциклы. Стартовые номера.

12.5.1. Во время соревнования, гонщики могут использовать до двух мотоциклов, которые должны пройти ТИ.

12.5.2. Обмен мотоциклами между гонщиками возможен только после согласования с организатором, при условии, что такой обмен предусмотрен регламентом.

12.5.3. Если иного не сказано в регламенте соревнования, то замена мотоцикла может быть произведена не позднее, чем за 30 минут до времени начала квалификации или гонки.

12.5.4. Каждый гонщик должен выступать в соревновании под номером, который присвоен ему при регистрации.

12.5.5. Все время проведения соревнования на мотоцикле должны присутствовать три стартовых номера. Требования к стартовым номерам и их расположению описаны в техническом регламенте.

12.5.6. Во время соревнования мотоциклы маркируется на ТИ. Маркер должен быть сохранен до завершения соревнования.

12.6. Административные проверки. Медицинский осмотр.

12.6.1. Административные проверки (далее – АП) проводятся секретариатом соревнования в месте, указанном в регламенте.

12.6.2. Медицинский осмотр гонщиков проводится по расписанию, указанному в регламенте. При прохождении медицинского осмотра гонщик обязан предъявить документ, удостоверяющий его личность, и медицинскую справку.

По решению главного судьи и/или главного врача в любой момент соревнования может быть проведен дополнительный медицинский осмотр любого гонщика.

12.7. Технические инспекции и осмотры.

12.7.1. Факт представления мотоцикла на ТИ расценивается как официальное подтверждение заявителем соответствия данного мотоцикла техническим требованиям. При выявлении несоответствия мотоцикла техническим требованиям, указанные замечания должны быть устранены заявителем до окончания ТИ.

12.7.2. На ТИ представляются мотоциклы, полностью готовые к соревнованию, с документами, предусмотренными регламентом, а также

нанесенными стартовыми номерами и другими надписями, предусмотренными регламентом.

12.7.3. На ТИ предъявляется экипировка гонщика, соответствующая требованиям технического регламента. Гонщик допускается к заездам только в экипировке, прошедшей ТИ.

12.7.4. В ходе ТИ технические контролеры вправе маркировать шины, пломбировать узлы и агрегаты мотоцикла, в том числе крышку бензобака, если это предусмотрено регламентом, техническим регламентом или по решению официальных лиц соревнования.

12.7.5. Дополнительная ТИ может быть организована во время соревнования неоднократно.

12.7.6. Предстартовый технический осмотр (ПТО) проводится непосредственно перед каждым заездом при выезде мотоцикла из пит-лейн на гоночную дорожку с целью проверки готовности мотоцикла к заезду, наличия стартовых номеров, устройств безопасности и экипировки гонщика. ПТО является обязательным. Мотоциклы и экипировка гонщиков, не прошедшие ПТО соответствующего заезда, к участию в данном заезде не допускаются.

12.8. Флаги и световая сигнализация.

12.8.1. Судьи на дистанции демонстрируют флаги или световые сигналы для предоставления информации и передачи инструкций гонщикам.

12.8.2. Флаги и огни, используемые для предоставления информации гонщикам:

12.8.3. Зеленый флаг. Трек свободен.

- Этот флаг может показываться на выезде из Пит-лейн вместе с официальным сигналом зеленого света, в качестве дополнительного сигнала;
- Этот флаг должен показываться на сигнальной платформе, чтобы сигнализировать о начале прогревочного круга;
- Этот флаг может показываться на каждом судейском посту во время первого круга, каждой тренировочной сессии, квалификации, гонки и для установочного и прогревочного кругов;
- Этот флаг должен быть показан на судейском посту, следующем после инцидента, который потребовал использования одного или нескольких желтых флагов.

12.8.4. Зеленый сигнал светофора.

Этот свет в светофоре должен быть включен на выезде из пит-лейн и на стартовом светофоре, чтобы сигнализировать начало каждого заезда, и все время проведения тренировки и/или квалификации.

12.8.5. Флаг с желтыми и красными полосами

Показывается гонщикам неподвижно.

Показывается на постах флаг-маршалов при ухудшении сцепных качеств покрытия на этом участке трассы по любой причине (масло, песок и прочее).

12.8.6. Белый флаг с диагональным красным крестом.

Показывается гонщикам неподвижно над головой, если есть капли дождя на этом участке трассы. Если на данном участке трассы начался дождь, гонщикам показывается белый флаг с диагональным красным крестом и желтый и красный полосатый флаг одновременно.

12.8.7. Синий флаг.

- Показывается взмахами и указывает гонщику, что он настигнут лидером гонки или лидирующей группой гонщиков. Во время тренировок соответствующий гонщик должен придерживаться своей траектории и постепенно замедляться, чтобы позволить быстрейшему гонщику обогнать себя;
- Во время гонки гонщику, которого догнали на круг показывается синий флаг, и он должен позволить лидирующему гонщику(-ам) обогнать себя при первой возможности;
- Под синим флагом запрещаются обгоны внутри группы обгоняемых гонщиков, которым показан синий флаг. Данное нарушение будет рассмотрено как улучшение позиции под желтыми флагами и будет пенализировано Главным судьей;
- Синий флаг показывается на судейском посту перед выездом из Пит-лейн и указывает гонщику, выезжающему из Пит-лейн, о приближающихся мотоциклах, находящихся на трассе. Гонщик, покидающий Пит-лейн, должен пропустить приближающихся гонщиков, уже находящихся на трассе.

12.8.8. Черно-белый клетчатый флаг

Показывается взмахами на судейском посту на линии финиша и линии старта, может дублироваться после линии финиша, указывает на окончание тренировочной сессии, квалификации или гонки.

12.8.9. Черно-белый клетчатый флаг и синий флаг.

Сочетание этих флагов показывается взмахами и означает, что гонщика преследует лидер на последнем круге перед линией финиша. В случае, если лидер гонки не успел обогнать гонщика, которому показывались флаги, то этот гонщик должен проехать в гонке еще один круг. Лидер гонки не должен обгонять такого гонщика после финиша.

12.8.10. Желтый флаг.

- Показывается гонщикам взмахами.
- Взмахи этого флага в одном ряду (или более) стартовой решетки, указывают на то, что гонщик в этом ряду не начал движение после

подачи команды или имеется другая помеха. Гонщикам можно опережать таких спортсменов;

- При показе взмахами на судейском посту на трассе этот флаг означает, что впереди имеется опасность; гонщик должен снизить скорость и быть готовым к изменению траектории движения.
- Показ взмахами на судейском посту двух желтых флагов означает, что впереди имеется серьезная опасность. Применяется, когда трасса частично или полностью блокирована. Гонщик должен снизить скорость и быть готовым к остановке;
- В зоне действия желтых флагов запрещены обгоны.
- Если гонщик совершил обгон в зоне действия желтого флага, при этом он замедлялся менее интенсивно обгоняемого по соображениям безопасности или находился в дуге поворота на наклонном мотоцикле, а затем, подняв руку, пропустил вперед гонщика, которого обогнал, то в этом случае к нему не будут применяться никакие наказания. Если же гонщик не вернулся на свою позицию после обгона при первом удобном случае, он будет пенализирован.

12.8.11. Красный флаг и красные огни светофора.

- В случае остановки гонки или тренировки, красный флаг показывают взмахами на линии старта, на каждом судейском посту и в светофоре включаются красные огни. Гонщики должны прекратить гонку и вернуться в пит-лейн, не совершая обгонов,
- Если выезд из пит-лейн закрыт, то этот флаг показывается неподвижно и горит красный сигнал на выезде из пит-лейн. Гонщикам запрещен выезд из пит-лейн на трассу;
- Красный флаг показывается неподвижно на линии старта в конце прогревочного круга;
- Стартовая команда подается погашением красных огней на стартовом светофоре;
- Красные огни на стартовом светофоре включаются после финиша тренировок, квалификаций и гонок.

12.8.12. Черный флаг с оранжевым диском

Черный флаг с оранжевым диском (диаметр 40 см). Этот флаг применяется для передачи команд только одному гонщику и показывается неподвижно на всех судейских постах вместе с черной табличкой, на которую нанесен стартовый номер. Этот флаг информирует гонщика, чей номер показан, о том, что его мотоцикл имеет механические неисправности, опасные для самого гонщика и для окружающих, и что он обязан на текущем круге прекратить гонку, и остановиться на трассе в безопасном месте.

12.8.13. Черный флаг.

- Этот флаг используется для передачи инструкций только одному гонщику и показывается неподвижно на сигнальной платформе и дублируется на всех судейских постах вместе со стартовым номером гонщика на черной табличке. Гонщик должен заехать в Пит-лейн в конце текущего круга и остановиться около судьи;
- В гонке показ черного флага означает, что гонщик исключен из заезда.

12.8.14. Размер флагов должен составлять 80 см в вертикальной плоскости и 100 см в горизонтальной.

12.8.15. Цветовые пантоны для флагов:

Оранжевый:	Pantone 151 C
Черный:	PantoneBlackC
Синий:	Pantone 298 C
Красный:	Pantone186 C
Желтый:	Pantone Yellow C
Зеленый:	Pantone 348 C

12.8.16. Таблички.

12.8.16.1. *Черная табличка.*

Черная доска (70 см по горизонтали x 50 см по вертикали) с цифрами белого цвета, отображающими номер гонщика. Ширина цифр 4 см, высота 30 см. На доске должна быть возможность разместить три цифры в один ряд. Эта табличка должна быть доступна на каждом судейском посту.

12.8.16.2. *Желтая табличка*

Желтая доска (минимальный размер 100 см по горизонтали x 80 см в вертикали), на которой отображающая номер гонщика черным цветом.

Используется на сигнальной платформе вместе с табличками пенализации.

12.8.16.3. *Другие таблички, которые показывают с табличкой стартового номера гонщика*

«TIME PENALTY» - К результату гонщика будет добавлено штрафное время;

«RIDE THROUGH» - наказание гонщику проездом через Пит-лейн;

«LONG LAP PENALTY» - наказание гонщику проездом через специально отведенную зону на трассе;

«WARNING» - гонщику с соответствующим номером вынесено замечание (предупреждение).

12.8.16.4. *Таблички, находящиеся в распоряжении главного судьи:*

START DELAYED – старт задержан;

WET RACE – «мокрая» гонка;

EXTRA FORMATION LAP – «дополнительный прогревочный круг»;

QUICK START – быстрый старт.

12.8.16.5. Таблички, указывающие на время выполнения стартовой процедуры:

15 МИН

10 МИН

5 МИН

3 МИН

1 МИН

30 СЕК

10 СЕК

12.9. Поведение гонщиков во время тренировок и гонок.

12.9.1. Гонщики должны подчиняться требованиям сигналов флагов, световым сигналам, инструкциям судей и следовать указаниям информационных табличек.

Гонщики должны использовать только гоночную дорожку и пит-лейн во время заезда. Однако, если гонщик выезжает за пределы гоночной дорожки, то он может вернуться на нее наиболее безопасным способом в месте, которое не дает ему какого-либо преимущества перед другими гонщиками. Если гонщик, в случае выезда за пределы гоночной дорожки улучшил свою позицию, он должен вернуться на прежнюю позицию, занимаемую им до этого.

12.9.2. Ограничение скорости, указанное в регламенте, применяется в пит-лейн во время всего соревнования. Гонщики должны соблюдать ограничение скорости, там, где действует знак ограничения скорости.

12.9.3. Гонщикам запрещается преднамеренно останавливаться на трассе, включая фаст-лайн, во время тренировок и гонок.

12.9.4. Тренировка старта разрешается во время тренировок и квалификаций в месте и во время, которое укажет главный судья на брифинге.

12.9.5. Любые работы с мотоциклом (ремонт или регулировки) на трассе во время заезда запрещены. Судьи могут оказывать помощь гонщику поднять мотоцикл и запустить двигатель, а также запретить дальнейшее движение в случае обнаружения подтекания технических жидкостей или неисправностей мотоцикла.

12.9.6. Если гонщик намеревается сойти с дистанции вне пит-лейн, он должен оставить свой мотоцикл в безопасном месте.

12.9.7. Если гонщик, потерпевший аварию / падение во время любой тренировки или квалификационной сессии, пожелает вновь выехать гоночную дорожку на трассу, он может вернуться на нее и должен-проследовать в пит-лейн.

12.9.8. Гонщикам, которые не могут самостоятельно запустить двигатели своих мотоциклов в пит-лейн, может быть оказана помощь их механиком в повторном запуске двигателя.

12.9.9. Гонщикам запрещается двигаться по гоночной дорожке и пит-лейн в направлении, противоположном, установленному, если это не делается по специальному указанию судьи;

12.9.10. Любая радиосвязь между движущимся мотоциклом и персоналом гонщика запрещена, за исключением сигналов хронометража и визуальных сообщений из пит-лейна во время движения;

12.9.11. Гонщики, находящиеся на трассе, должны быть полностью экипированы, даже после показа клетчатого флага, пока они не остановятся в пит-лейн;

12.9.12. Гонщики не должны резко снижать скорость после пересечения линии финиша сразу после клетчатого флага.

12.9.13. Любой гонщик или заявитель, будут наказаны, если разлив моторного масла из его мотоцикла приведет к прерыванию тренировки, квалификации или гонки, дважды на одном и том же соревновании;

12.9.14. Любой гонщик, заехавший на мотоцикле во время квалификации и гонки в бокс или в паддок, будет считается прекратившим заезд;

12.9.15. Любой гонщик, который в результате технических неисправностей, падений или иных обстоятельств не может продолжать борьбу, считается закончившим тренировку / квалификацию / гонку должен вернуться в пит-лейн.

12.9.16. Дозаправка во время заездов строго запрещена.

12.9.17. Во время любого заезда все гонщики должны двигаться по трассе в пределах гоночной дорожки, ограниченной сплошными белыми линиями по бокам. Все поребрики, расположенные по краям гоночной дорожки, считаются ее частью и движение по поребрикам считается за движение в пределах гоночной дорожки.

12.10. Проведение соревнования.

12.10.1. Соревнования могут проводиться только в светлое время суток.

12.10.2. Каждое соревнование состоит из тренировочных, квалификационных и основных заездов (гонки). Все заезды хронометрируются.

12.10.3. В некоторых случаях, предусмотренных регламентом, результаты тренировки могут быть засчитаны как дополнительная квалификация.

12.10.4. Ограничения на дистанции гонок заезда:

- Для класса Супербайк: минимум 40 км максимум 100 км.
- Для класса Суперспорт: минимум 35 км максимум 95 км.
- Для класса Суперсток 1000: минимум 40 км максимум 100 км.
- Для класса Суперсток: 600: минимум 35 км максимум 95 км.
- Для класса Минимото: минимум 20 км максимум 70 км.
- Для класса «125»: минимум 25 км максимум 50 км.
- Для класса «250»: минимум 30 км максимум 55 км.
- Для класса «500»: минимум 30 км максимум 60 км.

12.10.5. На сигнальной платформе или электронном табло показывается обратный отсчет для указания количества оставшихся кругов в гонке или отсчета времени, отведенного на Гонку, Квалификационный или тренировочный заезд.

12.11. Тренировки. Квалификационные заезды.

12.11.1. Гонщики могут выезжать на тренировку / квалификацию из пит-лейн, когда на выезде из пит-лейн судьи включают зеленый свет в светофоре, или подадут сигнал зеленым флагом.

12.11.2. Хронометраж заезда начнется с момента включения зеленого светового сигнала или показа зеленого флага.

12.11.3. Завершение заезда обозначается взмахами клетчатого флага на линии финиша. В этот момент выезд из пит-лейн будет закрыт. Финиш будет открыт до истечения установленного регламентом времени закрытия финиша.

12.11.4. Если заезд прерывается из-за инцидента или любой другой причины, то красный флаг будет показан на сигнальной платформе и на всех судейских постах. Все гонщики должны на безопасной скорости вернуться в пит-лейн. Когда заезд возобновится, оставшееся время будет отображаться на устройстве обратного отсчета.

12.11.5. Главный судья может неоднократно прерывать тренировку или квалификацию на время, которое по его усмотрению, необходимо для очистки трассы или эвакуации мотоциклов. Только во время свободных тренировок главный судья может после прерывания заезда принять решение не возобновлять его.

12.11.6. Если, по мнению главного судьи, остановка квалификации создана преднамеренно, гонщику, имеющему отношение к этому, результат квалификации может быть аннулирован.

12.11.7. Результаты квалификации будут основаны на самом быстром времени, показанном гонщиками во всех квалификационных заездах. Если гонщик превысил время победителя квалификации более чем на установленное регламентом разрешенное превышение в процентах, то дальнейшее участие такого гонщика в соревновании определяет Жюри

12.11.8. В случае, когда все квалификационные заезды были отменены, результаты будут основаны на самом быстром времени, показанном гонщиками во всех официальных тренировках. Очки за квалификацию (если предусмотрены регламентом соревнования) в таком случае не начисляются.

12.11.9. Жюри может рассмотреть допуск гонщиков не имеющих зачетного времени в квалификации или не попавшие в квалификационный минимум при следующих условиях:

- не будет превышена ёмкость трассы;
- квалификационные заезды были объявлены дождевыми;
- квалификационные заезды были прерваны без возможности продолжения;
- гонщики имеют опыт участия в кольцевых гонках, включая знание данной трассы;
- гонщики проехали 3 последовательных круга в свободной тренировке.

12.11.10. Гонщики, допущенные по решению Жюри стартуют с конца стартовой решетки, а при отсутствии свободных позиций в конце решетки – из пит-лейн.

12.12. Стартовая решётка.

12.12.1. К старту в гонке допускаются гонщики, проехавшие не менее 3-х последовательных кругов в любой из тренировок, при условии, что они попали в квалификационный минимум (с учетом п.12.11.9 и 12.11.10).

12.12.2. Расстановка на стартовой решётке должна быть опубликована не позднее чем за 1 час до начала гонки. Любой заявитель, чей мотоцикл не может по какой-либо причине выйти на старт, обязан информировать об этом главного судью как можно раньше. Если один (или более) гонщик отказывается от выезда на старт, стартовая решетка должна быть соответственно сомкнута, если это произошло не позднее, чем за 30 минут до объявленного времени старта.

12.12.3. Если иное не указано в регламенте, стартовая решётка составляется в соответствии с лучшим временем прохождения круга в квалификации. Если два (или больше) гонщика показывают одинаковое лучшее время, для определения их места на стартовой решетке будет учтено второе и последующие лучшие времена этих гонщиков.

12.12.4. Расположение первой стартовой позиции (поул-позиция) определяется паспортом и лицензией на трассу.

12.13. Стартовая процедура.

12.13.1. Нормальная стартовая процедура.

12.13.1.1. Длительность событий стартовой процедуры может быть задана регламентом Соревнования.

12.13.1.2. Только гонщикам, выполнившим установочный(-ые) круг(-и), будет разрешено начинать гонку с позиции на стартовой решетке, опубликованной в стартовой ведомости.

12.13.1.3. За 15 минут до начала гонки выезд из пит-лейн открывается для выезда на установочный круг. На выезде из пит-лейн включены зеленые огни и показан зеленый флаг. Гонщики могут совершать более одного установочного круга, проезжая через пит-лейн, где они могут изменять настройки мотоциклов.

12.13.1.4. Любой гонщик, который сталкивается с проблемами во время установочного круга, может безопасно добраться до пит-лейн.

12.13.1.5. За 10 минут до начала гонки выезд из пит-лейн закрывается. Включены красные огни на выезде из пит-лейн.

12.13.1.6. Когда гонщики достигли стартовой решетки после установочного круга, они должны остановиться в стартовой позиции в соответствии со стартовым протоколом и выключить двигатель. Гонщик может спешиться или остаться на мотоцикле на стартовой позиции.

12.13.1.7. Гонщики, мотоциклы которых не находятся на стартовой решетке, могут начать прогревочный круг из пит-лейн по указанию судьи, расположенного на выезде из пит-лейн.

12.13.1.8. Гонщики, начинающие прогревочный круг из пит-лейн, должны начать гонку с последней стартовой позиции, если эта позиция свободна, в противном случае будут стартовать из пит-лейн.

12.13.1.9. Судьи будут показывать таблички с номерами стартовой линии на боковой стороне стартовой решетки (пит-уол), чтобы помочь гонщикам в определении их стартовой позиции,

12.13.1.10. С этого момента главный судья может, объявить гонку «Мокрой» показывая табличку с надписью WET RACE («дождь»). Если никакая табличка не отображается, гонка автоматически будет считаться «сухой».

12.13.1.11. Гонщики на стартовой решетке могут изменять настройки в мотоцикле или сменить шины в соответствии с погодными условиями. Инструментальные тележки разрешены на стартовой решетке. Две воздуходувки разрешены на стартовой решетке. На стартовой решетке могут использоваться грелки для шин. Персонал может использовать генератор для питания подогревателей и воздуходувок. Может использоваться только один генератор на мотоцикл. Генератор должен быть переносного типа и иметь максимальную выходную мощность до двух киловатт. Предел шума генератора составляет 65 дБ. Стартерные двигатели также могут использоваться на стартовой решетке. Генераторы и стартерные двигатели

должны располагаться за задним колесом мотоцикла. Запрещается заправка или замена топливного бака на стартовой решетке.

12.13.1.12. За 5 минут до начала прогревочного круга показывается табличка «5 МИН». Гости команд должны покинуть стартовую решетку.

12.13.1.13. За 3 минуты до начала прогревочного круга показывается табличка «3 МИН». Все настройки должны быть завершены до показа таблички «3 минуты». После показа этой таблички гонщики, которые все еще хотят внести изменения в настройки мотоцикла, должны до показа таблички «1 МИН» перекатить свой мотоцикл в пит-лейн. Такие гонщики начнут прогревочный круг из пит-лейн и начнут гонку с последней позиции стартовой решетки, если она будет свободна, в противном случае будут стартовать из пит-лейн.

Генераторы должны быть отключены и удалены со стартовой решетки. Тележки и воздуходувки должны быть удалены со стартовой решетки. Все лица, за исключением максимум двух механиков на мотоцикл должны покинуть решетку. Гонщики должны быть в шлемах.

12.13.1.14. За 1 минуту до начала прогревочного круга показывается табличка «1 минута». Грелки шин и подставки для мотоциклов должны быть удалены с мотоциклов на стартовой решетке и в пит-лейн до показа таблички «1 минута». Это правило распространяется также на мотоциклы, находящиеся в пит-лейн, участвующие в данном заезде. Разрешается запускать двигатели мотоциклов. Весь персонал команды должен покинуть стартовую решетку, кроме случая, когда есть проблема с мотоциклом.

12.13.1.15. За 30 секунд до начала прогревочного круга показывается табличка «30 СЕК». Все гонщики должны находиться на стартовой позиции с работающими двигателями. Не допускается дополнительная помощь механиков. Любому гонщику, который не способен запустить двигатель своего мотоцикла, необходимо удалиться со стартовой решетки под управлением судей. Мотоцикл будет перемещен в пит-лейн, где гонщик и/или механики могут продолжить дальнейшие попытки исправить проблему. Такие гонщики могут начать прогревочный круг с пит-лейн и начать гонку с последней позиции стартовой решетки.

12.13.1.16. Гонщики, не выехавшие на стартовую решетку, могут присоединиться к гонке после старта из пит-лейн.

12.13.1.17. Через 30 секунд на стартовом светофоре зажгутся зеленые огни, а судья старта начнет взмахами показывать зеленый флаг гонщикам - это означает начало движения на прогревочный круг. Все гонщики должны начать движение поочередно. Если у гонщика возникли проблемы с мотоциклом, ему может быть оказана помощь в перезапуске. Если после разумного периода времени двигатель не заводится, гонщик должен оттолкнуть свой мотоцикл в

пит-лейн, где его механики могут оказать помощь. Обгоны до стартовой линии мотоциклов, стоящих в ряду стартовой решетки ближе к линии старта, запрещены, кроме случая невозможности начать движение гонщиком, стоящим в ряду стартовой решетки ближе к линии старта. Объезжать такого гонщика возможно после появления желтого флага с пит-уола на уровне ряда, где он стоит

12.13.1.18. После пересечения стартовой линии, гонщики проходят прогревочный круг с неограниченной скоростью, «Автомобиль безопасности» будет сопровождать гонщиков во время прогревочного круга и может обгонять медленных гонщиков. Любой гонщик, которого обогнал «Автомобиль безопасности», должен заехать в пит-лейн и сможет начать гонку из пит-лейн.

12.13.1.19. Любым гонщикам, ожидающим выезд на прогревочный круг в пит-лейн, будет разрешено начать прогревочный круг включением зеленого сигнала или показом зеленого флага. Через тридцать секунд будет включен красный сигнал, и судья покажет красный флаг, закрывающий выезд из пит-лейн.

12.13.1.20. По возвращении на стартовую решетку гонщики должны занять свои позиции в соответствии со стартовым протоколом. Переднее колесо их мотоцикла должно находиться позади передней линии и между боковыми линиями, определяющими положение стартовой позиции. Двигатели мотоциклов должны быть работающими. Передняя шина не должна касаться поверхности дорожки за пределами окрашенных линий.

12.13.1.21. Если два или более гонщиков должны начать гонку с последних позиций стартовой решетки, то они должны занимать позиции в порядке выезда из пит-лейн на прогревочный круг.

12.13.1.22. На линии старта будет стоять судья, держащий неподвижно красный флаг.

12.13.1.23. Любой гонщик, который сталкивается с техническими проблемами его мотоцикла на прогревочном круге, может вернуться в пит-лейн и произвести ремонт, но не в боксе.

12.13.1.24. По мере заполнения каждого ряда стартовой решетки судьи с указателями номеров ряда убирают их, показывая, что их ряд заполнен. Указатели не будут убраны, когда гонщик в этом ряду указал, что заглох двигатель его мотоцикла или есть какие-либо другие трудности.

12.13.1.25. Любой гонщик, у которого заглох двигатель или есть другие проблемы с мотоциклом на стартовой решетке, должен оставаться на мотоцикле и поднять руку. Это является сигналом для судей и других гонщиков. Попытка перезапустить мотоцикл на стартовой решетке разрешена только при помощи бортового стартера.

12.13.1.26. Когда все указатели убраны и «Автомобиль безопасности» занял свою позицию позади стартовой решетки, судья в конце стартовой решетки дает сигнал зеленым флагом, стартер даст указание судье на линии старта, показывающему красный флаг, удалиться в безопасное место. На сигнальной платформе будет показана табличка «10 секунд».

12.13.1.27. На стартовом светофоре одновременно загорятся 5 пар красных огней. Красный свет будет отображаться в течение от 2 до 5 секунд. Когда красные огни погаснут, это будет означать старт гонки и начало хронометража.

12.13.1.28. «Автомобиль безопасности» будет следовать за мотоциклами в течение всего первого круга и будет обгонять медленных гонщиков.

12.13.1.29. Мотоцикл должен быть неподвижным с момента включения красных огней и до того момента, как они погаснут. Фальстарт определяется движением мотоцикла вперед до погашения красных огней светофора.

12.13.1.30. Если после старта у гонщика заглох двигатель мотоцикла, ему может быть оказана помощь судьями путем толкания мотоцикла по трассе до запуска двигателя. Если после разумного периода времени двигатель не запускается, гонщик с мотоциклом будет перемещен в пит-лейн, где его механики могут оказать помощь. После устранения проблемы гонщик может начать гонку из пит-лейн.

12.13.1.31. После того, как стартовавшие гонщики и/или «автомобиль безопасности» прошли выезд из пит-лейн, на выезде из пит-лейн главный судья может дать команду для выпуска гонщиков – участников заезда, все еще находящихся в пит-лейн.

12.13.1.32. По решению главного судьи в нештатных ситуациях во время старта может быть назначен дополнительный прогревочный круг. В этом случае вместо красных огней, на стартовом светофоре включаются мигающие желтые огни, с сигнальной платформы будет показана табличка «EXTRA FORMATION LAP» (дополнительный прогревочный круг). При назначении каждого дополнительного прогревочного круга дистанция гонки уменьшается на 1 круг, а в случае гонки заданной временем, отсчет времени, отведенного на гонку, запускается с началом первого дополнительного прогревочного круга.

12.13.1.33. Любые гонщики, которые находятся в пит-лейн, могут начать гонку до того момента, пока лидер заезда не пересечет линию финиша после прохождения первого круга.

12.14. Быстрая стартовая процедура. (QUICK START).

12.14.1. Когда гонка остановлена, гонщики должны вернуться в пит-лейн. Если предстоит возобновление гонки, можно проводить работу с мотоциклом гонщикам разрешается заправляться на пит-лейн

12.14.2. После того как все гонщики заедут в пит-лейн, главный судья объявит время повторного открытия пит-лейн.

12.14.3. Продолжительность между красным флагом и фактическим открытием выезда из пит-лейн составит не менее 15 минут.

12.14.4. Не менее чем за 10 минут до открытия пит-лейн на сигнальной платформе будет показана табличка «QUICK START».

12.14.5. Время, оставшееся до открытия пит-лейн, будет отображаться на экранах хронометража, а на выезде из пит-лейн будет показаны таблички 5, 4, 3, 2 и 1 минуты.

12.14.6. По истечении указанного времени выезд с пит-лейн будет открыт только на шестьдесят секунд. Гонщики проедут один круг до стартовой решетки, за ними последует «Автомобиль безопасности», который будет сопровождать гонщиков во время установочного круга и обгонит медленных гонщиков. Любой гонщик, которого обогнал «Автомобиль безопасности», должен заехать в пит-лейн и сможет начать прогревочный круг из пит-лейн.

12.14.7. Всем гонщикам, оставшимся в пит-лейн после его закрытия, придется начинать прогревочный круг из пит-лейн и стартовать с последней позиции стартовой решетки.

12.14.8. После закрытия выезда из пит-лейн грелки для шин и подвески должны быть сняты со всех мотоциклов, оставшихся в пит-лейн.

12.14.9. Все гонщики прибудут на стартовую позицию с работающими двигателями. Любой гонщик, у которого возникли проблемы с мотоциклом на установочном круге, должен вернуться в пит-лейн.

12.14.10. Как только «Автомобиль безопасности» остановится в конце стартовой решетки, будет показана табличка «30 СЕК». Эти 30 секунд могут быть сокращены по усмотрению главного судьи.

12.14.11. Далее процедура продолжается с п.12.13.1.17.

12.14.12. Процедура быстрого старта может применяться по мере необходимости в случаях, отличных от остановки гонки (например, процедура отложенного старта).

12.15. Старт задержан. (START DELAYED).

12.15.1. Порядок действий в случае возникновения нештатной ситуации:

12.15.2. Старт задержан.

12.15.3. Красный флаг показывается взмахами с сигнальной платформы, а красный свет на стартовом светофоре остается включенным, включатся желтые мигающие огни.

12.15.4. Табличка «СТАРТ ЗАДЕРЖАН» («START DELAYED») показывается с сигнальной платформы, и судьи машут желтым флагами в каждом ряду стартовой решетки с пит-уол.

12.15.5. Гонщики должны оставаться на стартовой решетке в шлемах, двигатели должны быть выключены.

12.15.6. После показа таблички «Старт задержан» максимум 2 механика на одного гонщика могут выйти на стартовую решетку. Только грелки, подставки под колеса и ручные инструменты разрешены на стартовой решетке. Генераторы не допускаются.

12.15.7. Процедура старта будет возобновлена. Судья старта покажет табличку «3 МИН», и далее в соответствии с п.12.13.1.13.

12.15.8. Для возобновленной гонки дистанция гонки может быть уменьшена.

12.16. Старт задержан по погодным условиям. «ДОЖДЬ».

12.16.1. Красный флаг показывается с сигнальной платформы, а красный свет остается включенным, включатся желтые мигающие огни.

12.16.2. Таблички «СТАРТ ЗАДЕРЖАН» («START DELAYED») и «ДОЖДЬ» («RAIN») показываются с сигнальной платформы, и маршалы машут желтыми флагами в каждом ряду с пит-уола.

12.16.3. Гонщики должны покинуть свои позиции на стартовой решетке и переместить мотоциклы в боксы, двигатели должны быть выключены.

12.16.4. После показа табло «СТАРТ ЗАДЕРЖАН» («START DELAYED») и «ДОЖДЬ» («RAIN») максимум 2 механика на одного гонщика разрешены на стартовой решетке, чтобы помочь гонщикам откатить мотоциклы в пит-лейн. Работа с мотоциклом на стартовой решетке запрещена.

12.16.5. Продолжительность между задержкой гонки и фактическим открытием выезда из пит-лейн составит не менее 15 минут.

12.16.6. Далее процедура старта проходит, начиная с п. 12.14.4 (*Быстрый старт*)

12.16.7. Гонка будет уменьшена на один круг, если решение о «СТАРТ ЗАДЕРЖАН» и «ДОЖДЬ» было принято после прогревочного круга.

12.17. Старт задержан. «БОКС» («BOX»).

12.17.1. Красный флаг показывается с сигнальной платформы, а красный свет остается включенным, включатся желтые мигающие огни.

12.17.2. Табличка «СТАРТ ЗАДЕРЖАН» («START DELAYED») и «БОКС» («BOX») отображается с сигнальной платформы, и судьи будут махать желтым флагом в каждом ряду с пит-уола.

12.17.3. Двигатели должны быть выключены.

12.17.4. После показа таблички «СТАРТ ЗАДЕРЖАН» («START DELAYED») и «БОКС» («BOX») 2 механика на одного гонщика разрешены на стартовой решетке, чтобы помочь гонщикам докатить мотоциклы в боксы.

12.17.5. Главный судья сообщит о новом расписании на официальном табло.

12.17.6. Далее процедура старта будет проходить, начиная с п. 12.13.2.5. «Быстрый старт».

12.18. Процедура остановки и возобновления гонки.

12.18.1. Если возникла необходимость остановить гонку, главный судья должен распорядиться показать красный флаг на линии старта. Одновременно красные флаги должны быть показаны на всех судейских постах дистанции. Решение остановить гонку может принять только главный судья. Когда сигнал остановки дан, все мотоциклы должны незамедлительно снизить скорость и проследовать в пит-лейн.

12.18.2. Когда все гонщики прибыли в пит-лейн, главный судья объявит время, оставшееся до повторного открытия пит-лейн. Продолжительность между красным флагом и фактическим открытием выезда из пит-лейн будет составлять не менее 15 минут.

12.18.3. Процедура, которой нужно следовать в зависимости от соответствующего количества кругов, пройденных лидером перед сигналом главного судьи остановить гонку:

12.18.4. Пройдено меньше, чем два полных круга.

- Первоначальный старт аннулируется и не принимается во внимание;
- Дистанция повторно стартовавшей гонки может быть полной установленной дистанцией гонки;
- Если иного не оговорено в регламенте соревнования, гонщики, которые были допущены до участия в гонке, должны иметь право для повторного старта как на мотоцикле, на котором они приняли первый старт, так и на запасном мотоцикле (если наличие запасного мотоцикла предусмотрено Регламентом). Гонщики, не вышедшие на повторный старт, считаются не стартовавшими в гонке.
- Все временные пенализации, полученные гонщиками аннулируются.
- После устранения причин остановки гонки начинается быстрый старт (п.12.14.).

12.18.5. Пройдено два или больше полных круга, но меньше, чем 75% от установленной дистанции гонки (округляемой в меньшую сторону к целому количеству кругов).

- Гонка будет считаться состоящей из двух частей. Первая считается финишировавшей, когда мотоцикл лидера пересёк линию финиша на предпоследнем круге перед остановкой гонки.

- Дистанция второй части должна быть равной установленной дистанции гонки за вычетом первой части (круг, на котором произошла остановки гонки, не принимается в расчёт).
- При расстановке мотоциклов на вторую часть гонки порядок их расположения будет определяться по последней точке (последнему сектору), в которой представляется возможным определить положение всех мотоциклов на трассе на момент остановки гонки, или по порядку пересечения всеми гонщиками линии финиша на круге, предшествующем кругу, на котором показан красный флаг. Результат гонки определяется порядком финиша всех участников во второй части гонки, при этом отставание гонщиков на целые круги в первой части гонки сохраняется на вторую часть.
- Только гонщики, которые приняли участие в первой части, имеют право стартовать во второй, и только если они возвратились в пит-лейн своим ходом и/или толкая мотоцикл руками по разрешённой дистанции в течение 5 минут после показа красного флага. Гонщики, виновные в остановке заезда, во вторую часть гонки не допускаются
- Запасной мотоцикл не может быть допущен.
- Дозаправка или удаление топлива не допускается.
- Если гонка была остановлена по соображениям безопасности из-за дождя, то такая гонка автоматически будет продолжена как дождевая. Надпись «ДОЖДЬ» должна быть показана на линии старта.
- После устранения причин остановки гонки, главный судья сообщит о новом расписании на официальном табло.
- Далее процедура старта будет проходить, начиная с п. 12.13.2.5.

12.18.5. Пройдено 75% или больше установленной дистанции гонки (округляемой в меньшую сторону к целому количеству кругов).

Мотоциклы должны быть направлены прямо в закрытый парк, а гонка будет считаться законченной, когда мотоцикл лидера пересёк линию финиша на предпоследнем круге перед остановкой гонки.

12.18.6. Если гонка остановлена и не может быть возобновлена:

- Очки не начисляются, если лидер прошёл менее двух кругов;
- Начисляются половинные очки, если лидер прошёл более двух кругов, но менее 75% первоначальной дистанции гонки;
- Начисляются полные очки, если лидер прошёл 75% и более первоначальной дистанции гонки;
- В момент отображения красного флага гонщики, которые не принимают участия в гонке, не будут классифицированы.

12.19. «Дождевые» и «сухие» гонки.

12.19.5. Все гонки разделяются на «дождевые» или «сухие». Это отображается на мониторах в боксах и табличками на сигнальной платформе и на выезде из пит-лейн. Если гонка не объявлена «дождевой», то она автоматически считается «сухой».

12.19.6. Применение шин в «дождевой» и «сухой» гонках могут задаваться регламентом соревнования.

12.20. Процедура проезда по пит-лейн («ride through»).

12.20.5. Если во время гонки Гонщику будет вынесено наказание «Проезд по пит-лейн» («Ride Through»), он должен будет проехать через пит-лейн без остановки, затем он может присоединиться к гонке.

12.20.6. Гонщик должен соблюдать ограничение скорости в пит-лейн.

12.20.7. В случае нарушения этого ограничения скорости, процедура проезда через пит-лейн повторяется. В случае второго нарушения этого ограничения скорости, гонщику будет показан черный флаг.

12.20.8. Гонщик, на которого во время гонки наложено наказание «Проезд по пит-лейн» («Ride Through»), должен исполнить это наказание в течение трех (если не задано иного регламентом соревнования) следующих кругов с момента показа таблички пенализации. Если наказание накладывается за пять или менее кругов до финиша гонки, оно может быть заменено на штрафное время, добавленное к результату гонки.

12.20.9. Это автоматическое наказание временем не может быть предметом протеста или апелляции.

12.20.10. За неисполнение наложенного наказания «Проезд по пит-лейн» («Ride Through»), по решению главного судьи наказание может быть ужесточено.

12.21. Процедура проезда через специально отведенную зону на трассе («LONG LAP PENALTY»).

12.21.5. Гонщик, которому будет вынесено наказание «Проезд через специально отведенную зону» («Long Lap Penalty») должен в течение следующих пяти кругов проехать через определенный коридор на трассе, размеченный специальными маркерами или линиями.

12.21.6. Табличка о назначении штрафа «Проезд через специально отведенную зону» («Long Lap Penalty») показывается 3 круга (или задаётся регламентом). За неисполнение наложенного штрафа гонщик будет наказан штрафом «Двойной проезд через специально отведенную зону» («2X Long Lap Penalty»).

12.21.7. Табличка о назначении двойного штрафа «Двойной проезд через специально отведенную зону» («2X Long Lap Penalty») показывается 4 круга (или задаётся регламентом). За неисполнение наложенного штрафа в

течение четырех кругов гонщик будет наказан штрафом «Проезд через пит-лейн» («Ride Through»).

12.21.8. Гонщик должен оставаться в пределах линий, определяющих коридор, нарушения могут привести к повторному штрафу или применению другого наказания по решению главного судьи.

12.21.9. Обгоны в пределах коридора запрещены.

12.21.10. Штраф не должен выполняться, когда в секторе расположения коридора применяются желтые флаги. В таком случае дополнительный круг будет добавлен к количеству кругов, разрешенных для выполнения.

12.21.11. Гонщик, который не успел исполнить наказание до прерывания гонки, должен исполнить штраф во второй части, если гонка возобновится.

12.21.12. Маршрут коридора и эквивалентное время штрафа будут доведены до сведения команд до начала первой тренировки.

12.22. Завершение гонки.

12.22.5. Когда заканчивается время отведенное на гонку или лидирующий гонщик проехал заданное количество кругов гонки, ему будет показан клетчатый флаг. Флаг и далее будет показываться последующим гонщикам. Когда клетчатый флаг показан лидеру, на выезде из пит-лейн будет включен красный свет, а судья, показывающий красный флаг, будет стоять на выезде из пит-лейн.

12.22.6. Если гонщик двигается непосредственно перед лидером на последнем круге перед финишной линией, судья покажет гонщику и лидеру одновременно «клетчатый» и синий флаг. Это означает, что гонка завершена для лидера, в то время как гонщик, который двигается непосредственно перед лидером, должен завершить последний круг и финишировать. Лидер гонки не должен обгонять такого гонщика после финиша.

12.22.7. Результаты будут основаны на порядке, в котором гонщики пересекают линию финиша и количестве пройденных кругов.

12.22.8. Когда два или более гонщиков одновременно пересекают линию финиша, в случае наличия фотофиниша решение принимается в пользу участника, передний край переднего колеса которого первым пересекает плоскость финишной линии.

12.22.9. В случае равенства гонщики будут классифицированы в порядке лучшего времени прохождения круга во время гонки.

12.22.10. Чтобы считаться закончившим гонку и получить результаты, гонщик должен:

- Завершить 75% дистанции или пройденных кругов;

- Пересечь финишную линию на гоночной трассе (не в пит-лейн) в течение пяти минут после победителя гонки.

12.22.11. В случае если гонщик находится в контакте с мотоциклом, время финиша определяется передней частью мотоцикла, пересекшей плоскость финишной черты последней.

12.23. Шоссейно-кольцевые гонки на выносливость «ENDURANCE».

12.23.5. Продолжительность гонки составляет 2:00 – 8:00 часов. Финиш гонки определяется в момент пересечения линии финиша лидером гонки по истечении времени, назначенного регламентом, с момента старта гонки.

12.23.6. Стартовая процедура.

12.23.7. Перед стартом гонки участники выезжают из пит-лейн и занимают свою стартовую позицию на стартовой решетке. Разрешено использование грелок для шин на стартовой позиции. Если регламентом соревнования не задано иного, пит-лейн открывается для выезда участников за 15 минут до старта гонки и закрывается за 5 минут до старта гонки. Участники, которые не смогли выехать на трассу до закрытия пит-лейн стартуют в гонку из пит-лейн по команде судьи на выпуске.

12.23.8. Перед стартом гонки мотоциклы устанавливаются на краю стартовой прямой со стороны траектории входа в первый поворот, под углом 45 градусов. Гонщики находятся на противоположной стороне стартовой прямой, каждый напротив своего мотоцикла. Мотоцикл стоит на подножке или его удерживает один механик команды. Двигатель мотоцикла должен быть заглушен.

12.23.9. За 3 минуты до старта гонки судья показывает табличку «3 минуты». Немедленно после этого грелки должны быть сняты с шин, мотоциклы должны быть поставлены на полотно трассы. Грелки для шин должны быть также сняты с мотоциклов участников, находящихся в пит-лейн или в боксах, около каждого мотоцикла на стартовой решетке может остаться только один механик.

12.23.10. Старт гонки с места по сигналу светофора. Выключение красного сигнала светофора даёт старт гонке. После этого гонщики начинают движение к своим мотоциклам, заводят их и начинают движение по трассе.

12.23.11. Гонщик, который не смог стартовать по технической причине, должен вернуться в бокс команды. Для возвращения в боксы через ворота на стартовой прямой разрешается помощь одного механика. После устранения неисправности гонщику будет разрешен старт в гонку из пит-лейн.

12.23.12. Гонщики, которые находятся в пит-лейн, могут начать гонку до того момента, пока первый гонщик не пересечет финишную черту, чтобы завершить первый гоночный круг.

12.24. Смена гонщиков и мотоциклов, заправка, обслуживание мотоциклов.

12.24.5. Смена гонщиков и мотоциклов происходит на рабочей зоне пит-лейн, напротив бокса команды. При смене гонщиков и мотоциклов датчик хронометража команды должен быть переставлен с заехавшего в пит-лейн мотоцикла на выезжающий. При этом двигатель заехавшего мотоцикла должен быть заглушен, а двигатель выезжающего в гонку мотоцикла может быть заведен.

12.24.6. Заправка и обслуживание мотоцикла производятся при заглушенном двигателе, гонщик не должен во время заправки и обслуживания находиться на мотоцикле.

12.24.7. Смена датчика хронометража не является обслуживанием мотоцикла.

12.24.8. Во время заправки никакие другие работы с мотоциклом производиться не могут.

12.24.9. Следующие работы с мотоциклом разрешены в пит-лейн:

- заправка;
- замена колёс;
- чистка ветрового стекла.

12.24.10. Любые работы с мотоциклом, не указанные в п. 12.24.5 должны производиться в боксе команды.

12.24.11. После окончания работ в боксе команды механики должны выкатить мотоцикл с заглушенным двигателем в пит-лейн, после чего гонщик может продолжить гонку.

12.24.12. Во время смены гонщиков или мотоциклов и проведения любых работ с мотоциклами в пит-лейн могут находиться только механики команды. Граница пит-лейн устанавливается между линией безопасности пит-лейн и боксами.

12.24.13. Во время заправки мотоцикла в пит-лейн один из механиков команды должен находиться с огнетушителем в руках в непосредственной близости от мотоцикла со стороны боксов. Заправка в пит-лейн разрешена только из закрытой переносной ёмкости, в том числе с системой быстрой заправки. Применение насосов любого типа при заправке в пит-лейн запрещено.

12.24.14. Все механики команды, находящиеся в пит-лейн или на стартовой прямой обязаны носить обувь, изготовленную из кожи или материала с эквивалентными свойствами, полностью закрывающую ступни, и одежду, полностью закрывающую ноги и плечи.

12.24.15. Мотоциклы команды должны иметь один стартовый номер. Запрещено наличие других номеров на мотоциклах команды в течение гонки. Запрещено изменение стартового номера команды в течение соревнования.

12.24.16. Гонщик, собирающийся заехать в пит-лейн, должен занять безопасную траекторию перед заездом на пит-лейн на соответствующей стороне трассы.

12.24.17. Скорость в пит-лейн ограничена 60 км/ч.

12.25. Гонщик, у которого возникла проблема или неисправность на трассе (падение, поломка мотоцикла, отсутствие топлива и т.п.) и который может продолжить соревнование после ремонта, кроме поломок, представляющих опасность для других гонщиков (течь масла, тормозной и охлаждающих жидкостей, топлива), может доехать до пит-лейн по трассе, не используя основные траектории движения. Разрешается помощь маршалов трассы. Разрешается доставка мотоцикла и участника до бокса команды службой эвакуации. Гонщик может докатить мотоцикл по сервисной дорожке трассы до паддока или пит-лейн, после пересечения линии пит-лейн на въезде ему разрешается помощь одного механика. Любой ремонт разрешается производить только в боксе команды.

12.26. В случае происшествия на трассе во время гонки, требующего существенного вмешательства служб обеспечения безопасности соревнования, на трассу может быть выпущен «Автомобиль безопасности». Гонщики обязаны следовать за «Автомобилем безопасности», не обгоняя других гонщиков. В случае происшествия на стартовой прямой «Автомобиль безопасности» и гонщики будут следовать, не останавливаясь, через пит-лейн. Во время нахождения на трассе «Автомобиля безопасности» заезд в пит-лейн гонщикам разрешён. На круге, следующем за кругом, на котором «Автомобиль безопасности» погасит проблесковые маяки и заедет в пит-лейн, гонка возобновляется. Обгоны разрешены после пересечения гонщиком линии старта или финиша (задается регламентом соревнования «порядок действий при использовании «Автомобиля безопасности»).

12.27. Определение результатов.

12.27.5. Результат каждой гонки определяется среди команд, участвующих в гонке, в абсолютном зачёте соревнования, а также в дополнительном зачёте для команд, участвующих в гонке на одном мотоцикле.

12.27.6. В зачет идут все круги, пройденные всеми гонщиками команды, включая заезды в пит-лейн. Результат определяется по истечению времени гонки, порядку прибытия на финиш и количеству кругов, пройденных командой. Для получения зачёта в гонке команда обязана пройти не менее 75%

дистанции, пройденной лидером гонки, и пересечь финишную линию на финише гонки не позднее, чем через 5 минуты после лидера гонки.

12.28. Начисление очков в многоэтапных соревнованиях в соответствии с занятым местом производится по таблице А или Б, что описывается в регламенте соревнования.

Таблица А.

Таблица 47

Занятое место	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
очки	15	12	10	8	6	5	4	3	2	1

Таблица Б.

Таблица 48

Занятое место	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
очки	25	20	16	13	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

13. СПОРТИВНЫЕ ДИСЦИПЛИНЫ, СОДЕРЖАЩИЕ В СВОЕМ НАИМЕНОВАНИИ СЛОВО «ЭНДУРО»

13.1. Определения и терминология.

Эндуро на мотоциклах – это спортивная дисциплина мотоциклетного спорта, соревнования по которой проходят по закольцованной трассе, начинающейся и заканчивающейся в одной точке, состоящей из тяжелого бездорожья, и грунтовых дорог общего пользования, с соблюдением заданного лимита времени, включающих в себя, от одного до трех дополнительных специальных участков (ДОП), организуемых в специально подготовленных местах, закрытых для постороннего движения.

Соревнования эндуро на мотоциклах проводятся, как личные и лично-командные.

13.1.1. Маршрут – совокупность дорог общего пользования, по которым проходит зачётное движение участников от старта до финиша. Прохождение заданного маршрута с соблюдением заданного расписания движения и установленной последовательности прохождения всех судейских пунктов, является обязательным для всех участников.

13.1.2. Дорожный сектор – часть маршрута между двумя пунктами контроля времени (КВ). Скорость на дорожном секторе не является основным фактором, определяющим результат.

13.1.3. Контрольное время – время (в часах и минутах), установленное организатором на прохождение дорожного сектора.

13.1.4. Схема маршрута (трассы) – документ, в котором последовательно перечислены наименования ряда судейских пунктов, а также параметры по дистанции и времени.

13.1.5. Дополнительный специальный участок (ДОП) – хронометрируемое соревнование со своим стартом и финишем внутри дорожного сектора, проводимое на участках дорог, перекрытых для движения посторонних транспортных средств.

13.1.6. Контрольная карта – документ, подтверждающий участие спортсмена в данном соревновании и служит для внесения отметок на судейских пунктах контроля. В качестве документа для контроля прохождения судейских пунктов может использоваться другая система (карнет, метки на браслете и прочее). Спортсмен, потерявший контрольную карту, должен получить новую у официального лица на пункте КВ Старта-Финиша.

13.2. Возрастные группы и спортивные дисциплины:

Таблица 49

Спортивная дисциплина	Возраст участников
эндуро на мотоциклах – E-1	Мужчины, женщины (16 лет и старше)
эндуро на мотоциклах – E-2	Мужчины, женщины (16 лет и старше)
эндуро на мотоциклах – E-3	Мужчины, женщины (16 лет и старше)
эндуро на мотоциклах – экстрим	Мужчины, женщины (16 лет и старше)
эндуро на мотоциклах – класс открытый	Мужчины, женщины (16 лет и старше)
эндуро на мотоциклах – класс открытый	Юниоры (16-21 год)

Для участия в спортивных соревнованиях указанное минимальное количество лет спортсменов должен достичь до дня начала спортивного соревнования, а указанное максимальное количество лет спортсменов должен достичь в календарный год проведения спортивных соревнований.

Иностранные спортсмены допускаются к участию в соревнованиях вне основного зачета, при наличии разрешения их национальной мотоциклетной федерации.

13.3. Классы, мотоциклы:

Таблица 50

Класс	Мотоцикл	Возрастные ограничения
E1	от 100 см ³ до 125 см ³ 2-тактные от 175 см ³ до 250 см ³ 4-тактные	Мужчины (16 лет и старше)
E2	от 175 см ³ до 250 см ³ 2-тактные от 280 см ³ до 450 см ³ 4-тактные	Мужчины (16 лет и старше)

Е3	от 280 см ³ до 500 см ³ 2-тактные от 480 см ³ до 950 см ³ 4-тактные	Мужчины (16 лет и старше)
Открытый	от 100 см ³ до 500 см ³ 2-тактные от 175 см ³ до 950 см ³ 4-тактные	Юниоры, мужчины (16 лет и старше)

13.4. Стартовые номера. Таблица 51.

Стартовые номера должны соответствовать требованиям ОСФ.

Стартовые номера должны быть расположены на обеих сторонах и спереди мотоцикла и легко читаемы:

Таблица 51

Класс	Цвет фона	Цвет цифр
Е1, Е2, Е3, Открытый	Красный	Белый

Стартовые номера присваиваются спортсмену при получении лицензии, бронировании номеров и закрепляются за спортсменом до конца сезона.

13.5. Технические требования и техническая комиссия и технические проверки.

13.5.1. Зона технической комиссии должна располагаться в непосредственной близости от парка участников.

13.5.2. Мотоциклы для эндуро должны соответствовать действующим правилам эндуро и иметь спортивно-технический паспорт ОСФ.

13.5.3. Мотоциклы должны быть оснащены работоспособными фарами ближнего света. Фара должна располагаться под передней номерной табличкой. Размер отражателя фары мотоцикла должен быть не менее 50 мм в диаметре.

13.5.4. В целях обеспечения идентификации во время входной технической проверки должны быть маркированы следующие элементы конструкции мотоцикла:

Таблица 52

Элемент	Маркировка	Количество	Место маркировки
Рама (основная часть)	Краска, Несмываемым маркером, наклейками	1	С правой стороны по ходу движения
Ступицы колес		2	На каждой ступице
Картер двигателя		1	С правой стороны

13.5.5. Маркированные элементы должны использоваться в течение всего гоночного дня и оставаться на месте вплоть до технической проверки после финиша.

13.5.6. Спортсмен имеет право заменять немаркированные части, перевозимые с собой, в любом месте трассы, парке участников и на рабочей площадке (РП).

13.5.7. Помощь механика разрешена только на РП и в парке участников.

13.6. Заправка топливом.

13.6.1. Для дозаправки во время прохождения дистанции дополнительного времени не даётся.

13.6.2. Кроме пунктов заправки топливом на старте и финише организатор может предусмотреть определенное количество дополнительных пунктов дозаправки (их местоположение должно быть указано на схеме трассы в регламенте/ положении).

13.6.3. Заправка топливом может производиться только в вышеуказанных местах и с заглушенным двигателем.

13.6.4. Наличие огнетушителя в непосредственной близости во время заправки обязательно.

13.6.5. Разрешается смазка цепи на любом пункте заправки топливом.

13.6.6. На месте заправки мотоцикла топливом и проведения ремонтных работ обязательно использование влагонепроницаемого коврика или других защитных покрытий, как требует «Экологический кодекс».

13.7. Закрытый парк.

13.7.1. Закрытый парк (ЗП) организуется в местах старта / финиша (этапа, дня), чтобы сохранить состояние мотоцикла неизменным.

13.7.2. Доступ в закрытый парк должен быть ограничен, а его территория огорожена. Границы ЗП должны быть чётко обозначены.

13.7.3. Каждый ЗП должен иметь только один обозначенный вход и один выход, ведущий в зону старта.

13.7.4. Мотоциклы, помещённые в ЗП, будут находиться под контролем организатора с момента постановки мотоцикла в ЗП, до выхода на старт, а в случае невыхода - до окончания соревнований.

13.7.5. Доступ в ЗП ограничен любым лицам за исключением членов судейской коллегии, официальных лиц при исполнении служебных обязанностей и спортсменов во время постановки и выкатывания своих мотоциклов.

13.7.6. После получения отметки на пункте контроля времени перед въездом в ЗП спортсмен должен заглушить двигатель и закатить мотоцикл в зону ЗП.

13.7.7. На территории ЗП запрещается:

- трогать свой мотоцикл, за исключением закатывания или выкатывания;
- накрывать мотоцикл, находящийся в ЗП любыми средствами;
- трогать мотоциклы других участников;
- заводить двигатель;
- производить заправку и любые работы с мотоциклом;
- пользоваться открытым огнём.

13.8. Зона старта.

13.8.1. Зона старта – ограниченная территория небольшого размера, на которой группа спортсменов ожидает времени своего старта и выстраивается у стартовой линии.

13.8.2. В зоне старта действует режим ЗП в отношении доступа и посторонней помощи. Доступ в зону старта запрещён всем лицам, за исключением членов судейской коллегии.

13.8.3. Запуск двигателя в зоне старта до старта запрещён.

13.9. Расположение закрытого парка и зоны старта.

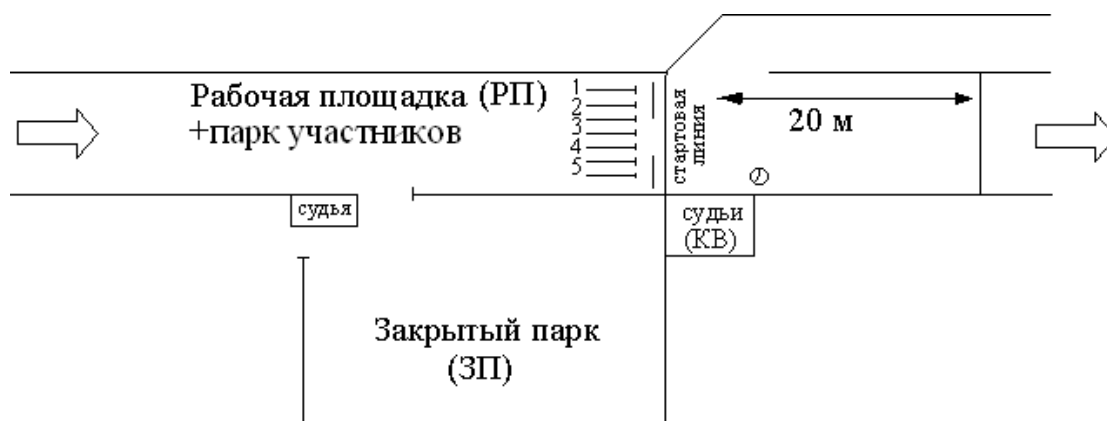


Рисунок 5. Расположение закрытого парка и зоны старта

13.10. Подготовка к старту.

В начале каждого дня соревнований спортсменам разрешается доступ в ЗП за 5 минут до их времени старта, чтобы выкатить мотоцикл из ЗП. После выкатывания мотоцикла из ЗП, перед стартом запрещено любое обслуживание, ремонт, заправка мотоцикла.

13.11. Старт.

13.11.1. В начале каждого дня соревнований группе спортсменов в соответствии со стартовой ведомостью и расписанием определяется время старта.

13.11.2. Стартовая ведомость составляется по результатам квалификации, по жеребьевке, либо решением жюри.

13.11.3. Спортсмены стартуют по классам в порядке возрастания стартовых номеров.

13.11.4. Количество спортсменов, стартующих одновременно, может варьироваться от 1 до 5, в зависимости от общего числа участников и состояния трассы на маршруте.

13.11.5. В течение одной минуты после сигнала спортсмен должен завести двигатель и пересечь с работающим двигателем вторую линию, находящуюся в 20 метрах от линии старта.

13.11.6. В случае если спортсмен отсутствует на линии старта момент подачи сигнала, штраф не начисляется, при условии, что спортсмен прикатит мотоцикл на линию старта, заведёт его и пересечёт вторую линию

в течение одной минуты с момента его стартового времени, предусмотренного расписанием.

13.11.7. Минута, в течение которой спортсмены стоят на линии старта, считается стартовым временем, в течение которого все спортсмены должны выполнить процедуру старта. Спортсмены, пересекшие линию старта ранее или позже назначенного времени, получают одну минуту штрафа за каждую минуту нарушения.

13.11.8. Спортсмены, прибывающие на старт с задержкой более 15 минут, считаются неявившимися и к старту не допускаются.

13.11.9. В случае если мотоцикл пересек стартовую линию, завелся, и заглох в 20 метровой стартовой зоне, спортсмен, чтобы избежать штрафа 1 минуты, должен снова завести двигатель или пересечь вторую линию, обозначающую конец 20 метровой стартовой зоны, переместив мотоцикл вручную, в течение одной минуты с момента старта. В этом случае спортсмен, пересёкший вторую линию в течение 1 минуты, с неработающим двигателем, получает штраф 10 секунд.

13.11.10. Спортсмен, не покинувший стартовую зону в течение одной минуты, получает штраф 60 секунд.

13.12. Повторный старт.

Спортсмен, не финишировавший в первый день, имеет право стартовать во второй день, при условии информирования ГСК о своем желании стартовать на следующий день. В таком случае мотоцикл должен быть предоставлен для повторного технического контроля до времени постановки в ЗП, предусмотренного расписанием.

13.13. Знаки обозначения трассы.

13.13.1. Маршрут соревнований, по которому должны двигаться спортсмены указывается на плане трассы.

13.13.2. В случае если часть или весь маршрут предполагает движение по точно установленному коридору без отклонений, организатор должен обозначить на местности габариты этого коридора доступными средствами (вешки, ограничительная лента и прочее). Отклонение от точно установленного коридора на маршруте пенализируется.

13.13.3. Примеры знаков, обозначающих маршрут движения, должны быть опубликованы в положении и вывешены в зоне старта. Все знаки должны быть изготовлены из влагостойкого материала.

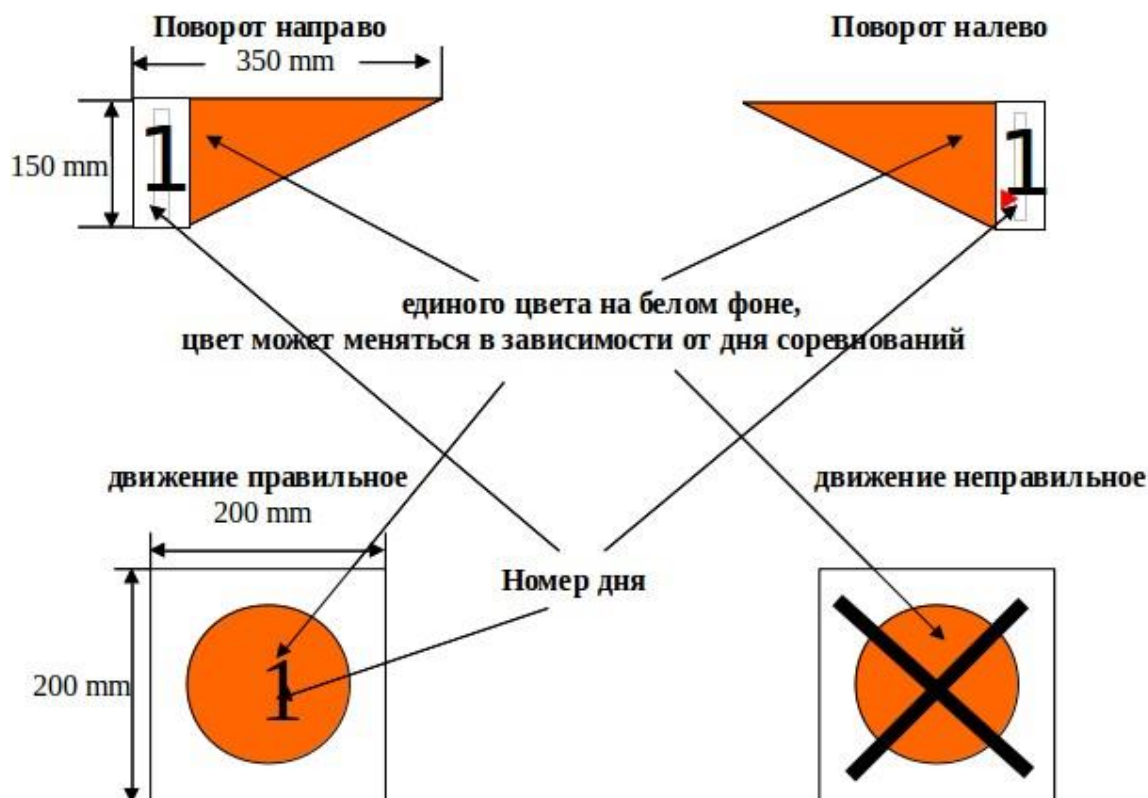


Рисунок 6. Примеры знаков, обозначающих маршрут движения

13.14. Флаговая сигнализация.

Официальная сигнализация осуществляется флагами размером 75 x 60 см

Таблица 54:

Флаг	Значение
Красный флаг	Всем обязательно остановиться. Все экстренные остановки соревнований сигнализируются красным флагом. Все фальстарты сигнализируются красным флагом
Черный флаг и табличка с номером гонщика	Остановиться данному гонщику
Желтый флаг	Отмашка (развивающийся) - непосредственная опасность, снизить скорость и быть готовым остановиться. Обгон и прыжки запрещены
Зеленый флаг	Сигнал старта (Используется только судьей на старте)

Клетчатый черно-белый флаг	Финиш тренировки/гонки
-------------------------------	------------------------

13.15. Правила дорожного движения.

При движении по дорогам общего пользования спортсмены обязаны соблюдать действующие Правила дорожного движения. Любой спортсмен, считающийся виновным в нарушении Правил дорожного движения, может быть пенализирован, вплоть до исключения из соревнования.

13.16. Соревнование и трасса.

13.16.1. Маршрут соревнований должен проходить преимущественно по труднопроходимой местности, и дорогам общего пользования, на которых участники обязаны передвигаться в соответствии с правилами дорожного движения (ПДД), соблюдая установленный скоростной режим.

13.16.2. Рекомендованная дневная дистанция для всех классов – 120 – 200 км, одного круга – не менее 20 км.

13.16.3. Общее время соревнований одного дня не должно превышать 8 часов.

13.16.4. Количество кругов устанавливается организатором.

13.16.5. Старт и финиш круга должны находиться в одном месте.

13.16.6. Трасса должна быть проходимой для любых мотоциклов, независимо от погодных условий.

13.16.7. Трасса должна быть проинспектирована представителем ОСФ или региональной федерацией и иметь свидетельство соответствия (лицензию) трассы.

13.16.8. В день соревнования до старта первого участника, директор соревнований и главный судья подписывают акт принятия и измерения трассы.

13.16.9. Схема трассы должна быть опубликована в положении и вывешена на месте проведения соревнований.

13.16.10. В случае, если организатор по каким-либо причинам не может организовать более одного ДОПа, допускается прохождение одного и того же ДОПа дважды на одном круге.

13.17. Труднопреодолимые участки.

В случае если главный судья решит, что один из участков трассы стал непреодолимым или не может быть преодолен без посторонней помощи, он имеет право закрыть соответственный участок от одного КП до следующего.

13.18. Пункты контроля прохождения и контроля времени.

13.18.1. Пункты контроля прохождения (КП) обозначаются белыми флагами, установленными с обеих сторон трассы за 200 метров до места контроля, где осуществляется отметка прохождения.

13.18.2. Контроль над соревнованиями производится на пунктах контроля времени (КВ), которые находятся между жёлтыми флагами и линией, контроля времени.

13.18.3. Фиксация времени прохождения спортсменом пунктов КВ осуществляется с помощью хронометража, прохождение КП осуществляется отметкой в контрольной карте или ином носителе (карнет, метки на браслетах или иное), выбранном организатором и дублируется в протоколе судьями КП.

13.18.4. Лимит времени для прохождения спортсменом трассы между пунктами КВ устанавливается организатором по согласованию с главным судьёй.

13.18.5. В случае форс-мажорных обстоятельств главный судья соревнований перед стартом может изменить лимит времени в сторону увеличения.

13.19. Действия спортсмена в пунктах контроля времени.

13.19.1. Пункты контроля времени (КВ) обозначаются жёлтыми флагами, установленными с обеих сторон трассы за 20 метров до контрольной линии, где осуществляется отметка времени прохождения КВ и обозначается специальным знаком «КВ». Часы на пункте КВ синхронизируются с контрольными часами соревнования и устанавливаются рядом с местом контроля времени.

13.19.2. Временем прибытия на пункт КВ считается момент пересечения передним колесом мотоцикла контрольной линии.

13.19.3. Спортсмену запрещается останавливаться между жёлтыми флагами и линией контроля времени.

13.19.4. Судьи КВ на каждом пункте контроля времени будут регистрировать в астрономическое время прохождения КВ каждым спортсменом в часах и минутах и дублируют его в контрольной карте спортсмена.

13.20. Прохождение заключительного КВ/ постановка в закрытый парк.

13.20.1. Раннее прибытие спортсмена на заключительный пункт КВ не пенализируется.

13.20.2. Немедленно, после отметки, мотоцикл должен быть поставлен в ЗП.

13.21. Контрольное время.

13.21.1. Спортсмены, отклоняющиеся от контрольного времени между двумя пунктами КВ, получают 1 минуту штрафа за 1 минуту отклонения.

13.21.2. В случае отклонения от времени, предусмотренного расписанием, спортсмен должен изменить время своего графика движения до следующего КВ на столько минут, на сколько он отклонился от своего расчетного графика.

13.22. Максимальное время опоздания.

13.22.1. Спортсмен, прибывший на пункт КВ с опозданием более чем на 60 минут относительно своего контрольного времени, считается не финишировавшим и результат не получает.

13.22.2. Однако, при условии соблюдения требований п. 13.1.6 спортсмен может продолжить соревнование.

13.23. Изменение контрольного времени.

13.23.1. Если спортсмен может аргументированно доказать (с помощью видеозаписи, письменного объяснения свидетелей и др.), что задержка образовалась ввиду форс-мажорных обстоятельств (как, например, как оказание первой помощи пострадавшему в аварии), ему может быть назначено дополнительное время.

13.23.2. Помехи, созданные другими спортсменами, не могут рассматриваться как форс-мажорные обстоятельства.

13.24. Контроль прохождения.

13.24.1. Для контроля за соблюдением установленного маршрута, в определенных местах трассы организатор предусмотрит пункты контроля прохождения (КП).

13.24.2. Эти пункты должны быть отмечены на схеме трассы и обозначаться синими флагами с обеих сторон дороги, расположенными за 200 метров до пункта КП.

13.24.3. Спортсмен должен предъявлять для регистрации свою контрольную карту на всех пунктах КП.

13.24.4. Судьи должны регистрировать на каждом пункте контроля времени в хронологическом порядке время прохождения в часах и минутах и фиксировать ее в контрольной карте каждого спортсмена.

13.24.5. Спортсмены, не предоставившие заполненную контрольную карту, или пропустившие одну из отметок подлежат пенализации.

13.25. Дополнительные соревнования (ДОП).

13.25.1. Общее время прохождения всех ДОП за два дня должно занимать не менее 20 минут.

13.25.2. Трасса ДОП должна быть размечена не менее чем за 24 часа до старта. ДОП размечается с двух сторон непрерывной сигнальной лентой или иным подобным способом.

13.25.3. Стартовая линия ДОП обозначается табличкой СТАРТ, а окончание табличкой ФИНИШ.

13.25.4. Под угрозой исключения предварительные тренировки на ДОПах запрещаются.

13.25.5. В случае если спортсмен пропускает ДОП, ему начисляется штраф в виде худшего времени, показанного другими спортсменами на пропущенном ДОП +20 минут.

13.25.6. Все ДОПы должны быть доступны для неотложной медицинской помощи. В случае недостаточной видимости (например, лес), части трассы должны быть последовательно пронумерованы и нанесены на схеме трассы.

13.25.7. Технологические подъезды для медицинской помощи или эвакуации должны быть обозначены на карте трассы и быть свободны от посторонних транспортных средств.

13.25.8. Вдоль сложных и опасных мест трассы ДОПа должна быть предусмотрена зона безопасности, недоступная для зрителей шириной минимум 3 метра.

13.25.9. Время прохождения первого круга на ДОПах не засекается.

13.25.10. Спортсмен имеет право ознакомиться с трассой ДОП путём пешего осмотра. Тренировочная или ознакомительная езда по трассе ДОПа на любых транспортных средствах запрещена.

13.26. Типы дополнительных соревнований (ДОП).

13.26.1. КРОСС-ДОП. Длина Кросс-ДОП от 2 до 6 км, Средняя скорость не должна превышать 50 км/ч.

13.26.2. ЭНДУРО-ДОП. Длина Эндуро-ДОП от 2 до 6 км. Средняя скорость не должна превышать 25 км/ч.

13.26.3. ЭКСТРИМ-ДОП. На каждом круге допускается один экстрим ДОП.

Рекомендуемая длина экстрим ДОП от 300м, до 1,5 км. Экстрим ДОП представляет собой серию препятствий по типу триала с достаточным расстоянием между препятствиями в целях избежание заторов. Средняя скорость не должна превышать 15 км/ч.

13.27. Процедура старта на ДОП.

13.27.1. Сигнал старта подается судьёй зеленым флагом по готовности спортсмена.

13.27.2. Остановка на линии финиша ДОП запрещена. Спортсмены могут остановиться не ближе, чем в 30 метрах после пересечения линии финиша.

13.28. Посторонняя помощь.

13.28.1. Понятие «посторонняя помощь» распространяется на любое лицо, не являющееся спортсменом, зарегистрированным механиком или должностным лицом при исполнении служебных обязанностей, в случае если упомянутое лицо входит в контакт с мотоциклом.

13.28.2. Посторонняя помощь, получение запасных частей и инструментов разрешено только на пунктах КВ и в зоне РП.

13.28.3. Замена покрышек разрешается только самим спортсменом. механику, указанному в заявке, разрешается помочь только в подаче спортсмену покрышки и инструментов и помощь в снятии/установке колеса. Помощь в бортировке покрышки – запрещена.

13.28.4. Вне указанных зон запрещена посторонняя помощь.

13.28.5. В течение всех соревнований спортсмен признаёт риск быть исключённым из соревнований в случае, если он помещает мотоцикл или его маркированные части в место, не контролируемое должностными лицами, а также по причине заправки в неподобающем месте и другим причинам, кроме случаев, когда это действие было разрешено организатором.

13.28.6. Вне пунктов РП запрещена любая посторонняя помощь, кроме очистки номеров и логотипов спонсоров, находящихся на пластиковых частях мотоцикла.

13.28.7. Разрешается ручная мойка мотоцикла на пунктах контроля времени (разрешена посторонняя помощь). Инструменты с электрическим и пневматическим приводом запрещены.

13.28.8. Сопровождение спортсмена в любом месте трассы запрещено под риском исключения.

13.28.9. Спортсмен, выбывающий из соревнований, должен сообщить о своём местоположении, или направлении движения лично или передав сообщение на ближайший пункт КВ/КП или организаторам соревнований.

13.29. Эндуро на мотоциклах экстрим.

Таблица 55

Спортивная дисциплина	Мотоцикл	Возраст участников
-----------------------	----------	--------------------

Эндуро на мотоциклах экстрим	от 100 см ³ до 500 см ³ 2-тактные от 175 см ³ до 950 см ³ 4-тактные	Мужчины (16 лет и старше)
------------------------------	--	------------------------------

Для участия в спортивных соревнованиях указанное минимальное количество лет, спортсмен должен достичь до дня начала спортивного соревнования.

13.29.1. Старт.

Порядок старта «эндуро на мотоциклах – экстрим» устанавливается организатором.

Старт может осуществляться с помощью стартовой машины, по сигналу стартера (звуковой или визуальный). Порядок подачи стартовой команды, должен быть описан в регламенте.

Спортсмены заводят мотоцикл и по команде судьи старта начинают движение по трассе группами до 5 участников с интервалом в одну минуту. Финиш дается после прохождения лидером определенного количества кругов. Процедура старта в зависимости от конкретного соревнования описывается в регламенте / положении.

13.29.2. Порядок проведения соревнования в формате стадиона.

13.29.2.1 Участие спортсменов в тренировке и квалификации обязательны.

13.29.2.2 Тренировка – количество стартующих от 10 до 20 спортсменов, время или количество кругов определяет Жюри соревнования. Выпуск спортсменов на тренировку осуществляется по порядку возрастания стартовых номеров.

13.29.2.3 Квалификация (пролог) – старт группами не более 5 спортсменов, время или количество кругов указывается в регламенте.

13.29.2.4 Выпуск спортсменов на квалификацию осуществляется по порядку возрастания стартовых номеров.

13.29.2.5 20 спортсменов, показавших лучшее время, попадают в полуфинал.

13.29.2.6 Проводится два полуфинала. Спортсмены на полуфиналы распределяются согласно таблице 56:

Таблица 56

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

13.29.2.7 Первые четыре спортсмена из каждого полуфинала попадают в Финал.

13.29.2.8 Для спортсменов, занявших в полуфиналах с 5 по 10 место проводится дополнительный заезд для отбора в финал. Спортсмены, занявшие первое и второе место в дополнительном заезде, попадают в финал.

13.29.2.9 Спортсмены, занявшие третье и четвертое место в дополнительном заезде – запасные.

13.29.2.10 Если спортсмен своевременно не поставил мотоцикл в закрытый парк, который закрывается за 10 минут до старта, он заменяется запасным спортсменом.

13.29.2.11 Время перерыва до Финала 1 не менее 30 минут.

– Финал 1 – выход на старт по результату квалификации.

Время перерыва между финалами не менее 30 минут.

– Финал 2 – выход на старт по квалификации в обратном порядке.

Время перерыва между финалами не менее 30 минут.

– Финал 3 – выход на старт по результату квалификации.

По мере выхода на старт спортсмены выбирают стартовое место.

13.29.3. Определение результатов.

13.29.3.1 В конце гоночного дня 20 первых спортсменов в своём классе получают очки соответственно следующей таблице. Результат для определения 20 первых подсчитывается сложением времени штрафов, полученных на пунктах контроля времени и времени на ДОП:

Таблица 57

Место	1	2	3	4	5	9	7	8	9	10
Очки	25	22	20	18	16	15	14	13	12	11
Место	11	12	13	14	15	19	17	18	19	20
Очки	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

13.29.3.2 В случае равенства результатов по итогам дня у нескольких спортсменов, они получают очки соответственно своему штрафному времени, а следующий квалифицированный спортсмен получает очки соответственно своему месту.

13.29.3.3 Победитель соревнований определяется по наибольшей сумме набранных очков за оба дня. В случае равенства очков преимущество имеет спортсмен, набравший большее количество очков во 2 день.

13.29.4. Определение результатов – командный зачет.

13.29.4.1 Списочный состав участников, входящих в командный зачет, определяется до начала соревнований.

13.29.4.2 Результаты командного зачета определяются по таблице 58:

Таблица 58

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

13.29.4.3 В командный зачет идут четыре лучших результатов спортсменов, заявленных за команду.

13.29.4.4 При равенстве очков у двух и более команд принимается во внимание результаты второго дня, когда последний раз встречались эти команды.

13.29.4.5 В случае если соревнования прекращаются прежде, чем лидер пройдёт 50% дистанции, соревнования считаются не состоявшимися.

13.29.4.6 Если соревнования прекращаются после того, как лидер прошёл 50% дистанции, соревнование считается состоявшимся.

Таблица пенализации.

Таблица 59

Статья правил	нарушение	санкции	Кто налагает
13.5.4	Отсутствие на месте маркированных элементов	Исключение	Жюри
13.5.7	Посторонняя помощь вне РП и парке участников	Исключение	Жюри
13.6.6	Отсутствие «экологического коврика» в местах заправки и ремонта	Денежный штраф	Жюри
13.6.4	Отсутствие огнетушителя в зоне заправки	Денежный штраф	Гл.судья
13.10	Нарушение режима ЗП в ЗП или зоне старта	Исключение	Жюри
13.11.7	Опоздание или ранее прибытие на старт более 1 минуты	1 минута за каждую минуту отклонения	Гл.судья
13.11.5	Непокидание 20-метровой зоны в течение 1 минуты со времени старта	60 секунд	Гл.судья
13.11.10	Выезд из 20-метровой зоны с неработающим двигателем	10 секунд	Гл.судья
13.13.2	Нарушение габаритов установленного коридора на маршруте	В зависимости от нарушения, вплоть до аннулирования результата	Гл.судья
13.13.2	Отклонение от заданного маршрута, срезка трассы	Аннулирование результата	Жюри
13.14	Неподчинение сигналам желтого флага:	За первое нарушение – понижение на 2 позиции; Повторное нарушение – понижение на 10 позиций	Жюри

13.15	Нарушение ПДД (в зависимости от нарушения)	Денежный штраф или вплоть до исключения	Жюри
13.19.3	Остановка между жёлтыми флагами и столом контроля времени	1 минута	Гл.судья
13.21.1	Отклонение от контрольного времени между двумя пунктами КВ	1 минута за одну минуту отклонения	Гл.судья
13.22.1	Опоздание на КВ более 60 минут от своего контрольного времени	Аннулирование результата	Жюри
13.24.3	Потеря контрольной карты	Временной штраф или аннулирование результата	Гл.судья
13.24.3	Отсутствие на финише дня контрольной карты, или пропуск в ней отметок последовательных КВ и/или КП	Исключение	Жюри
13.25.4	предварительные тренировки на ДОПах	Исключение	Жюри
13.25.5	Пропуск или невыполнение ДОПа	Худшее время, показанное другими спортсменами на пропущенном ДОП +20 минут	Гл.судья
13.27.2	Остановка на линии финиша ДОП	Временной штраф	Жюри
13.28.2	Посторонняя помощь в запрещенных местах, запрещенными методами или запрещенными лицами	Временной штраф	Жюри
13.28.5	Помещение маркированных частей или мотоцикла в место, неконтролируемое официальными лицами соревнований	Исключение	Жюри
13.28.8	Сопровождение спортсмена по трассе любым способом	Исключение этого спортсмена	Жюри

