



<p style="text-align: center;"><b>УТВЕРЖДАЮ</b> Председатель комиссии по шоссейно-кольцевым гонкам МФР</p> <p style="text-align: center;">  <b>И. В. Коновалов</b></p> <p style="text-align: center;">« ____ » _____ 2024 г.</p>	<p style="text-align: center;"><b>УТВЕРЖДАЮ</b> Директор серии чемпионата России по шоссейно-кольцевым гонкам</p> <p style="text-align: center;"> <b>Е. М. Руцкова</b></p> <p style="text-align: center;">« ____ » _____ 2024 г.</p>
--	--

**Технический Регламент чемпионата России**  
**по мотоциклетному спорту в дисциплинах:**  
**шоссейно-кольцевые гонки – класс «Супербайк»,**  
**шоссейно-кольцевые гонки – класс «Суперспорт»,**  
**шоссейно-кольцевые гонки – класс «Минимото»**

МФР 2024 г.

## Часть 1. Общие технические требования и ограничения

### 1. Общие требования, понятия и определения

Ответственность за техническое состояние мотоцикла и экипировки в любой момент соревнования несет Участник Соревнования. Для прохождения технической инспекции (далее – ТИ) Гонщик или его представитель должен предоставить для осмотра полностью готовый к соревнованиям мотоцикл и полный комплект защитной экипировки, соответствующие данному регламенту, а также заполненный Акт Технической Инспекции. Фактор предъявления мотоцикла на ТИ расценивается как официальное подтверждение Участником соответствия данного мотоцикла Регламенту Соревнования. По запросу Технического комиссара Гонщик или его официальный представитель должны обеспечить снятие элементов облицовки для осмотра внутренних частей мотоцикла. Решение о допуске мотоцикла к соревнованиям принимает Технический комиссар Соревнования. В случае проявления разногласий по соответствию каких-либо элементов или систем мотоцикла Регламенту Соревнования, ответственность за доказательство соответствия лежит непосредственно на Участнике или его ответственном представителе. Входная ТИ проводится в целях проверки соответствия мотоциклов и экипировки Участника требованиям безопасности. Дополнительные проверки могут быть проведены в любой момент Соревнования (за исключением времени нахождения Участника на трассе).

**Свободная деталь** – деталь, которая может быть неограниченно изменена, заменена или удалена полностью или частично. Полная свобода также касается материала изготовления. Однако при этом деталь не может нести никакой иной функции, кроме заложенной в нее при производстве мотоцикла.

**Свободный узел** – узел произвольной конструкции.

**Оригинальная или серийная деталь** – деталь, которая подверглась всем стадиям производства, предписанным и выполненным изготовителем мотоцикла и изначально установленная на нем. Эти детали могут идентифицироваться по данным, указанным в конструкторской документации завода-изготовителя либо путем сравнения с соответствующим эталонным изделием. При этом допускаются как детали, устанавливаемые заводом-изготовителем мотоцикла в качестве комплектующей единицы, так и запасные детали, допускаемые для установки (замены) заводом-изготовителем мотоцикла при условии соответствия вышеуказанным данным, доступные к приобретению на коммерческом рынке.

**Неоригинальная деталь** – деталь неоригинального производства (не устанавливаемая производителем на оригинальный мотоцикл), предназначенная для замены оригинальной детали, выполнения ее функций, не несущая дополнительных функций, устанавливаемая без каких-либо доработок, доступная к приобретению на коммерческом рынке.

**Пломба / Маркерная метка** – элемент, применяемый для идентификации компонентов мотоцикла для любой из следующих целей:

- контроль использования или замены компонентов;
- контроль количества компонентов, зарегистрированных в соответствии с требованиями правил;
- регистрация компонента, выбранного для проведения непосредственной или отложной технической проверки;
- предотвращение демонтажа и/или модификации компонента или его части;
- любая другая необходимость в соответствии с техническими и/или спортивными правилами.

**Местные модификации** деталей мотоцикла, минимально необходимые для крепления какого-либо дополнительного элемента: данный термин подразумевает выполнение необходимого количества отверстий в оригинальном элементе мотоцикла для крепления измененного или дополнительно устанавливаемого элемента, если соответствующее изменение (как изменение или дополнение конструкции мотоцикла путем установки этого элемента, так и местная модификация оригинального элемента) прямо разрешено каким-либо пунктом настоящего Технического регламента (далее по тексту ТР). При этом указанные отверстия должны служить исключительно для крепления соответствующего неоригинального элемента мотоцикла на оригинальном и должны быть использованы под крепежные детали (болты, саморезы, заклепки и т.п.).

**Мотоцикл Next Generation** – мотоциклы, допущенные в класс «Суперспорт», с объемом двигателя, превышающим базовые значения, указанные в п. 1 регламента класса.

Все модификации, которые прямо не разрешены настоящими требованиями, ЗАПРЕЩЕНЫ. Разрешенная модификация не должна повлечь за собой неразрешенную модификацию. Допустимые объемы модификаций и монтажных работ определены ниже.

Кроме разрешенных настоящим ТР модификаций, на мотоцикле разрешается проводить работы, которые необходимы либо с точки зрения его обычного обслуживания, либо для замены деталей, изношенных или поврежденных в результате аварии.

### **1.1. Хронометраж**

Все мотоциклы должны быть оборудованы датчиком хронометража, совместимым с системой Mylaps (далее «Датчик»). Датчик может быть как стационарным (установленным на мотоцикле постоянно и подключенным к бортовой сети питания), так и арендованным у Организатора Соревнования во время регистрации Гонщика на соревновании. Датчик должен работать все время, даже при выключенном двигателе. Рекомендуемое место установки датчика – слева или справа на раме мотоцикла возле оси крепления заднего маятника. Датчик должен быть правильно сориентирован к дорожному полотну (черной стороной вниз), надежно закреплен и в любой момент движения мотоцикла между датчиком и дорожным покрытием не должно быть никаких препятствий.

### **1.2. Материалы**

Запрещается использование титана и его сплавов в конструкции рамы, заднего маятника, передней вилки, элементов рулевого управления (clip-on), оси маятника и осей колес. Использование алюминия и его сплавов для оси маятника и осей колес также запрещено.

Использование крепежа, изготовленного из титана и его сплавов, разрешено.

Разрешено использование неоригинального кронштейна приборной панели. В том числе допускается использование кронштейнов из прочного пластика, композитных материалов, металла или алюминия.

Разрешено использование неоригинального подрамника (бугеля). В том числе допускается использование подрамников из композитных материалов, металла или алюминия.

### **1.3. Органы управления**

Минимальный угол поворота руля в каждую сторону должен быть не менее 15 градусов от центральной оси. При крайних положениях руля зазор между рукоятками, органами управления (рычагами) и облицовкой мотоцикла, бака или любыми другими частями мотоцикла должен быть не менее 30 мм.

Для ограничения поворота руля допускаются только жесткие конструкции, рулевой демпфер не может являться ограничителем поворота руля.

Рулевой демпфер, место его установки и принцип работы разрешено изменять. При этом возможно использование механического демпфера вместо электронно управляемого, но не наоборот. Разрешено дооснащать мотоцикл механическим рулевым демпфером, даже если штатно он не предусмотрен.

Трубки руля на концах должны быть закрыты вставками из износостойкого пластика. Радиус скругления кромок заглушки должен быть не менее 5 мм. Не допускается использовать острую коническую заглушку. Штатные грузики руля (если используются) должны быть надежно закреплены с использованием оригинальной системы крепления.

Конец рычагов тормоза и сцепления должен оканчиваться сферой или цилиндром с диаметром не менее 16 мм. Шарик или цилиндр должен быть выполнен монолитно с телом рычага.

Разрешается использовать рычаги тормоза или сцепления складного типа.

Разрешается использовать рычаги тормоза или сцепления, имеющие регулировку по положению рычага относительно рукоятки руля.

Разрешается использовать выносную регулировку положения рычага тормоза.

**ЗАПРЕЩАЕТСЯ** использовать рычаги тормоза или сцепления, рабочая часть которых регулируется за счет сдвига части ручки по длине.

**ЗАПРЕЩЕН** ремонт руля, рычагов тормоза и/или сцепления с использованием сварки, пайки или клепки.

Рычаг переднего тормоза должен быть защищен защитной скобой (гардой), которая должна быть выполнена из прочного материала, скоба на конце должна быть загнута в сторону продольной оси мотоцикла, но не наружу. Рычаг сцепления может быть защищен аналогично рычагу тормоза.

Разрешается использование неоригинальных подножек водителя, имеющих регулировки положения подножки, однако точки крепления основного кронштейна подножек к раме мотоцикла должны оставаться неизменными.

Разрешается менять схему установки (крепления) лапки КПП, лапки заднего тормоза, но схема их крепления должна обеспечивать их стабильную и свободную работу. Не допускается любой контакт с другими узлами мотоцикла подвижных частей лапки КПП или заднего тормоза.

Допускается замена ручки газа, корпуса ручки газа, тросов газа на неоригинальные. В том числе допускается использование «короткоходных» ручек газа. В любом случае ручка газа должна самостоятельно закрываться в полностью закрытое положение под действием возвратной пружины, если не удерживается рукой.

Разрешена замена троса сцепления на неоригинальный. **ЗАПРЕЩЕНО** менять систему привода сцепления (использование гидравлического привода вместо механического и наоборот).

### **1.4. Фиксация элементов мотоцикла контролочной проволокой. Вентиляция двигателя и топливного бака**

Следующие элементы:

- пробка слива масла,
- пробка заливной горловины масла,
- масляный щуп (если предусмотрен),
- наружный масляный фильтр,
- пробка радиатора (если предусмотрена),

должны быть надежно зафиксированы контровочной проволокой, исключающей их самопроизвольное отворачивание в процессе любой официальной тренировки, квалификации и гонки. В случае сомнений технической инспекции в надежности фиксации элементов мотоцикла контровочной проволокой или герметичности перечисленных выше элементов, Гонщик либо его представитель, должны продемонстрировать надежность затяжки и фиксации обозначенных элементов со снятием пластиковых облицовок мотоцикла.

Оригинальная система вентиляции картерных газов может быть изменена, но должна оставаться герметичной.

Вывод картерных газов напрямую в атмосферу не допускается.

Оригинальную систему вентиляции топливного бака (адсорбер) разрешено удалять.

Дренажные и вентиляционные трубки воздушного фильтра, топливного бака, системы охлаждения и прочих систем (если применимо), в том числе все оригинальные, даже если элемент или система не изменялись с заводского исполнения должны быть заведены в дополнительный масло/бензостойкий бочок объемом не менее 250 мл, предотвращающий пролив топлива, масла или других технических жидкостей на трассу и/или на выхлопную систему при любом положении мотоцикла. Пример установки такого бачка смотри в Приложении № 3 настоящего ТР.

### **1.5. Основные требования и допущения**

Если с мотоцикла не удалена боковая подставка (подножка), то перед выездом на трек в любом из официальных заездов она должна быть надежно зафиксирована в закрытом положении пластиковым хомутом или контровочной проволокой.

В качестве опор заднего подката допускается использование специальных катушек, втулок или кронштейнов для подкатов с роликовыми опорами.

Разрешается использовать системы натяжения приводной цепи с механизмом быстрой регулировки.

Использование автоматических систем смазки приводной цепи ЗАПРЕЩЕНО.

Задний маятник должен быть оснащен защитой цепи (shark fin), предупреждающей попадание частей тела или экипировки Гонщика в цепную передачу. Защиту цепи рекомендуется устанавливать максимально близко к точке схождения ведомой звезды и цепи. Исключение делается для мотоциклов, у которых конструкция заднего маятника сама по себе исключает попадание части тела или экипировки Гонщика в цепную передачу.

Подножки, органы управления, детали выхлопной системы, детали облицовок и прочих узлов и элементов мотоцикла не должны иметь острых, заточенных и рваных кромок и краев.

Не допускается использование подножек водителя, кронштейнов, переходников или адаптеров подножек, лапок переключения КПП, тормоза, тяг и кулис переключения КПП, имеющих следы ремонта путем сварки, пайки, клепки и др.

Не допускается эксплуатация мотоцикла, если элементы системы охлаждения, элементы двигателя, а также топливная система имеют следы подтеканий рабочих жидкостей или запотевания. В случае сомнений у технического комиссара/контролера по наличию протеканий или запотеваний рабочих жидкостей на элементах мотоцикла, Гонщик или его представитель должны обеспечить проведение комплекса работ по мытью и обезжириванию следов подтекания или запотевания и продемонстрировать, что при эксплуатации мотоцикла новые подтеки и запотевания не появляются.

Боковые крышки картера (крышка сцепления, генератора, распределитель зажигания) должны быть закрыты защитными крышками из прочного пластика, алюминия или композитных материалов.

Приводные звезды и цепь разрешено заменять на неоригинальные. В том числе, разрешено менять размерность цепи и звёзд, и передаточное отношение.

ЗАПРЕЩЕНО использовать приводные цепи с замком-защелкой на соединительном звене.

Использование видеокамер, таких как GoPro или аналогичных, разрешается устанавливать на мотоцикл, при условии их дополнительной страховочной фиксации контровочной проволокой, исключающей их отделение от мотоцикла во время езды или при падении на частях мотоцикла на которых исключен контакт гонщика с камерой. По запросу видеоизображение с камеры должно быть предоставлено Организатору.

## **2. Цветовая гамма гоночного пластика. Стартовый номер Участника**

Цветовая гамма гоночного пластика мотоцикла не регламентируется. Запрещено использовать на гоночном пластике: использование нецензурной лексики, символы запрещенных в РФ организаций, оскорбительные, вульгарные или направленные на разжигание ненависти и вражды изображения или надписи.

Стартовые номера (далее – СН) должны располагаться на переднем обтекателе мотоцикла по центру, на хвосте мотоцикла и дублироваться на боковых обтекателях справа и слева.

Если конструктивно невозможно обеспечить положение СН по центру переднего обтекателя, то СН должен присутствовать слева и справа относительно продольной оси мотоцикла на переднем обтекателе.

СН, расположенные на боковых обтекателях, не должны располагаться ниже уровня ног пилота мотоцикла.

Допускаются одно, двух или трехзначные номера. Цифры номера не должны накладываться друг на друга.

В любой момент движения мотоцикла по трассе соревнования должно быть видно, как минимум один СН четко и однозначно с любой из сторон (спереди или сбоку).

Выезд мотоцикла на трассу без СН; с номерами, не соответствующими заявке на участие; с несколькими различными номерами, – не допускается.

Для ВСЕХ классов цвет фона номерного знака и цвет шрифта не регламентируются, однако дополнительные ограничения могут задаваться частным регламентом этапа соревнования. Фон и шрифт СН должны быть матовыми. Размеры и рекомендуемый стиль шрифта для СН:

- высота цифр на передней части обтекателя мотоцикла – 140 мм;
- ширина цифр на передней части обтекателя мотоцикла – 80 мм;
- толщина шрифта цифр – не менее 25 мм;
- высота цифр на боковой части обтекателя мотоцикла – 120 мм;
- ширина цифр на боковой части обтекателя мотоцикла – 60 мм;
- толщина шрифта цифр – не менее 20 мм;

а также:

- ✓ разрешается использовать окантовку цифр, максимальная ширина окантовки – не более 7 мм;
- ✓ рекомендуемые стили шрифта: Futura Heavy, Futura Heavy Italic, Univers Bold, Univers Bold Italic, Oliver Med, Oliver Med Italic, Franklin Gothic, Franklin Gothic Italic;
- ✓ запрещено использовать в качестве основного цвета цифр СН те же оттенки цветов, что и цвета облицовок мотоцикла – цифры должны быть контрастными и выделяться на фоне основного окраса облицовок;
- ✓ запрещено использовать цифры СН без фона;

Если конфигурация пластика или деталей мотоцикла не позволяет в полной мере выполнить данные требования, а также при использовании дизайнерских СН, их количество, стиль и расположения СОГЛАСОВЫВАЕТСЯ с Техническим комиссаром предстоящего Соревнования, не менее чем за 2 (две) недели до начала Соревнования.

В случае разногласий в соответствии и применимости начертания СН – решение о допуске принимает Технический комиссар. Исходя из реальных условий текущего Соревнования (условия видимости СН на конкретной трассе с судейских постов или камер судейского наблюдения), если видимость номера будет сочтена недостаточной, по требованию технического комиссара СН должен быть заменен или продублирован, в обозначенном Техническим комиссаром месте из наличия, предоставляемого Организатором.

Рекомендованный пример оклейки приведен в Приложении № 1 к данному ТР.

## 2.1. Реклама

Обязательная реклама – определяется Частным регламентом этапа (далее – ЧРЭ) Соревнования – должна быть размещена на мотоцикле до начала ТИ и должна сохраняться до конца Соревнования. Контроль размещения обязательной рекламы на мотоцикле может проводиться официальными лицами перед выездом на трассу. Комплект обязательной рекламы на мотоцикл(ы) Участника предоставляет Организатор (промоутер) не позднее начала административного контроля этапа Соревнования. Схема размещения обязательной рекламы Соревнования определяется в Приложении № 4 к настоящему ТР.

Участники вправе размещать на своем мотоцикле и/или экипировке любую рекламу, если она:

- не запрещена законодательством РФ;
- не закрывает обзор через ветровое стекло или визор;
- не противоречит нормам морали и этики;
- не является политической или религиозной;
- не носит оскорбительного характера;
- не занимает места обязательной рекламы от Организатора Соревнования.

При невыполнении данных требований Участнику может быть предоставлено время на исправление указанных несоответствий; в противном случае Участник к Соревнованию не допускается.

## 3. Колеса, шины

Использование неоригинальных колесных дисков определяется Техническим регламентом класса.

Использование дистанционных втулок спортивного типа в системе крепления переднего и заднего колеса разрешено.

Разрешается полировка и доработка осей колес для быстрого монтажа.

Рекомендуется использование шин PIRELLI.  
Компаунд шин не регламентируются.  
Размерность шин определяется Техническим регламентом класса.  
Компаунд и тип дождевых шин не регламентируются.  
Количество шин, используемых в рамках Соревнования, не регламентируется.  
Использование согревающих чехлов для шин (грелок) разрешается.  
Дополнительные разрешения или ограничения на использование шин могут задаваться ЧРЭ Соревнования.

#### **4. Двигатель**

Допускаются серийные бензиновые двигатели внутреннего сгорания с возвратно-поступательно движущимися поршнями и цилиндрами, круглыми в поперечном сечении.

Запрещено изменять оригинальный рабочий объем и схему работы двигателя. Коленчатый вал должен быть оригинальным. Цилиндры, головка блока цилиндров (далее – ГБЦ), картер двигателя должны быть оригинальными.

К заездам не допускаются мотоциклы с механическим или турбокомпрессором.

Запрещено менять схему и принцип работы сцепления (сухое или мокрое).

Масляный насос должен оставаться оригинальным. Разрешено менять или модифицировать регулятор давления масла.

Разрешено использование неоригинальных натяжителей цепи, в том числе с механической регулировкой.

Разрешена доработка картера двигателя исцели установки датчика положения копирного вала.

#### **5. Рама. Задний маятник**

Рама должна соответствовать серийной модели и должна быть однозначно идентифицируема.

Запрещено облегчать раму посредством удаления конструктивных элементов рамы, шлифовки/полировки поверхности рамы, сверления и удаления материала рамы другими способами. Разрешено использование защитных накладок из композитных материалов на раме и заднем маятнике мотоцикла.

#### **6. Гоночный пластик. Обтекатель. Ветровое стекло**

Гоночный пластик мотоцикла должен по своей форме быть максимально приближенной к заводскому исполнению и соответствовать модели и году выпуска мотоцикла. Материал свободный, но он должен быть прочным, небьющимся (не оставляющего множества мелких осколков при повреждении целостности).

Допускается использование гоночного пластика только с цельной нижней частью (поддоном), обеспечивающей сбор не менее половины объема масла и/или других технических жидкостей мотоцикла. Поддон должен иметь сливную пробку в передней части, которую необходимо удалять во время дождевого заезда.

Гоночный пластик должен быть надежно закреплен на мотоцикле. Не допускается крепление деталей гоночного пластика пластиковыми хомутами. Детали гоночного пластика могут иметь точки крепления на мотоцикле, отличающиеся от заводских, иные линии разъема, а также дополнительные технологические отверстия. При этом запрещено нарушать целостность элементов рамы мотоцикла для добавления точек крепления гоночного пластика. Элементы крепления заводского пластика мотоцикла могут быть заменены на быстроръемные защелки (джусы) для крепления гоночного пластика.

Ветровое стекло может быть заменено на неоригинальное из прочного небьющегося (не оставляющего множества мелких осколков при повреждении целостности) пластика. Допускается использование только полностью прозрачного ветрового стекла. Способ крепления ветрового стекла к мотоциклу может быть изменен.

Обтекатель мотоцикла должен иметь целостный вид. Трещины, разлома и иные повреждения должны быть проклеены и армированы с обратной стороны композитным материалом.

ЗАПРЕЩАЕТСЯ ремонт и крепление гоночного пластика и ветрового стекла контролочной проволокой. Острые края должны быть скруглены, радиусом не менее 5 мм.

ЗАПРЕЩАЕТСЯ допускать контакт между гоночным пластиком и элементами выхлопной системы мотоцикла. Места возможного контакта должны быть проклеены или обмотаны термостойким негорючим защитным материалом.

Использование дополнительных аэродинамических элементов (винглетов) разрешено.

#### **7. Топливная система**

Топливная аппаратура (топливный насос, регулятор давления топлива, топливные форсунки, дроссельный узел, топливные магистрали) должна оставаться оригинальной и соответствовать серийной модели мотоцикла.

Допускается использование специальных разъемов quick-release в топливной магистрали.

Разрешается использование дополнительного топливного фильтра.

Для мотоциклов, имеющих двойные дроссельные заслонки, разрешается удаление вторичных заслонок либо их фиксация в полностью открытом положении с отключением управляющей ими электроники. В любом случае, вал вторичных дроссельных заслонок должен оставаться на месте.

Электронно-управляемые дроссельные заслонки (Ride-by-Wire) могут быть только оригинальными и только при условии, что мотоцикл серийно оснащен этой системой.

Разрешается замена механического ограничителя холостых оборотов, в том числе разрешено применение выносной регулировки.

Топливный бак должен оставаться оригинальным и соответствовать серийной модели. Заливная крышка топливного бака может быть заменена на неоригинальную с функцией закрытия типа байонет.

Рекомендуется применение губчатого материала ExploSafe в топливном баке.

## **8. Система охлаждения**

В качестве охлаждающей жидкости допускается использование только воды. Любые добавки и присадки запрещены.

Водяная помпа должна быть оригинальной.

Термостат разрешено заменять на неоригинальный или удалять.

Вентилятор охлаждения разрешено заменять на неоригинальный или удалять.

Расширительный бачок радиатора разрешено заменять на неоригинальный и менять его расположение на мотоцикле.

Шланги системы охлаждения разрешено заменять на неоригинальные.

Пробку радиатора разрешено заменять на неоригинальную. В том числе разрешено использование пробок радиатора с повышенным рабочим давлением.

Разрешено применять защитную сетку на радиаторах охлаждения.

Разрешена замена радиатора охлаждения на неоригинальный. Допускается использование радиаторов большого объема. Однако при такой установке внешний вид мотоцикла не должен быть существенно изменен, а радиатор не должен выходить за пределы облицовок.

Разрешается установка дополнительных водяных или масляных радиаторов. Однако при такой установке внешний вид мотоцикла не должен быть существенно изменен, а их корпуса не должны выходить за пределы облицовок.

## **9. Воздушный фильтр**

Фильтрующий элемент разрешено заменять на неоригинальный. Допускается использование фильтрующих элементов нулевого сопротивления.

Эксплуатация мотоцикла без воздушного фильтра запрещена.

Внешний корпус воздушного фильтра должен быть оригинальным и соответствовать серийному мотоциклу, любые изменения запрещены.

Разрешено удалять вакуумные заслонки, вакуумные шланги и фитинги.

Разрешено удалять систему дожига выхлопных газов. Любые отверстия в воздуховодах, корпусе воздушного фильтра, в клапанной крышке двигателя или других частях мотоцикла, полученные после удаления этих элементов, должны быть надежно и герметично закрыты.

Допускается использование неоригинальных воздухопроводов, но они не должны существенно изменять заводской вид мотоцикла и выступать за пределы облицовок.

Запрещено изменять принцип работы механизма впускного коллектора изменяемой длины. Патрубки впускного коллектора изменяемой длины разрешено заменять на неоригинальные. Вместо системы с изменяемой длиной впускного коллектора разрешено использовать коллектор постоянной длины.

## **10. Подвеска**

Использование заниженной задней подвески не допускается.

Траверсы передней вилки, схема работы и регулировок картриджей передней подвески разрешается заменять на неоригинальные, однако они должны соответствовать модели года выпуска мотоцикла.

Допускается замена заднего амортизатора на неоригинальный.

Допускается замена картриджей оригинальной (заводской) передней подвески в заводской вилке на неоригинальные, однако установленные картриджи должны соответствовать модели мотоцикла. Разрешено использование передней и задней подвески с механическими регулировками вместо электронно-управляемой.

## **11. Перечень элементов, обязательных к удалению с мотоцикла для участия в Соревновании**

- Осветительные приборы (фары головного света, габаритные фонари, стоп-сигнал, указатели поворота, светоотражательные элементы и пр.);
- Зеркала заднего вида;

- Звуковой сигнал;
- Подножки пассажира;
- Номерной знак, его кронштейн и элементы подсветки;
- Кофры, кронштейны кофров;
- Дуги и прочие выступающие части мотоцикла, способные травмировать Гонщика или других участников заезда в случае падения.

## 12. Электрооборудование

Все мотоциклы должны быть оборудованы функционирующим фонарем красного света, установленным в задней части мотоцикла. Этот фонарь должен быть включен, когда мотоцикл находится на трассе или пит-лейн, и заезд объявлен дождевым. Направление освещения – назад. Освещение должно быть хорошо видно сзади, не менее 15 градусов как слева, так и справа от центральной линии мотоцикла. Фонарь должен гореть непрерывно. Мигание фонаря допускается только во время движения по пит-лейн.

Стартер мотоцикла может быть заменен на неоригинальный. Стартер должен быть в рабочем состоянии для запуска двигателя без посторонней помощи.

Аккумуляторную батарею (далее – АКБ) разрешается заменять на АКБ меньшей емкости, однако пусковой ток такого АКБ должен быть достаточен для запуска двигателя без посторонней помощи или использования дополнительных внешних аккумуляторов.

Пульты управления разрешено удалять или заменять на неоригинальные.

Замок зажигания разрешено удалять или заменять на неоригинальный. Однако на левом или правом пульте управления должна присутствовать кнопка/тумблер красного цвета для остановки двигателя. Для мотоциклов, оборудованных электронной ручкой газа, – замена ручки газа на неоригинальную разрешена.

Свечи зажигания, катушки зажигания, высоковольтные провода (если применимо) и свечные колпачки не регламентируются.

Разрешено менять место расположения **электронного блока управления двигателем (далее – ECU)**.

Категорически запрещено вскрывать ECU полностью или частично, в том числе для ремонта.

**ЗАПРЕЩЕНО** использовать блоки управления без маркировки, позволяющей их однозначно идентифицировать.

## 13. Тормозная система

Тормозные шланги и шланги сцепления (если применимо) разрешено заменять на неоригинальные (армированные). Также разрешено менять схему подключения тормозных магистралей. Разрешено исключать из работы (удалять) систему ABS.

Главные тормозные цилиндры (далее – ГТЦ) переднего и заднего тормоза разрешено заменять на неоригинальные.

Тормозные диски разрешено заменять на неоригинальные, однако их наружный диаметр должен соответствовать оригинальному. Разрешено использование тормозных дисков, превышающих оригинальные по толщине.

Передние тормозные суппорта разрешено заменять на неоригинальные. Поршни тормозных суппортов разрешено заменять на неоригинальные.

Тормозной суппорт заднего тормоза, его положение и кронштейн разрешено заменять на неоригинальные.

Разрешено применение дополнительных воздухопроводов для охлаждения тормозных суппортов.

В тормозных магистралах разрешено применение коннекторов типа Dry-brake.

Тормозные колодки не регламентируются, при этом они должны быть заводского исполнения; запрещено вносить в конструкцию тормозных колодок какие-либо модификации.

Допускается использование дополнительных шайб или проставок между тормозными колодками и поршнями тормозного суппорта для уменьшения нагрева тормозной жидкости.

Расширительные бачки переднего и заднего ГТЦ могут быть заменены на неоригинальные.

Запрещено использование алюминиевых фитингов и алюминиевых банжо-болтов тормозных шлангов.

ГТЦ и рычаги переднего и заднего тормоза должны оставаться функциональными в любой момент Соревнования. Отключать или удалять ГТЦ и/или рычаги из схемы тормозной системы (если они предусмотрены конструкцией мотоцикла) **ЗАПРЕЩЕНО**.

Разрешается дублирование ГТЦ и рычага заднего тормоза на руль мотоцикла, при этом основной главный цилиндр, его принцип работы и функционал должны быть сохранены. При любых модификациях задний тормоз должен оставаться в рабочем состоянии для любого из рычагов.

## 14. Топливо

В качестве топлива должен использоваться бензин с октановым числом, определенным исследовательским методом, не выше 116 с содержанием кислорода не более 10%.



Спиртосодержащее топливо запрещено.

Дополнительные допущения или ограничения на использование топлива могут задаваться Частным регламентом этапа Соревнования.

#### **15. Система выпуска основного глушителя**

Система выпуска основного глушителя (далее – ОГ) может быть заменена на неоригинальную. В любом случае ОГ («банка») глушителя должна сохранить свою функцию по снижению уровня шума и иметь наполнитель.

#### **16. Противоречия**

Мотоцикл Гонщика должен соответствовать Общим техническим требованиям Части 1 настоящего ТР и Техническому регламенту класса (Часть 2 настоящего ТР). В случае противоречий между Общими техническими требованиями и Техническим регламентом класса – Технический регламент класса имеет приоритет.

Все, что не описано и не урегулировано данным ТР, – строго запрещено. Все узлы и системы мотоцикла, не упомянутые в данном регламенте должны оставаться оригинальными.

Каждый мотоцикл и комплект защитной экипировки должен быть представлен Гонщиком или его официальным представителем технической инспекции до начала тренировочных или соревновательных заездов.

## Часть 2. Технические регламенты классов

### 1. Класс «Супербайк»

#### 1.1. Объем двигателя

В класс допускаются мотоциклы категории спортбайк с рабочим объемом:

- до 1103 см<sup>3</sup> для 4-х цилиндрового двигателя,
- до 1200 см<sup>3</sup> для 2-х цилиндрового двигателя.

#### 1.2. Двигатель

Допускается полировка коренных и шатунных шеек коленчатого вала, балансировка допускается только тем же способом, что и заводская.

Балансировочный вал (если предусмотрен) должен оставаться оригинальным.

Цилиндры, ГБЦ, картер двигателя должны быть оригинальными.

Прочие доработки двигателя допускаются.

Допускается использование спортивных коробок передач.

Допускается использование неоригинальных корзин и дисков сцепления.

#### 1.3. Электрика и электроника

Разрешается использование измененного программного обеспечения оригинального блока управления ECU (прошивки). Разрешается использование вспомогательных систем управления впрыском, таких как Dynojet Power Commander или аналогичных.

Разрешается использование спортивных блоков управления, спортивных проводок (HRC, KRT, GYTR, Microtech, Motec, Mectronik или аналогичных) и неоригинальных приборных панелей.

Разрешено использование систем сбора информации (дата-логгер).

Разрешено дооснащение мотоцикла вспомогательными или альтернативными электронными системами, такими как: Quickshifter, Autoblipper, Traction Control, Launch Control, как на базе основного блока ECU, так и на базе дополнительных электронных модулей, однако такие модули не должны замещать ключевые функции основного блока ECU.

Разрешается использование спортивных генераторов. Генератор должен обеспечивать зарядку АКБ при работающем двигателе.

#### 1.4. Воздушный фильтр

Разрешено заменять впускные патрубки механизма впускного коллектора изменяемой или постоянной длины. Воздуховоды, ведущие от пластиковых облицовок к корпусу воздушного фильтра, разрешено модифицировать или удалять.

#### 1.5. Рама. Задний маятник

Допускается усиление конструкции рамы путем варки дополнительных элементов, но ремонт рамы, в случае поломки или потери целостности, любым из способов запрещен.

Допускается использование спортивного (неоригинального) заднего маятника. В том числе допускается использование системы быстросъемного крепления заднего колеса типа Эндуранс.

#### 1.6. Подвеска

Траверсы вилки разрешено заменять на неоригинальные.

Допускается использование полностью неоригинальной передней вилки, однако принцип ее работы должен соответствовать оригинальной. Допускается использование передней вилки системы быстросъемного крепления переднего колеса типа Эндуранс.

#### 1.7. Колеса, шины

Допускается использование неоригинальных колесных дисков, однако их геометрические параметры (диаметр, ширина обода) должны соответствовать оригинальным.

Допускается использование шин типа «слик» любого состава и размера, подходящего под стандартный (заводской) размер колесного диска.

## 1.8. Топливная система

Топливный бак разрешено заменять на неоригинальный, в том числе увеличенного объема. Однако внешний вид мотоцикла при этом не должен быть существенно изменен. Расположение тип топливного насоса при замене топливного бака должны соответствовать серийной модели.

## 2. Класс «Суперспорт»

### 2.1. Объем двигателя

В класс допускаются мотоциклы категории спортбайк с рабочим объемом:

- до 600 см<sup>3</sup> для 4-х цилиндрового двигателя,
- до 675 см<sup>3</sup> для 3-х цилиндрового двигателя,
- до 850 см<sup>3</sup> для 2-х цилиндрового двигателя.

Мотоциклы, не соответствующие указанным параметрам, допускаются к соревнованиям с дополнительными ограничениями.

Комиссия по ШКМГ МФР оставляет за собой право применять дополнительные ограничения и допущения к мотоциклам в классе «Суперспорт» по своему усмотрению, чтобы поддерживать равенство между мотоциклами. Вводимые ограничения могут быть пересмотрены и изменены по ходу сезона соревнования. Методы могут включать, но не ограничиваться следующими:

- ограничение оборотов двигателя,
- ограничение мощности двигателя,
- весовой лимит,
- допустимые и/или обязательные к использованию части.

**2.1.1.** Мотоциклы с объемом двигателя, превышающим, указанные в п.1 (мотоциклы Next Generation) должны быть оборудованы системой электронного управления дроссельными заслонками (ride-by-wire) штатно или как часть обязательного набора, позволяющего принудительно ограничить мощность и крутящий момент и/или максимальные обороты двигателя.

**2.1.2.** Базовые значения максимальных оборотов двигателя, допустимые для мотоциклов:

Yamaha YZF-R6 4cy 600 см<sup>3</sup> 16,400 rpm  
Honda CBR600RR 4cy 600 см<sup>3</sup> 16,400 rpm  
Kawasaki ZX-6R 4cy 600 см<sup>3</sup> 16,400 rpm  
Suzuki GSX-R600 4cy 600 см<sup>3</sup> 16,400 rpm  
MV Agusta F3 3cy 675 см<sup>3</sup> 15,800 rpm  
Triumph 675R 3cy 675 см<sup>3</sup> 15,500 rpm

### Мотоциклы Next Generation

Ducati Panigale V2 2cy 955 см<sup>3</sup> 11,000 rpm  
Kawasaki ZX-6R 4cy 636 см<sup>3</sup> 15,800 rpm  
MV Agusta F3 800 3cy 800 см<sup>3</sup> 14,000 rpm  
MV Agusta F3 Superveloce 3cy 800 см<sup>3</sup> 14,000 rpm  
Triumph ST765RS 3cy 765 см<sup>3</sup> 14,000 rpm

### 2.2. Двигатель

Цилиндры, ГБЦ, картер двигателя должны быть оригинальными. Разрешено использование неоригинальных деталей ЦПГ, ГРМ (распределительных валов, звезд распределительных валов, клапанов, клапанных пружин, седел, направляющих клапанов), не влекущее за собой увеличение рабочего объема двигателя и прочих неразрешенных изменений. Материал таких неоригинальных деталей может отличаться от материала оригинальной детали, однако геометрические параметры должны быть одинаковыми.

Допускается полировка коренных и шатунных шеек коленчатого вала, балансировка допускается только тем же способом, что и заводская.

Разрешена ручная или машинная доработка ГБЦ. Разрешено использование неоригинальных прокладок ГБЦ, в том числе отличающихся по толщине и материалу от оригинальной.

НЕ допускается использование спортивных коробок передач.

#### 2.2.1. Двигатель. Мотоциклы Next Generation

Любые модификации двигателя и ГБЦ запрещены. Допускается использование неоригинальных корзин и дисков сцепления без изменения принципа работы (сухое/мокрое).

### **2.3. Электрика, электроника**

Разрешается использование измененного программного обеспечения оригинального блока управления ECU (прошивки). Разрешается использование вспомогательных систем управления впрыском, таких как Dynojet Power Commander или аналогичных, однако такие системы не должны полностью заменять основной блок ECU.

Разрешается использование спортивных блоков управления, спортивных проводок (HRC, KRT, GYTR, Microtech, Motec, Mectronik или аналогичных), однако розничная стоимость такого блока управления не должна превышать эквивалента 2500 Евро. Рекомендуется использование блока Mectronik MKE7 WSSP ECU. Разрешено использование неоригинальных приборных панелей. Разрешено использование систем сбора информации (дата-логгер). Разрешено дооснащение мотоцикла вспомогательными или альтернативными электронными системами, такими как: Quickshifter, Autoblipper, Traction Control, Launch Control, как на базе основного блока ECU, так и на базе дополнительных электронных модулей. Однако такие модули не должны замещать ключевые функции основного блока ECU.

Разрешается использование оригинальных или спортивных проводок от более современных версий модели мотоцикла. Разрешается использование спортивных генераторов. Генератор должен обеспечивать зарядку АКБ при работающем двигателе.

#### **2.3.1. Электрика, электроника мотоцикла Next Generation**

Все мотоциклы категории Next Generation должны использовать измененное ПО (программное обеспечение) электронного блока управления двигателем (ECU), которое может быть получено следующими способами:

- С помощью использования ECU производства Solo Engineering с прошивкой, произведенной компанией Solo Engineering, соответствующей марке и модели мотоцикла в конфигурации World Supersport Next Generation (<https://soloengineering.com/product/world-supersport-next-generation-control-electronics-kit/>). Блок ECU можно приобрести самостоятельно, либо обратившись к Организатору Соревнования;
- С помощью использования измененного ПО (прошивки) оригинального ECU, произведенного центром 2wheeldyno.ru. В данном случае на ECU устанавливается защитная пломба с индивидуальным идентификационным номером, при отсутствии/повреждении которой мотоцикл будет считаться несоответствующим регламенту Supersport Next Generation. Также спортсмен обязан предоставить документы от ИП Меньших А. Ю. о проведенных работах по перепрошивке ECU.

Дооснащение мотоцикла вспомогательными или альтернативными электронными системами Traction Control, отсутствующие в блоке ECU Solo Engineering/оригинального ЭБУ, на основе дополнительных электронных модулей запрещено. Разрешено использовать неоригинальную приборную панель. Разрешено использование систем сбора информации (дата-логгер). Использование спортивных генераторов запрещено. Генератор должен обеспечивать зарядку АКБ при работающем двигателе.

### **2.4. Рама. Задний маятник**

**ЗАПРЕЩАЕТСЯ** использование спортивного (неоригинального) заднего маятника.

### **2.5. Колеса, шины**

Допускается использование неоригинальных колесных дисков, однако их геометрические параметры (диаметр, ширина обода) должны соответствовать оригинальным.

Допускается использование шин типа «нарезка» любого состава и размера, подходящего под стандартный (заводской) размер колесного диска.

## **3. Класс «Минимото»**

### **3.1. Допущенные мотоциклы:**

В класс допускаются модели мотоциклов:

- Kawasaki Ninja 400 (EX400)
- Kawasaki Ninja 300 (EX300)
- KTM RC390 - KTM RC390R
- Yamaha YZF-R3
- KOVE MOTO 2023 Base 321RR

### **3.2. Материалы**

**ЗАПРЕЩЕНО** использование крепежа, изготовленного из титана и его сплавов.

### **3.3. Двигатель**

ЗАПРЕЩЕНО использование спортивных коробок передач.

Допускается использование неоригинальных корзин и дисков сцепления. В том числе допускается установка сцепления «проскальзывающего» типа.

#### **3.3.1. Двигатель. Мотоцикл Kawasaki Ninja 400**

Любые модификации двигателя и ГБЦ запрещены. Мотоцикл должен быть дооборудован рестрикторами впускной системы, приобретенными у организатора. Рестрикторы устанавливаются между впускными каналами ГБЦ и впускными патрубками. Никакие альтернативные рестрикторы не допускаются.

#### **3.3.2. Двигатель. Мотоцикл Kawasaki Ninja 300**

Допускается доработка следующих компонентов:

- впускной вал ГРМ,
- выпускной вал ГРМ,
- шестерни валов ГРМ,
- поршни,
- прокладки ГБЦ,
- впускные патрубки дроссельного узла,
- опорные шайбы пружин впускных клапанов.

#### **3.3.3. Двигатель. Мотоцикл Yamaha R3**

Допускается использование моторного набора компонентов GYTR, включающий:

- впускной вал ГРМ,
- выпускной вал ГРМ,
- шестерни валов ГРМ,
- поршни,
- прокладки ГБЦ,
- впускные патрубки дроссельного узла,
- опорные шайбы пружин впускных клапанов.

#### **3.3.4. Двигатель. Мотоцикл KTM RC390**

Любые модификации двигателя и ГБЦ запрещены.

### **3.4. Воздушный фильтр**

#### **3.4.1. Мотоцикл Yamaha R3**

Допускается доработка деталей корпуса воздушного фильтра, согласно Приложению № 2 настоящего ТР. Разрешается удаление резинового впускного патрубка корпуса воздушного фильтра.

### **3.5. Рама. Задний маятник**

ЗАПРЕЩАЕТСЯ использование спортивного (неоригинального) заднего маятника.

### **3.6. Электрика, электроника**

Оснащение мотоцикла системами типа **Autoblipper** ЗАПРЕЩЕНО.

Использование спортивных генераторов ЗАПРЕЩЕНО. Разрешается использование спортивных блоков управления и спортивных проводок, как выпускаемых заводом-изготовителем мотоцикла (HRC, KRT, GYTR), так и неоригинальных проводок и блоков управления (Microtech, Motec, Mectronik, GET или аналогичных).

#### **3.6.1. Мотоцикл KTM RC390**

Мотоцикл KTM RC390, начиная с 2022 модельного года, допускается к участию в классе «Минимото» при соблюдении следующих условий:

- оригинальная система “Quickshifter+” в части помощи переключения на пониженную передачу (Autoblipper) должна быть отключена.

### **3.7. Система охлаждения**

Разрешена замена радиатора охлаждения на неоригинальный. Допускается использование радиаторов большого объема. Однако при такой установке внешний вид мотоцикла не должен быть изменен. Разрешается установка дополнительных водяных или масляных радиаторов. Однако при такой установке внешний вид мотоцикла не должен быть существенно изменен.

**3.8.** Комиссии по ШКМГ оставляет за собой право применять дополнительные ограничения и допущения к мотоциклам в классе «Минимото» по своему усмотрению, чтобы поддерживать равенство между мотоциклами. Вводимые ограничения могут быть пересмотрены и изменены по ходу сезона соревнования.

Методы могут включать, но не ограничиваться следующими:

- ограничение оборотов двигателя,
- ограничение мощности двигателя,
- весовой лимит,
- допустимые и/или обязательные к использованию части.

### **3.9. Колеса, шины**

Допускается использование неоригинальных колесных дисков, допускается изменять ширину обода.

Допускается использование шин типа «слик» и «нарезка» с любым составом.

Разрешенный размер шин:

- заднее колесо – 140/70R17,
- переднее колесо – 110/70R17.

### Часть 3. Защитная экипировка Гонщика

#### 1. Шлем

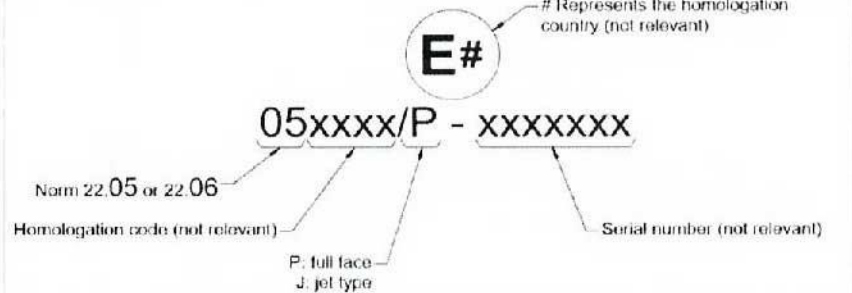

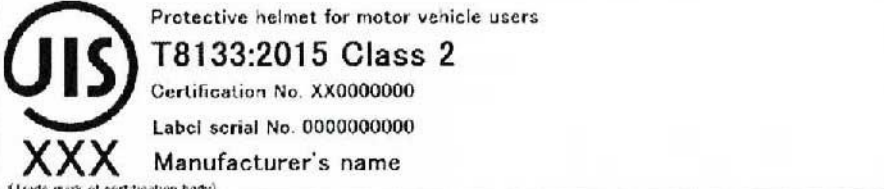
Шлем должен быть изготовлен серийно, омологирован для использования в шоссейно-кольцевых гонках или для дорог общего пользования и иметь бирку о соответствии международным требованиям к защитным шлемам (международным стандартам):

- Европейский стандарт: ECE 22-05, 22-06 только тип “P”;
- Японский стандарт: JIS T 8133:2000; JIS T 8133:2007;
- Стандарт США: SNELL M2005; SNELL M2010;
- FIM: FRHPhe-01 & FRHPhe-02

Шлем не может подвергаться никакой модификации, не предусмотренной производителем.

Любые изменения, внесенные в конструкцию шлема, делают его непригодным для использования в соревнованиях. Допускается покраска шлема красками, которые хорошо держатся на поверхности шлема и не влияют на его защитные качества (см. указания производителя шлема). Запрещается использовать методы нанесения окраски, требующие нагревания шлема свыше допустимой для него температуры. Необходимо следовать инструкциям производителя при использовании наклеек. Запрещается изменять, закрашивать, заклеивать, переносить или делать трудно идентифицируемой маркировку, нанесенную производителем шлема (шильдик, бирку, наклейку и т.п.). Идентификация шлема должна быть четко видна и читаться однозначно. Шлем не должен иметь трещин. Допускается к эксплуатации шлем, у которого имеются сколы и потертости краски, но при этом целостность скорлупы шлема не должна быть нарушена. По требованию Технической инспекции Гонщик должен удалить наклейки, которые могут скрывать повреждения шлема. В случае наличия сколов или потертостей финальное решение о допуске шлема эксплуатации принимает Технический комиссар соревнования. Шлем должен подходить Гонщику по размеру и иметь надежную застежку типа Double D-Ring. Визор должен быть сделан из ударопрочного пластика. Допускается использование затемненных визоров и противодождевых пленок.

Примеры этикеток и наклеек с типами одобрений приведены ниже (для европейских типов маркировки рядом с буквой «Е» в круге также должна быть изображена цифра страны, в которой было получено одобрение):

<p>Европа</p>	
<p>FIM</p>	
<p>Япония</p>	



## 2. Комбинезон

Допускается использовать только кожаный комбинезон слитного типа с дополнительной защитой (протекторами) из пластика или иных жестких материалов в районе локтей, коленей, бедер.

Мотоциклетный комбинезон должен соответствовать стандарту EN 13595 или EN1621-1:2012 или более новой версии.

Защитные протекторы должны соответствовать стандарту EN1621-1:2012 или выше.

Комбинезон может быть оборудован системой Air-bag.

Допускается использование слайдеров, помогающих контролировать процесс руления, на коленях, локтях и иных частях комбинезона по необходимости Гонщика. Слайдеры должны быть изготовлены из негорючего небьющегося материала, который при контакте с покрытием трассы не производит никаких визуальных эффектов (искры, дым), способных отвлечь других Участников, а также не плавится и не рассыпается на осколки. Слайдеры должны быть надежно закреплены. Не допускается фиксация слайдера липкой армированной лентой. Минимальная остаточная толщина слайдера должна быть не менее 10 мм.

Комбинезон может иметь потертости и другие следы падений, но сквозные дыры должны быть закрыты заплатками из того же материала, из которого изготовлен комбинезон.

Под комбинезон необходимо использовать дополнительную жесткую защиту спины. Рекомендуется использовать аналогичную защиту грудной клетки. Защита спины должна соответствовать стандарту EN1621-2, CB (только центральная часть спины) или FB (полностью вся спина) Level 1 или 2.

Защита грудной клетки (если применяется) должна соответствовать стандарту prEN1621-3 Level 1 или 2.

Все молнии (на рукавах, на груди и на голени) должны быть в рабочем состоянии.

При наличии у комбинезона металлических накладок на наиболее истираемых областях при падении, не допускается эксплуатация комбинезоны с острыми, заточенными или рваными краями этих накладок.

## 3. Прочие защитные элементы

Для защиты голеностопа Гонщик должен использовать кожаные мотоботы с защитными вставками, подходящие для использования в шоссейно-кольцевых гонках.

Рекомендуется использовать мотоботы, соответствующие стандарту EN 13634 (или новее), и быть не менее 20 см в высоту от подошвы до окончания ботинка.

Для защиты рук и кистей необходимо использовать кожаные перчатки, подходящие для использования в шоссейно-кольцевых гонках.

Рекомендуется использовать мотоциклетные перчатки, соответствующие стандарту EN 12594, или новее. Длина манжеты перчатки, измеренная от линии запястья, должна быть не менее 50 мм. Текстильные, а также короткие перчатки не допускаются.

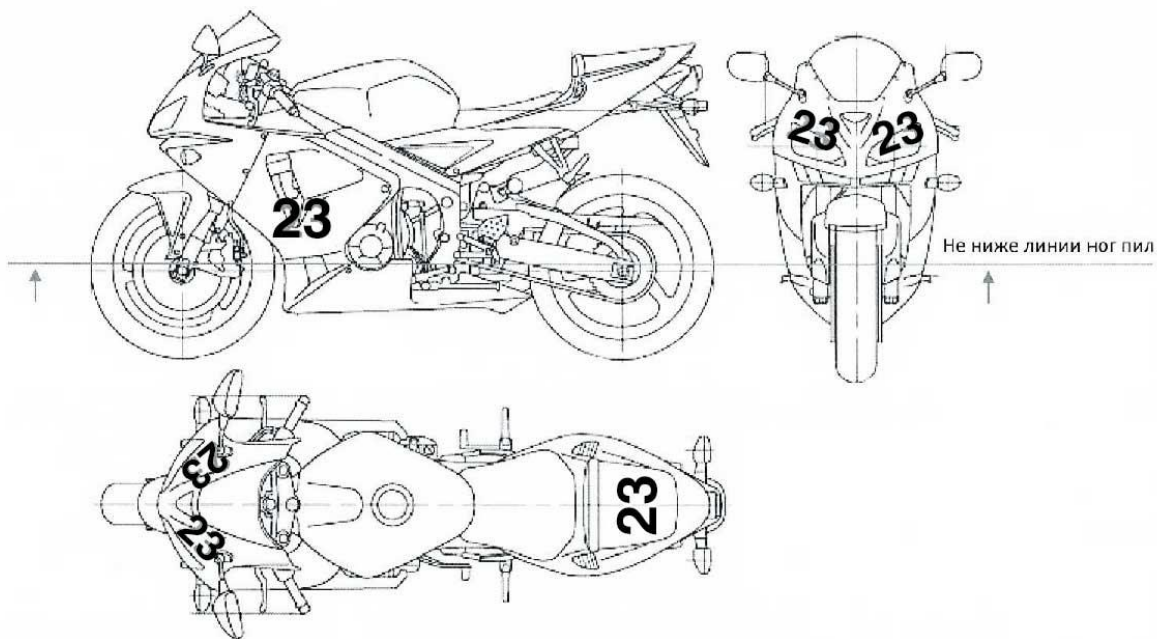
Мотоциклетные боты и перчатки не должны иметь сквозных дыр. Застежки, молнии и другие элементы крепления и усаживания должны быть исправны.

Рекомендуется использовать защитную экипировку с максимально возможной степенью защиты.

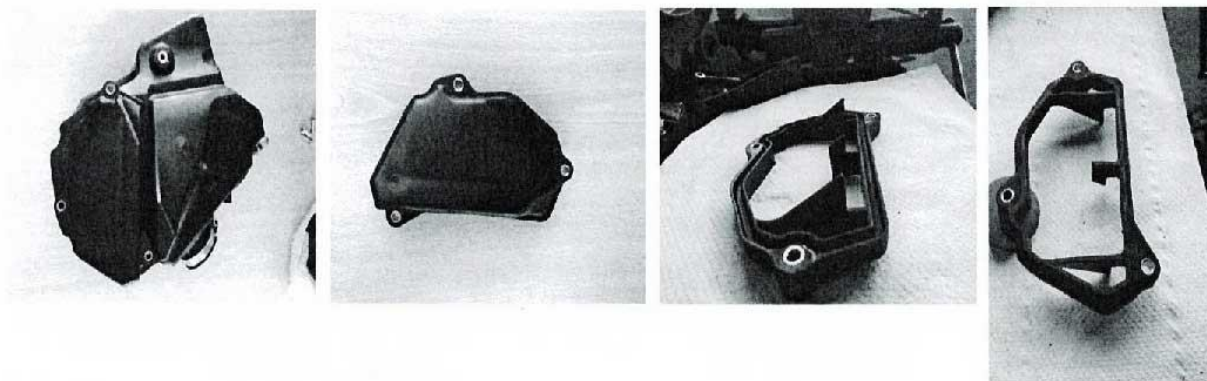
В случае наличия каких-либо повреждений защитной экипировки, финальное решение о допуске к эксплуатации принимает Технический комиссар Соревнования.



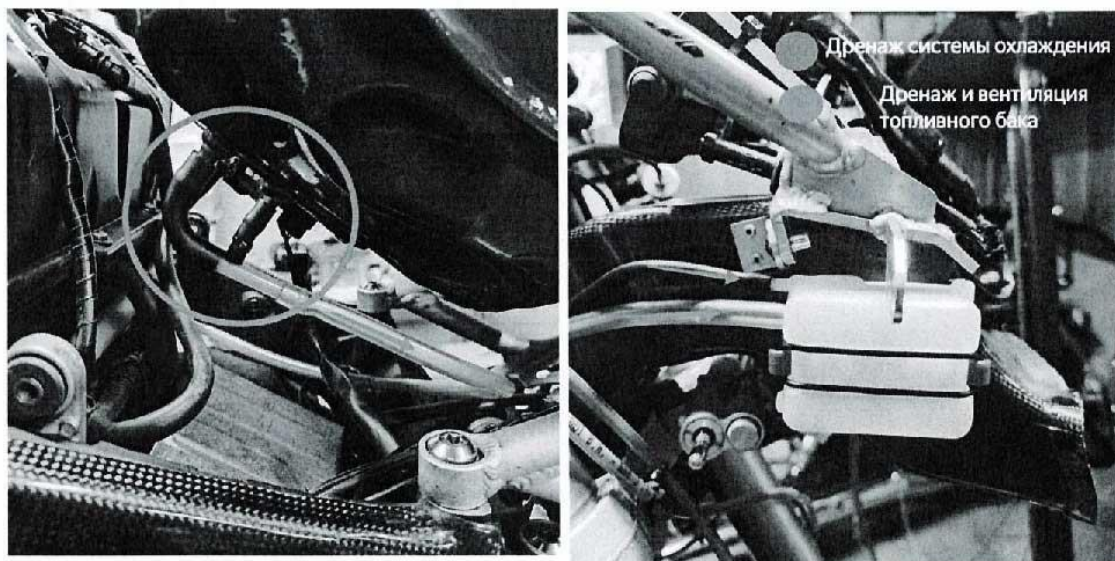
**Приложение № 1. Рекомендованная схема расклейки стартовыми номерами.**



**Приложение № 2. Разрешенные модификации корпуса воздушного фильтра для мотоцикла Yamaha R3 класс «Минимото».**



**Приложение № 3. Пример-установки бачка-ловушки для вентиляционных и дренажных трубок.**



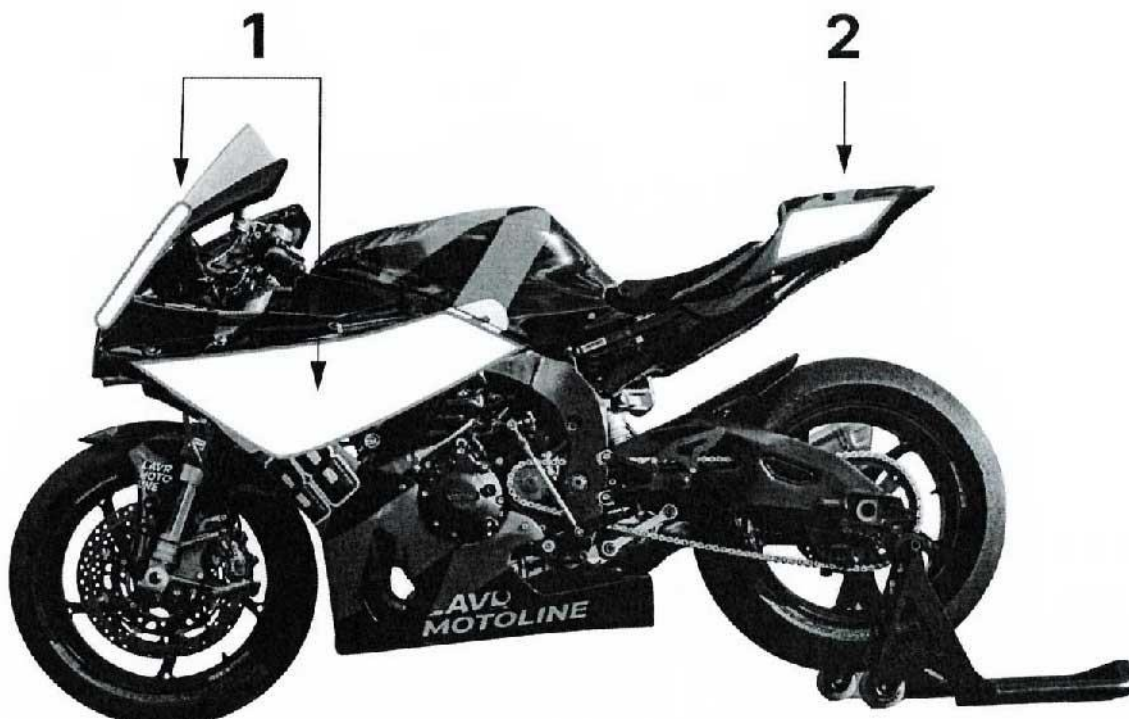
**Приложение № 4. Схема размещения обязательной рекламы.**

**1. Титульный / Генеральный партнер**

Одна наклейка (10 см) размещается на передней части мотоцикла под стеклом, две наклейки (15 см) – на левой и правой сторонах мотоцикла в указанной области.

**2. Официальный партнер**

Наклейки (от 12 см до 20 см) размещаются на передних, боковых и задней частях мотоцикла в указанных областях.



- Обязательные наклейки спонсоров размещаются только в указанных областях. Не допускается размещение наклеек на баке, в нижней части мотоцикла, на маятнике, вилке и других элементах.
- Наклейки личных и/или командных спонсоров могут размещаться в любых частях мотоцикла на усмотрение Участника, в том числе рядом с обязательными наклейками.