რეგლამენტი

მოტო დრაგი

2026

თბილისი

სარჩევი

ოფიციალური პირები ---------- 1
მოტოციკლები / კლასები ---------- 2
გარბენები ---------- 3
რბოლები / კვალიფიკაცია ---------- 4
სარბოლო ბილიკი ---------- 5
ქრონომეტრაჟის აღჭურვილობა ---------- 6
პროტესტი ----------7
ჩემპიონატის სარეგისტრაციო გადასახადები ----------8
პრიზები ---------- 9
ქულათა გადანაწილება, დაჯილდოვება ---------- 10
მოტოციკლების ძირითადი ტექნიკური რეგულაციები ---------- 11
მრბოლელი ----------12

ყოველწლიურად საქართველოს ნაციონალური მოტოსპორტის ფედერაცია (სნმფ) პრომოუტერთან ერთად ორგანიზებას უწევს და ატარებს ეროვნულ ჩემპიონატს დრაგ რეისინგში მოტოციკლებისთვის ცალკეულ კლასებში. ეროვნული ჩემპიონები დრაგ რეისინგში თითოეულ კლასში განისაზღვრება ეროვნული ჩემპიონატის საბოლოო კლასიფიკაციის მიხედვით. ეროვნულ ჩემპიონატში დრაგ რეისინგში მონაწილეობის უფლება აქვთ მხოლოდ იმ სპორტსმენებს, რომლებსაც აქვთ დრაგ რეისინგის მოქმედი ლიცენზიები, გაცემული სნმფ-ს მიერ (წლიური ან ერთჯერადი).

აღნიშნული ღონისძიების ჩატარების მიზანს და დანიშნულებას წარმოადგენს:

- მოტო სპორტის სახეობების პოპულარიზაცია და ზოგადად ცნობიერების ამაღლება
- მოტოსამყაროს პოპულარიზაციის ხელშეწყობა და სფეროს მეტად გააქტიურება
- საზოგადოებაში ინტერესის გაჩენა და მეტი ჩართულობა
- ქუჩის არალეგალური რბოლებიდან გადმონაცვლება და სპორტული ჟინის მართებულ კალაპოტში მოქცევა.
- მონაწილეთა შორის უძლიერესი მოტომოყვარულის გამოვლენა

1. **ოფიციალური პირები**:

- შეჯიბრის ხელმძღვანელი
- შეჯიბრის მდივანი
- ქრონომეტრაჟისტი
- სტარტერი
- მარშალ(ებ)ი
- ტექნიკური კომისარ(ებ)ი
- სნმფ-ს დელეგატ(ებ)ი

1.1 უფლებები:

- ოფიციალურ პირებს უფლება აქვთ დისკვალიფიკაცია მისცენ იმ მონაწილეებს, რომლებიც არ ემორჩილებიან დრაგის წესებს.

2. მოტოციკლები / კლასები

ჩემპიონატი მოიცავს შვიდ (7) კლასს:

2.1 კლასი: 640cc

- 299 cm³-დან 640 cm³-მდე 4 ტაქტი 4 ცილინდრი
- 299 cm³-დან 690 cm³-მდე 4 ტაქტი 3 ცილინდრი
- 299 cm³-დან 890 cm³-მდე 4 ტაქტი 2 ცილინდრი

2.2 კლასი: 640cc Pro

- 299 cm³-დან 640 cm³-მდე 4 ტაქტი 4 ცილინდრი (დაგრძელებული ბაზით)
- 299 cm³-დან 690 cm³-მდე 4 ტაქტი 3 ცილინდრი (დაგრძელებული ბაზით)
- 299 cm³-დან 890 cm³-მდე 4 ტაქტი 2 ცილინდრი (დაგრძელებული ბაზით)

2.3 კლასი: 1040cc

- 640 cm³-დან 1040cm³-მდე 4 ტაქტი 4 ცილინდრი
- 680 cm³-დან 1103 cm³-მდე 4 ტაქტი 3 ცილინდრი
- 890 cm³-დან 1301cm³-მდე 4 ტაქტი 2 ცილინდრი

2.4 კლასი: 1040cc Pro

- 640 cm³-დან 1040cm³-მდე 4 ტაქტი 4 ცილინდრი (დაგრძელებული ბაზით)
- 680 cm³-დან 1060 cm³-მდე 4 ტაქტი 3 ცილინდრი (დაგრძელებული ბაზით)
- 890 cm³-დან 1301cm³-მდე 4 ტაქტი 2 ცილინდრი (დაგრძელებული ბაზით)

2.5 კლასი: 1040cc +

- 1040 cm³-დან 4 ტაქტი 4 ცილინდრი
- 1060 cm³-დან 4 ტაქტი 3 ცილინდრი
- 1301 cm³-დან 4 ტაქტი 2 ცილინდრი

2.6 კლასი: ქალთა 640cc

- 299 cm³-დან 640 cm³-მდე 4 ტაქტი 4 ცილინდრი
- 299 cm³-დან 690 cm³-მდე 4 ტაქტი 3 ცილინდრი
- 299 cm³-დან 890 cm³-მდე 4 ტაქტი 2 ცილინდრი

2.7 კლასი: კლასიკური კრუიზერი

- ქარხანა-დამამზადებლის მიერ მინიჭებული წამყვანი საბურავის სიგანე 205 მმ-მდე

2.8 ორგანიზატორს უფლება აქვს დრაგ რეისინგის მოთხოვნების და წესების თანახმად მონაწილეს შეუცვალოს კლასი.

2.9 დაუშვებელია ერთი და იგივე მოტოციკლით მონაწილეობის მიღება ერთზე მეტ კლასში

2.10 ერთ მრბოლელს შეუძლია გამოვიდეს სხვადასხვა კლასში, თუ ფლობს შესაბამის ტექნიკას.

2.11 დაუშვებელია ორმა სხვადასხვა მრბოლელმა მიიღოს მონაწილეობა ერთი მოტოციკლით.

2.12 დაუშვებელია მოტოციკლები ძრავზე აღჭურვილი დამატებითი აგრეგატებით (ტურბო, კომპრესორი და ა.შ), რომლებიც ამ კონკრეტული მოტოციკლის წარმოებისას არ შედის ქარხნულ კომპლექტაციაში

3. გარბენები

3.1 გარბენის განმარტება: მოტოციკლმა, (უკანა ბორბლის ჩათვლით), სტარტის ხაზი უნდა გადაკვეთოს საკუთარი იმპულსით.

სტარტერის ინსტრუქციის შესაბამისად სტარტის შეუსრულებლობა კონკრეტული გარბენის წაგების საფუძველია.

ნებისმიერი მრბოლელი, რომელიც სასტარტო სისტემის გააქტიურებამდე ან სტარტერის მითითების გარეშე სტარტის ხაზს დატოვებს, მისი გასვლა კონკრეტული გარბენის წაგებად ჩაითლება. სტარტერს სტარტის ხაზზე საბოლოო კონტროლი აქვს.
თუ მრბოლელის სტეიჯში შესვლა ძალიან დიდ დროს მოითხოვს, სტარტერს შეუძლია სასტარტო შუქნიშანი გააააქტიუროს, თუ დადგინდება, რომ მრბოლელი განზრახ აყოვნებს.

მრბოლელი, რომელიც პრე-სტეიჯში შედის, ეთანხმება გასვლის ყველა პირობას — ზოლის არჩევანს, მეორე ზოლში მყოფ მრბოლელს, და ა.შ. გასვლა დასრულებულად ითვლება, როცა მრბოლელი დამუხრუჭების ზონას დატოვებს. გასვლის დროს მრბოლელმა უნდა გამოიყენოს ყველა გათვალისწინებული უსაფრთხოების აღჭურვილობა, დამცავი ტანსაცმელი, ჩაფხუტი და პუნქტი 12.2.4 -ით მოთხოვნილი ფეხსაცმელი.

3.2 ხელახალი გარბენი

გასვლის ხელახლა ჩატარება შესაძლებელია მხოლოდ დროის აღრიცხვის სისტემის ტექნიკური პრობლემების, ტრასაზე არსებული პრობლემების ან გასვლის დროს ოფიციალური პირების ან საზოგადოების მხრიდან ჩარევის გამო. შეჯიბრის ხელმძღვანელი იღებს გადაწყვეტილებას ხელახალი გასვლის შესახებ.
ხელახალი გასვლა უნდა შედგეს ტრასის მზადყოფნისთანავე, მას შემდეგ რაც მრბოლელებს საკმარისი დრო ექნებათ მოტოციკლების მოსამზადებლად. ყველაფერი უნდა გაკეთდეს იმისთვის, რომ მრბოლელს ხელახალი გასვლის შესაძლებლობა მიეცეს მოქმედი შეზღუდვებისა და დროის ფარგლებში. ხელახალ გასვლაზე უარის თქმა უკიდურეს ზომად უნდა ჩაითვალოს, განსაკუთრებით დროის აღრიცხვის, მარშლის ან ტრასაზე ჩარევის შემთხვევებში.

4. რბოლები / კვალიფიკაცია

4.1. სასტარტო რიგითობა ყველა კატეგორიაში ყოველთვის მოქმედებს ძირითადი პრინციპი — უმაღლესი და მეორე უმაღლესი კვალიფიკაციის მრბოლელები ერთმანეთს მხოლოდ ელიმინაციის ფინალურ რაუნდში შეხვდებიან. იგივე პრინციპით, მესამე და მეოთხე უმაღლესი კვალიფიკაციის მრბოლელები უმაღლეს და მეორე უმაღლეს კვალიფიკანტს მხოლოდ ნახევარფინალში შეხვდებიან.
საკვალიფიკაციო დროები საელიმინაციო ცხრილის საფუძველია, რომელშიც მრბოლელები შემდეგი რიგით არიან დაწყვილებულნი:

4.1.1. 16-იანი საელიმინაციო ცხრილი:

- 16 მონაწილის შემთხვევაში: 1-16 / 8-9 / 4-13 / 5-12 / 2-15 / 7-10 / 3-14 / 6-11
- 15 მონაწილის შემთხვევაში: 1-"X" / 8-9 / 4-13 / 5-12 / 2-15 / 7-10 / 3-14 / 6-11
- 14 მონაწილის შემთხვევაში: 1-"X" / 8-9 / 4-13 / 5-12 / 2-"X" / 7-10 / 3-14 / 6-11
- 13 მონაწილის შემთხვევაში: 1-"X" / 8-9 / 4-13 / 5-12 / 2-"X" / 7-10 / 3-"X" / 6-11
- 12 მონაწილის შემთხვევაში: 1-"X" / 8-9 / 4-"X" / 5-12 / 2-"X" / 7-10 / 3-"X" / 6-11
- 11 მონაწილის შემთხვევაში: 1-"X" / 8-9 / 4-"X" / 5-"X" / 2-"X" / 7-10 / 3-"X" / 6-11
- 10 მონაწილის შემთხვევაში: 1-"X" / 8-9 / 4-"X" / 5-"X" / 2-"X" / 7-10 / 3-"X" / 6-"X"
- 9 მონაწილის შემთხვევაში: 1-"X" / 8-9 / 4-"X" / 5-"X" / 2-"X" / 7-"X" / 3-"X" / 6-"X"

4.1.2. 8-იანი საელიმინაციო ცხრილი

- 8 მონაწილის შემთხვევაში: 1-8 / 4-5 / 2-7 / 3-6
- 7 მონაწილის შემთხვევაში: 1-"X" / 4-5 / 2-7 / 3-6
- 6 მონაწილის შემთხვევაში: 1-"X" / 4-5 / 2-"X" / 3-6

4.1.3. თითოეულ კლასში მაქსიმალური რეგისტრირებულთა რაოდენობა შეზღუდვის გარეშეა, ხოლო კვალიფიკაციაზე დაფიქსირებული შედეგების მიხედვით, 16 მრბოლელზე გათვლილ საელიმინაციო ცხრილში გადაინაცვლებს საუკეთესო დროის მქონე პირველი 16 მრბოლელი, ხოლო თუ მრბოლელების რაოდენობა 9-ზე ნაკლებია შეჯიბრი განხორციელდება 8-იანი საელიმინაციო ცხილით

ღონისძიებაში მონაწილე მრბოლელები ვალდებულნი არიან საკვალიფიკაციო სესიაზე გამოცხადდნენ, დარეგისტრირებული მრბოლელების კვალიფიკაციაზე გამოუცხადებლობის შემთხვევაში მათი დაწყვილება მოხდება ნომრების შემთხვევითი ამოღების პრინციპით (მხოლოდ იმ შემთხვევაში თუ 16-იანი საელიმინაციო ცხრილი არ არის შევსებული)

4.1.4. თუ კლასში 6 მონაწილეზე ნაკლები დარეგისტრირდება, კლასი გაუქმებულად ჩაითვლება

4.2. გამარჯვებული

მრბოლელი, რომელიც ფინიშის ხაზს პირველი გადაკვეთს, არის გამარჯვებული. მოტოციკლმა ფინიშის ხაზი გარე დახმარების გარეშე უნდა გადაკვეთოს და მრბოლელი მოტოციკლზე მჯდომარე უნდა იყოს. მრბოლელმა ფინიშის ხაზი მოტოციკლის საკუთარი იმპულსით უნდა გადაკვეთოს. თუ სხვა მრბოლელები გასვლიდან მოხსნილნი არიან 4.3 პუნქტის შესაბამისად, ეს წესი არ მოქმედებს.

4.3. გარბენიდან მოხსნა

4.3.1. მოწინააღმდეგის წინ ან გვერდით ცენტრალური ხაზის გადაკვეთა;

4.3.2. ნაწილების ჩამოყრა მეორე მრბოლელის წინ, მეორე მრბოლელის ზოლში;

4.4. პირველი წყვილის ფინიშის ხაზის გადაკვეთის შემდეგ სასტარტო ზოლთან დგება შემდეგი წყვილი და ახდენს სტარტს პირველი წყვილის დაბრუნებამდე.

4.5. გამყოფი ზოლის გადაკვეთა, სარბოლო მონაკვეთზე მოტრიალება ან დადგენილი ტრაექტორიისგან ნებისმიერი გადახვევა ისჯება დისკვალიფიკაციით.

4.6. ნებისმიერი არასპორტული საქციელი ოფიციალური პირისადმი ან ღონისძიების წარმომადგენლის დაუმორჩილებლობა ისჯება დისკვალიფიკაციით.

4.7. სტარტზე მოტოციკლის გაუმართაობისას მწყობრში მოსაყვანი დრო არის 20 წუთი. წინააღმდეგ შემთხვევაში ჩაითვლება წაგებად.

4.8. ნაადრევი სტარტის (ფალსტარტი) შემთხვევაში მონაწილეს ეთვლება კონკრეტული გარბენის წაგება.

4.9. სასტარტო ხაზთან მრბოლელს შეუძლია გაიყოლოს ერთი დამხმარე ადამიანი.

5. სარბოლო ბილიკი

5.1. ეროვნული დრაგ რეისინგის ჩემპიონატში ტრასის სიგრძე შესაძლოა შეადგენდეს:

5.1.1. სარბოლო ბილიკის სიგრძე 402.33 მეტრს

5.1.2. სარბოლო ბილიკის სიგრძე 304.8 მეტრს

5.1.3. სარბოლო ბილიკის სიგრძე 201.16 მეტრს

*კონკრეტული ჩემპიონატის სარბოლო ბილიკის სიგრძე ჩემპიონატის დებულებაში უნდა იყოს მითითებული.

6. ქრონომეტრაჟის აღჭურვილობა

6.1. ეროვნული ჩემპიონატის დრაგ რეისინგის შეჯიბრებებზე დროის გაზომვა ხორციელდება სპეციალიზებული დროის საზომი ტექნიკის გამოყენებით – PortaTree ან Tag Heuer.

6.2. მიზანი

დროის აღრიცხვის აპარატურის მიზანია გაზომოს დრო, რომელიც მოტოციკლს სჭირდება სარბოლო ბილიკის სიგრძეზე გასავლელად — სტარტის ხაზის დატოვებიდან წინა ბორბლის ფინიშის ხაზის გადაკვეთამდე. დრო წამებში იზომება, ხოლო მაქსიმალური სიჩქარე კმ/სთ-ში იზომება

6.3. სასტარტო ზონა

სასტარტო ზონაში 2 ფოტოელემენტი უნდა იყოს განთავსებული: პრე-სტეიჯ (Pre-Stage), სტეიჯ და სტარტ/დაცვა (Start/Guard). პრე-სტეიჯსა და სტეიჯს შორის მანძილია 175 მმ ± 10 მმ ~~ხოლო სტეიჯსა და სტარტ/დაცვას შორის (Start/Guard) — 400 მმ ± 10 მმ~~. ყველა კაბელი ისე უნდა იყოს განთავსებული, რომ მონაწილეებს ან რბოლის მიმდინარეობას ხელი არ შეუშალოს.

6.4. შუქნიშანის განთავსება

სტარტის ხაზიდან შუქნიშნამდე მანძილი: 9 – 12 მეტრი. შუქნიშნის სიმაღლე: 1770 მმ ± 50 მმ მიწიდან პრე-სტეიჯის ნათურის ცენტრამდე.

6.5. ფინიშის ზონა

ფინიშის ხაზის ფოტოელემენტები სტარტის ხაზიდან 402,33 მ ± 100 მმ ან 304,8 მ ± 100 მმ მანძილზე უნდა იყოს განთავსებული. თითოეული ზოლის სიგრძის სხვაობა მაქსიმუმ 20 მმ უნდა იყოს.

საბოლოო სიჩქარის გაზომვა განხორციელდება ფინიშამდე განთავსებული სიჩქარის სენსორის (20.11 მეტრი ± 100 მმ / 66 ft) გადაკვეთიდან ფინიშის სენსორის გადაკვეთამდე.

6.6 დროის რეგისტრაცია

ყველა დრო უნდა იყოს რეგისტრირებული და შენახული (ონლაინ), სნმფ-ს ოფიციალურ ვებ გვერდზე საკვალიფიკაციო და საელიმინაციო ეტაპებისთვის.

6.7. შუქნიშანი კომპონენტები

თითოეული ზოლისთვის შუქნიშანს აქვს:

- 1 ლურჯი ნათურა - სარბოლო მონაკვეთი მზად არის
- 1 ან 2 ნათურა პრე-სტეიჯის პოზიციის საჩვენებლად (თეთრი ან ყვითელი);
- 1 ან 2 ნათურა სტეიჯის პოზიციის საჩვენებლად (თეთრი ან ყვითელი);
- 3 ათვლის ნათურა (ყვითელი);
- 1 სასტარტო ნათურა (მწვანე);
- 1 ფალს სტარტის ნათურა (წითელი);

6.8. ფუნქციონირება

- **პრე-სტეიჯი:** როცა პრე-სტეიჯის სხივი წყდება, პრე-სტეიჯის ნათურა ინთება.
- **სტეიჯი:** როცა სტეიჯის სხივი წყდება, სტეიჯის ნათურა ინთება.
- ~~**სტარტის/დაცვა (Start/Guard):** თუ სტეიჯის (Stage) სხივი და სტარტ/დაცვის (Start/Guard) სხივი ერთდროულად გაწყვეტისას, სტეიჯის (Stage) ნათურა გამოირთვება.~~
- **სტარტი:** შუქნიშანზე სამივე ყვითელი ნათურის ჩაქრობიდან
- **დროის აღრიცხვა:** თითოეული ზოლის დროის აღრიცხვა სრულიად დამოუკიდებელია. სასტარტო თანმიმდევრობის დაწყების შემდეგ, დროის ათვლა იწყება სტეიჯის სხივის აღდგენისას ან სტარტ/დაცვის სხივის გაწყვეტისას.
- **ფალსტარტი:** თუ სტეიჯის სხივი აღდგება ~~ან სტარტის/დაცვის სხივი გაწყდება~~ მწვანე სასტარტო ნათურის ანთებამდე, ფალსტარტი შუქნიშანზე წითელი ნათურით ფიქსირდება და მწვანე ნათურა არ აინთება.

6.9 სტარტის შეწყვეტა

სტარტერს ყოველთვის უნდა ჰქონდეს სტარტის შეწყვეტის შესაძლებლობა. სტარტის შეწყვეტის შემდეგ ორივე წითელი ნათურა ციმციმებს, ხოლო სტეიჯისა და პრე-სტეიჯის ნათურები ჩაქრება. სტარტის გაუქმება მთლიანად სტარტერის კონტროლის ქვეშაა.

6.10. სპეციფიკაცია და სიზუსტე

- პრე-სტეიჯისა და სტეიჯის ნათურები: სხივების გაწყვეტიდან მაქსიმუმ 0,1 წამში უნდა აინთოს.
- ათვლა: სიზუსტე ± 0,01 წამი უნდა იყოს.
- დროის აღრიცხვა: სიზუსტე ± 0,001 წამი უნდა იყოს.
- მაქსიმალური სიჩქარე: სიზუსტე ± 1 კმ/სთ უნდა იყოს.
- გამარჯვების ინდიკაცია: სიზუსტე ± 0,001 წამი უნდა იყოს.

7. პროტესტი

7.1 მონაწილეს უფლება აქვს გამოთქვას პროტესტი მხოლოდ წერილობითი სახით შეჯიბრის ხელმძღვანელის სახელზე შეჯიბრის დასრულებიდან 40 წუთის განმავლობაში.

7.2 პროტესტის საფასური შეადგენს 300 ლარს.

7.3 მრბოლელს უფლება აქვს, სხვა მრბოლელის მოტოციკლის ძრავის მოცულობასთან დაკავშირებით ეჭვის გაჩენის შემთხვევაში, დაწეროს საჩივარი და მოითხოვოს ექსპერტიზა. საჩივრის შემოსვლის შემთხვევაში, კონკრეტული ეჭვის ქვეშ მყოფი მრბოლელი ვალდებულია გადასცეს მოტოციკლი ტექნიკურ კომისარს ექსპერტიზის ჩასატარებლად

***ექსპერტიზის პერიოდია არაუმეტეს 15 სამუშაო დღის**

7.3.1 ექსპერტიზის ჩატარების ადგილი

მთავარი ტექნიკოსი იღებს გადაწყვეტილებას თუ სად ჩატარდება მოტოციკლის ექსპერტიზა

7.3.2 ექსპერტიზის ღირებულება/გადასახადები

ექსპერტიზის ღირებულება შეადგენს 1500 ლარიდან 3000 ლარამდე (მოტოციკლის მოდელის და ტექნიკური სამუშაოდან გამომდინარე). ხარჯებს გაიღებს მაპროტესტებელი მხარე. გამართლების შემთხვევაში პროტესტის და ექსპერტიზის თანხა უკან დაუბრუნდება, ხოლო გადასახდელი თანხა დაეკისრება დამრღვევ მხარეს.

***დარღვევის აღმოჩენის შემთხვევაში მრბოლელს გაუნულდება კონკრეტულ ღონისძიებაზე დაფიქსირებული შედეგები.**

8. ჩემპიონატის სარეგისტრაციო გადასახადები

8.1 რეგისტრაცია და საფასური:

8.1.1 ღონისძიებაზე რეგისტრაციისთვის, მრბოლელი ვალდებულია დარეგისტრირდეს სასურველ კლასში ფედერაციის ვებგვერდი motofederation.ge - ზე (gnmf.ge)

8.1.2 რეგისტრაციის ღირებულება შეადგენს 150 ლარს თითოეულ კლასში, მხოლოდ ერთ ეტაპზე. ანგარიშსწორება მოხდება ვებგვერდის მეშვეობით (ონლაინ გადახდით) ან საბანკო გადარიცხვით.

8.1.3 ლიცენზიისთვის გადახდილი თანხის დაბრუნება განხორციელდება მხოლოდ:

8.1.3.1 ღონისძიების არჩატარების შემთხვევაში

8.1.3.2 კლასის გაუქმების შემთხვევაში

9. პრიზები

9.1 საპრიზო თანხა

საპრიზო თანხა შედგება კონკრეტულ კლასში რეგისტრირებული მრბოლელების სარეგისტრაციო შენატანის 30%-ისგან, რომელიც ნაწილდება შემდეგნაირად:

- I ადგილოსანი, დადგენილი საპრიზო ფონდის 45%
- II ადგილოსანი, დადგენილი საპრიზო ფონდის 30%
- III ადგილოსანი, დადგენილი საპრიზო ფონდის 25%

*საპრიზო ფონდი შესაძლოა გაიზარდოს დამატებითი წყაროებიდან მოზიდული სახსრებით

9.2. აუცილებელი კრიტერიუმები საპრიზო თანხის მისაღებად

9.2.1. ჩემპიონატის ყველა ეტაპი და კლასი უნდა შედგეს, წინააღმდეგ შემთხვევაში გაუქმდება საპრიზო ფონდი

*გადაუხდელი საპრიზო თანხა რჩება საქართველოს ნაციონალური მოტოსპორტის ფედერაციაში და მოხმარდება საქართველოს მოტოსპორტის განვითარებას

9.2.2. მრბოლელმა, ჩემპიონატის ყველა ეტაპზე უნდა მიიღოს მონაწილეობა როგორც კვალიფიკაციაზე ასევე რბოლაზე

*იმ შემთხვევაში, თუ მრბოლელი ვერ მოხვდა 16-იან საელიმინაციო ცხრილში, მაგრამ კვალიფიკაციის დროს დააფიქსირა ბოლო სამ კვალიფიკატორზე უკეთესი დრო, მრბოლელს ვალდებულება შესრულებულად ჩაეთვლება

9.3. საპრიზო თანხის გადახდის წესები

გადახდის დრო და პირობები:

ფულადი პრიზები გადაიხდება ჩემპიონატის დასრულების შემდეგ მიმდინარე წლის ბოლომდე (გალაზე), გამოქვეყნებული საპრიზო თანხები მოცემულია ლარში სახელმწიფო გადასახადების გარეშე (საგადასახადო აგენტის ვალდებულება ეკისრება საქართველოს ნაციონალურ მოტოსპორტის ფედერაციას)

მნიშვნელოვანი გაფრთხილება მრბოლელებს: ელექტრონული გადახდისას მრბოლელები უნდა დარწმუნდნენ, რომ ორგანიზატორს მიაწოდეს 100% სწორი საბანკო რეკვიზიტები, მათ შორის: მისამართი, ანგარიშის ნომერი და საჭიროების შემთხვევაში — SWIFT/BIC და IBAN კოდები, რომლებიც ბანკში შეგიძლიათ მიიღოთ.

10. ქულათა გადანაწილება, დაჯილდოვება:

10.1. რბოლის ქულა

ადგილი I - **20 ქულა**
ადგილი II - **18 ქულა**
ადგილი III - **16 ქულა**
ადგილი IV - **14 ქულა**
ადგილი V -დან VIII ადგილის ჩათლით **8 ქულა**
ადგილი IX -დან XVI - ადგილის ჩათლით **4 ქულა**

10.2 ბონუს ქულა:|

10.2.1 ყოველ მოგებულ გარბენში, მრბოლელი მიიღებს დამატებით **1 ქულას**
10.2.2 ყოველი შესაბამისი ჯგუფის მოგების შემთხვევაში, მრბოლელი მიიღებს დამატებით **1 ქულას**
10.2.3 თუ კლასი შედგება 6 ან 7 მრბოლელისგან, ნახევარ ფინალში ავტომატურად მოხვედრილი მრბოლელი მიიღებს **3 ქულას**
10.2.4 თუ კლასი შედგება 9 დან 15 მრბოლელის ჩათვლით, მეოთხედ ფინალში ავტომატურად მოხვედრილი მრბოლელი მიიღებს **3 ქულას**
10.2.5 თითოეულ ეტაპზე დარეგისტრირებისთვის მრბოლელი მიიღებს **1 ქულას**
10.2.6 კვალიფიკაციაში მონაწილეობისთვის ყველა მრბოლელი მიიღებს **1 ქულას**
10.2.7 ყოველი მრბოლელი, რომელიც დროულად გამოცხადა მოტოციკლის ტექნიკურ დათვალიერებაზე და რომლის მოტოციკლმა პირველივე ცდაზე გაიარა ტექნიკური ინსპექტირება, მიიღებს დამატებით **2 ქულას**
10.2.8 ყოველი საკვალიფიკაციო სესიის შემდეგ, ტოპ 3 კვალიფიკატორი მიიღებს დამატებით ქულებს ყველა კლასებში:

- **3 ქულა** — ყველაზე სწრაფი დროის (ET) მქონე მრბოლელი
- **2 ქულა** — მეორე სწრაფი დროის მქონე მრბოლელი
- **1 ქულა** — მესამე სწრაფი დროის მქონე მრბოლელი

მოკლე განმარტება: ET (Elapsed Time) არის დრო, რომელიც მრბოლელს სჭირდება სტარტიდან ფინიშამდე.

10.2.9 ქულების განაწილება

წვიმის ან სხვა ნებისმიერი გარემოების შემთხვევაში, როდესაც რბოლის დასრულება შეუძლებელია, ქულები ენიჭება შეჯიბრიში წარმოდგენილ ყველა დასრულებული კლასის შედეგების მქონე მრბოლელებს.

10.2.10 ჩემპიონატში საბოლოო ადგილების განაწილება

კლასიფიკაციისთვის ყველა რბოლის ოფიციალური შედეგები გათვალისწინებული იქნება. ქულების თანაბრობის შემთხვევაში საბოლოო პოზიციები განისაზღვრება რბოლებში საუკეთესო შედეგების რაოდენობის მიხედვით (პირველი ადგილების რაოდენობა, მეორე ადგილების რაოდენობა და ა.შ.).

თუ თანაფარდობა მაინც შენარჩუნდება, უპირატესობა მიენიჭება მონაწილეს, რომელსაც მიმდინარე წლის განმავლობაში უკეთესი საკვალიფიკაციო დრო ექნება დაფიქსირებული.

10.3 დაჯილდოვება

დაჯილდოვება ყველა კლასში მოხდება ღონისძიების დასრულების შემდეგ. თითოეულ კლასში პირველ სამ ადგილზე გასულ მრბოლელს გადაეცემა მედლები, სიგელები, თასები. თითოეულ კლასში საქართველოს ჩემპიონის გამოვლინება მოხდება, ყველა ეტაპის შედგენილ კლასებში მონაწილე მრბოლელების დაგროვილი ქულებით.

11. მოტოციკლების ძირითადი ტექნიკური რეგულაციები

11.1. ტექნიკური ინსპექტირება ყველა მონაწილის მოტოციკლმა უნდა გაიაროს ტექნიკური ინსპექტირება ღონისძიების განრიგის შესაბამისად.

*მონაწილეს რომელსაც ტექნიკური დათვალიერება არ ექნება გავლილი არ დაიშვება ღონისძიებაზე

11.2 ძრავი

11.2.1 კლასი : 640cc Pro და 1040cc Pro

11.2.1.1 დაშვებულია როგორც ძრავის ტუნინგი, გამშვები სისტემა, სპეციალური საბურავების დაყენება და კლირენსის მოდიფიკაცია

11.3 საწვავის ავზი

11.3.1 დაუშვებელია საწვავის ავზიდან, ძრავის რომელიმე ხუფიდან ან ძრავთან დაკავშირებული რომელიმე ადგილიდან ზეთის ან რაიმე სხვა სითხის გაჟონვა

11.3.2 დაუშვებელია , კონკრეტული მოტოციკლისთვის ქარხანა დამამზადებლის მიერ ნაწარმოები საწვავის ავზის მოდიფიცირება, ჩანაცვლება ხელნაკეთი ან სხვა მოდელისთვის განკუთნილი ავზით

11.4 ამძრავი დეტალები

11.4.1 გამოუყენებლობის შემთხვევაში აქსელერატორის სამართავი სახელური ავტომატურად უნდა ბრუნდებოდეს საწყის პოზიციაში.

11.4.2 დაუშვებელია, არა დაჭიმულ მდგომარეობაში მქონე წამყვანი ჯაჭვით სარბოლე ბილიკზე მოძრაობა

11.5 მუხრუჭები და დაკიდების სისტემა

11.5.1 დაშვებულია ქარხნული, დრაგ რეისინგისთვის ნაწარმოები დამჭიმი/დამაფიქსირებელი საშუალებების გამოყენება წინა დაკიდებისათვის. გამოყენების შემთხვევაში წინა ამორტიზატორის სვლა უნდა შეადგენდეს მინიმუმ 50 მმ, ასევე წინა დაკიდების სისტემა არ უნდა აღემატებოდეს ზედა განივს (ტრავერს) 20 მმ -ზე მეტით

11.5.2 სავალდებულოა წინა და უკანა გამართულად მომუშავე სამუხრუჭე სისტემა. აკრძალულია რომელიმე სამუხრუჭე სისტემის გაუქმება ან "კუსტარულად" გადაკეთება.

11.5.3 კონკრეტულ მოტოციკლზე არსებული ქარხანა დამამზადებლის მიერ აღჭურვილი სამუხრუჭე სისტემის დეტალების ჩანაცვლება შესაძლებელია იმ შემთხვევაში, თუ ჩანაცვლება ხდება უკეთესი გამტარიანობისა და მონაცემების მქონე სამუხრუჭე სისტემის დეტალებით.

11.5.4 დაუშვებელია, არაქარხნული, ხელნაკეთი ღვედური სისტემით მოტოციკლის ამორტიზატორის ან რომელიმე დეტალის დაჭიმვა/დაფიქსირება

11.5.5 დაშვებულია უკანა ამორტიზატორის სიმაღლის ბმულის (Lowering Link) არაქარხნულით ჩანაცვლება თუმცა მოტოციკლის გეომეტრია (სიმაღლე, საბურავებს შორის მანძილი) უნდა აკმაყოფილებდეს კონკრეტული მოდელის ქარხნულ სტანდარტებს

11.5.6 დაუშვებელია ჩანგლისებრი დამაკავშირებელის გამოყენება წამყვან ჯაჭვზე

11.5.7 დაკიდების და სამუხრუჭე სისტემებიდან არ უნდა ჟონავდეს სითხე

11.6 ჩარჩო

11.6.1 დაშვებულია ქანქარას დაგრძელება მხოლოდ ქარხანა-დამამზადებლის მიერ სერიულად ნაწარმოებით დამატებითი აქსესუარებით (კლასი - 640cc Pro და 1040cc Pro)

11.6.2 დაუშვებელია ქარხანა-დამამზადებლის მიერ ნაწარმოები ჩარჩოსა უკანა ქანქარის შეცვლა ან კუსტარულად გადაკეთება

*მანძილი წინა და უკანა თვლების ღერძების ცენტრებს შორის "wheelbase" არ უნდა ცდებოდეს ქარხნულ მაქსიმალურ ზომას

11.6.3 შედუღებული ალუმინის საჭეები აკრძალულია.

11.7 საბურავები და კლირენსი

11.7.1 წინა და უკანა საბურავები

ტექნიკური ინსპექტირების დროს საბურავის პროტექტორის სიღრმე უნდა იყოს არანაკლებ 2 მმ-ისა. ყველა საბურავი სიჩქარის ინდექსით V, W, Y, ZR ან სპეციალურად რბოლისთვის წარმოებული (ჩვეულებრივ მონიშნული როგორც „დრაგ-რბოლისთვის", „მხოლოდ სარბოლო გამოყენებისთვის", „არ არის მაგისტრალზე გამოყენებისთვის") დაშვებულია. *რბოლის დროს ცვეთის ლიმიტი გადაჭარბებულად ითვლება, როცა მწარმოებლის მარკირება საბურავის საკონტაქტო ზედაპირთან გასწორებულია. აღნიშნულ შემთხვევაში ტექნიკურ ინსპექტორს აქვს უფლება მრბოლელი მოხსნას ღონისძიებიდან ან მისცეს მწყობრში მოსაყვანი დრო 20 წუთი. ცვეთის ლიმიტის მარკირების თვითნებურად შეცვლა აკრძალულია.

*საბურავი უნდა იყოს მაქსიმუმ 5 წლის

11.7.2. საბურავის გამათბობლები დაშვებულია.

11.7.3 მოტოციკლის კლირენსი

მინიმალური მიწიდან დაშორება მრბოლელის მოტოციკლზე ჯდომისას და საბურავის წნევის 0,6 ბარის (BAR) პირობებში მინიმუმ 50 მმ უნდა იყოს. *სტარტის ზონაში დაფიქსირებული სიმაღლის დარვევა ავტომატურად გამოიწვევს მრბოლელის დისკვალიფიკაციას

11.7.3.1 კლასი : 640cc Pro და 1040cc Pro მოტოციკლის კლირენსის შემოწმების დროს ღვედი უნდა იყოს მოჭიმულ მდგომარეობაში

11.7.4 დაუშვებელია ქარხანა-დამამზადებლის მიერ მინიჭებული წინა საბურავის ზომის ჩანაცვლება სხვა სტანდარტით

11.8 სავარძელი

11.8.1 სავარძელი მყარად უნდა იყოს დამაგრებული, რათა მრბოლელის უკან გასრიალება თავიდან იქნეს აცილებული.

11.9 გარე ვიზუალი

11.9.1 კლასი : 640cc და 1040cc

11.9.1.1 შესაბამისი მოდელის ქარხანა-დამამზადებლის მიერ წარმოებული, მყარად დამაგრებული/დაფიქსირებული პლასტმასის სრული ვიზუალით, წინა/უკანა ცენტრალური მაშუქებით მუშა მდგომარეობაში

11.9.1.2 დაშვებულია მოტოციკლის ქარხანა-დამამზადებლის მიერ ნაწარმოები პლასტმასებისა და ცენტრალური მაშუქების ჩანაცვლება სპეციალიზირებული სარბოლო პლასტმასების ვიზუალით

11.9.2 კლასი : 640cc Pro და 1040cc Pro

11.9.2.1 შესაბამისი მოდელის ქარხანა-დამამზადებლის მიერ წარმოებული, მყარად დამაგრებული/დაფიქსირებული წინა ცენტრალური პლასტმასისა და გვერდითა ძირითადი ფრთების დეტალებით

11.9.2.2 დაშვებულია მოტოციკლის ქარხანა-დამამზადებლის მიერ ნაწარმოები პლასტმასებისა და ცენტრალური მაშუქების ჩანაცვლება სპეციალიზირებული სარბოლო პლასტმასების ვიზუალით

11.10 ელექტროობა

11.10.1 გამართულად უნდა მუშაობდეს ძრავის გადაუდებელი გამომრთველი (kill switch)

11.10.2 დაქოქვის პროცედურა სტარტის ზონაში მოტოციკლი უნდა შემოვიდეს დაქოქილი

12. მრბოლელი

12.1 ლიცენზირება

12.1.1 ღონისძიებაში მონაწილეობის მისაღებად, პირს უნდა გააჩნდეს A კატეგორიის მართვის მოწმობა ან ღონისძიების დებულებაში მითითებული კლუბის მიერ გაცემული ლიცენზია

12.2 ეკიპირება და ჩაფხუტი

12.2.1 • სრული სახის დამცავი ჩაფხუტი "FullFace"

*ჩაფხუტს უნდა ჰქონდეს მითითებული ერთ-ერთი ოფიციალური საერთაშორისო სტანდარტის ნიშანი

12.2.1.1 ჩაფხუტზე უცხო საგნების უნებართვო დამაგრება

არავითარ შემთხვევაში არ არის დაშვებული მრბოლელის ჩაფხუტზე საგნების (მათ შორის კამერების) დამაგრება ან მიმაგრება, თუ ჩაფხუტის მწარმოებლისგან ამის აშკარა ნებართვა არ არის მიღებული.

*ეს ნებართვა ღონისძიებაზე ტექნიკური კომისარისთვის შემოწმების მიზნით ხელმისაწვდომი უნდა იყოს.

12.2.2 სარბოლო მონაკვეთზე ჩაფხუტის გარეშე მოტოციკლით ან სკუტერით ნებისმიერი გადაადგილება დაუშვებელია.
12.2.3 მრბოლელის მიერ ჩაფხუტის გარეშე გადაადგილება ან/და ექსტრემალური გადაადგილება (Wheelie, Drift, Stoppie) ისჯება დისკვალიფიკაციით.

12.2.4 ფეხსაცმელი

სპეციალური მოტოციკლის ფეხსაცმელი ტყავის ან სხვა შემცვლელი მასალისგან უნდა იყოს დამზადებული და მინიმუმ 150 მმ სიმაღლის (შიდა მხრიდან გაზომილი)

ღონისძიების დირექტორი ან ტექნიკური კომისარი საბოლოო გადაწყვეტილებას იღებს მრბოლელის დაშვების შესახებ.
(2026 წლის მეორე ეტაპიდან სავალდებულო იქნება)

12.2.5 ქურთუკი იდაყვის, მხრების და ზურგის დამცავით
12.2.6 მოტოციკლისთვის განკუთვნილი სპეციალური ხელთათმანები
12.2.7 სასურველია მრბოლელს ეცვას კომბინეზონი

13. ჩემპიონატის გამართვის ადგილი და დრო

13.1 საქართველოს ჩემპიონატი მოტოდრაგი ეტაპი III გაიმართება რუსთავის საერთაშორისო ავტოდრომზე
13.2 12.09.2026- საკვალიფიკაციო დღე
13.09.2026- საშეჯიბრო დღე