

Утверждены приказом Минспорттуризма России

«28» декабря 2010 г. № 1434

## ПРАВИЛА ВИДА СПОРТА «МОТОЦИКЛЕТНЫЙ СПОРТ»

### 1. ВВЕДЕНИЕ.

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

5.1. Определение мотокросса/суперкросса, кросс на квадроциклах.

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

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

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

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

5.2. Мотоциклы/квадроциклы и классы.

5.2.1. К участию в соревнованиях допускаются:

- Группа А1 – мотоциклы – одиночки:

Класс мотоциклов	Кубатура/см <sup>3</sup> .	Вес мотоцикла/кг
50	50	
65	65	53
85 (маленькие колеса)	85 – 2-тактные	63
	150 – 4-тактные	71
85 (большие колеса)	85 – 2-тактные	65
	150 – 4-тактные	73

125 (MX2)	100 – 144 – 2-тактные	88
	175 – 250 – 4-тактные	98
250 (MX1)	175 - 250 – 2-тактные	98
	290 - 450 – 4-тактные	102
500 (MX3)	290 - 500 – 2-тактные	102
	475 - 650 – 4-тактные	102

- Группа В1 – В2 мотоциклы с колясками:

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

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

- Группа Е – снегоходы.

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

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

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

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

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

### 5.3. Участники соревнований.

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

### 5.4. Виды соревнований.

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

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

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

Соревнования подразделяются на одноэтапные и многоэтапные.

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

### 5.5. Положение о соревновании.

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

### 5.6. Трасса.

5.6.1. Трасса для мотокросса и кросса на квадроциклах и снегоходах может быть стационарной (постоянной) или временной и должна сооружаться только из натуральных материалов (земля, песок и т.д.). Разметка и исполнение трассы должны осуществляться исходя, прежде всего из безопасности для гонщиков. Длина трассы должна быть не менее 1,5 км и не более 2 км. Ширина трассы в ее самом узком месте не может быть менее 5 м, а для мотоциклов с коляской - менее 6 м. (Рекомендуется ширина трассы в самом узком месте – не менее 8 м). Минимальная ширина трассы на первом повороте должна быть приблизительно 10 м. Трасса нигде не должна раздваиваться, однако, во время проведения тренировок допускается использование тюков из прессованной соломы в пластиковой оболочке для создания дополнительных дорожек на повороте.

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

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

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

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

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

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

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

## 5.7. Безопасность.

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

5.7.2. С каждой стороны трассы, по всей ее длине, должна быть предусмотрена нейтральная зона безопасности для гонщиков и зрителей шириной не менее 1 м.

Эта зона должна разграничиваться забором или естественным препятствием со стороны зрителей и колышками высотой до 50 см со стороны трассы (лучший вариант – отсыпка высотой 50 см с колышками наверху). Колышки должны быть легколомаемыми (деревянными или из другого гибкого материала диаметром не более 2,5 см) и могут соединяться между собой лентой (веревки запрещены).

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

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

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

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

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

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

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

необходимости, может так же использоваться деревянная опора, для того, чтобы держать их скрепленными. Деревянная опора не должна быть выше шин.

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

## 5.8. Зона старта.

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

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

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

## 5.9. Стартовая машина.

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

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

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

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

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

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

5.10. Предстартовый парк (Зона ожидания).

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

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

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

Предстартовый парк должен включать в себя 2 туалета.

5.11. Зона для ремонта и показа во время гонки.

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

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

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

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

#### 5.12. Финиш.

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

#### 5.13. Парк гонщиков.

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

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

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

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

Категорически запрещается установка в парке гонщиков временных заправочных станций.

#### 5.14. Зона мойки мотоциклов.

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



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

#### 5.15. Другие сооружения и помещения.

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

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

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

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

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

#### 5.16. Пункт хронометража и счета кругов.

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

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

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

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

## 5.17. Посты сигнализации для судей на дистанции.

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

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

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

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

## 5.18. Дополнительные требования к трассам.

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

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

## 5.19. Официальные сигналы.

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

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

Отмашка голубым флагом	11 Им должны пользоваться дополнительные судьи, только специалисты по данному флагу. Внимание: вас обгоняет гонщик, идущий на круг впереди
Зеленый флаг	Используется только судьей на старте
Черно-белый флаг в клеточку	Конец тренировки/гонки

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

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

Что касается второго мотоциклетного транспортного средства, есть две возможности:

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

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

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

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

## 5.21. Тренировки.

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

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

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

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

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

## 5.22. Программа заездов

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

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

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

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

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

## 5.23. Порядок старта.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5.25. Фальстарт.

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

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

5.26. Ремонтные работы во время гонки.

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

## 5.27. Замена колясочника

5.27.1. Во время соревнований замена колясочника не разрешается.

## 5.28. Остановка заезда

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

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

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

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

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

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

## 5.29. Поведение гонщика и помощь ему на трассе.

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

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

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

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

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

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

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

5.30. Пересечение линии финиша.

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

5.31. Технический контроль и проверки.

- **контроль шума после каждого заезда**



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

- **заключительный контроль**

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

- **контроль топлива**

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

## 5.32. Результаты

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5.32.7. Командные результаты

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

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

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

Порядок определения итоговых мест указывается в положении о соревновании.

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

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

5.4. Технические требования к мотоциклам, квадроциклам и снегоходам.

5.4.1. Общие спецификации.

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

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

5.4.2. Выхлопные трубы.

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

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

5.4.3. Руль.

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

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

5.4.3.3. Запрещается ремонт рулей из легких сплавов путем сварки.

#### 5.4.4. Рычаги

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

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

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

#### 5.4.5. Дроссельная заслонка и прерыватель зажигания.

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

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

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

#### 5.4.6. Подножки.

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

#### 5.4.7. Тормоза.

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

5.4.8. Грязевые щитки и защита колес.

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

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

5.4.9. Колеса, обода и шины.

5.4.9.1. Все шины измеряются на колесе в сборе при давлении 1 кг/см<sup>2</sup> и на участке шины, образующем угол 90 градусов от земли.

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

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

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

5.4.10. Дополнительные спецификации для мотоциклов с коляской.

5.4.10.1. Привод должен осуществляться только на заднее колесо мотоцикла.

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

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

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

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

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

5.4.10.11. Номерные таблички (знаки)

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

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

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

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

Класс, куб. см	фон	цифры
50, 65, 85, 150,	белый	черные

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

#### 5.4.11. Топливо и смазочные материалы.

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

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

#### 5.4.12. Экипировка и шлема спортсменов.

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

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

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

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

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

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

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

Номера должны обязательно носиться во время тренировок и гонки.

#### 5.4.13. Технический контроль.

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

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

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

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

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

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



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

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

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