

Technické predpisy SMF

ENDURO

Príloha 01

slovenský preklad

01.01 Úvod

Výraz motocykel zahŕňa všetky vozidlá, ktoré majú menej ako štyri kolesá, sú poháňané motorom a sú určené v podstate pre dopravu jednej alebo viac osôb, z ktorých jedna je vodičom vozidla. Kolesá musia byť normálne vo styku so zemou, s výnimkou prechodných okamihov a za určitých výnimočných okolností. Okrem toho pre prekonávanie určitých povrchov môže byť jedno alebo všetky kolesá nahradené skĺznicami, behúňmi alebo reťazami.

01.03 Voľnosť konštrukcie

Ak motocykel vyhovuje požiadavkám predpisu FIM, Zvláštnym ustanoveniam, ako i určitým špecifikovaným podmienkam, ktoré môže FIM požadovať pre určité podujatia, neexistujú žiadne obmedzenia, pokiaľ ide o značku, konštrukciu alebo druh motocykla, používané pri medzinárodných podujatiach.

Všetky sólo motocykle (Skupina A) musia byť konštruované takým spôsobom, aby boli plne ovládateľné jazdcom. Motocykle s prívesným vozíkom (Skupina B) musia byť konštruované tak, aby bola možná doprava spolujazdca.

01.05 Kategórie a skupiny motocyklov

Motocykle sú rozdelené do kategórií a skupín, ktoré musia byť zachované pri všetkých medzinárodných pretekoch. V zásade je zakázané, aby rôzne kategórie, skupiny a triedy štartovali v tom istom preteku, pokiaľ Zvláštne ustanovenia nestanovujú inak.

Kategória I

Motocykle poháňané pôsobením jedného kolesa v dotyku so zemou.

Kategória II

Špeciálne motocykle poháňané pôsobením jedného alebo viac kolies v dotyku so zemou, ale nespádajúcich do Kategórie I.

Kategória I

Skupina A1 - Sólo motocykle

Dvojkolesové vozidlá tvoriace na zemi len jednu stopu.

Skupina B1 - Motocykle s postranným vozíkom

Vozidlá s tromi kolesami, tvoriacimi na zemi dve stopy a pozostávajúce z motocykla, tvoriaceho jednu stopu a z postranného vozíka pre spolujazdca, tvoriaceho druhú stopu.

Skupina B2 - Motocykle s trvalo upevneným postranným vozíkom

Vozidlá s tromi kolesami, tvoriacimi na zemi dve alebo tri stopy v smere jazdy, s trvalo pripojeným postranným vozíkom, tvoriacim s motocyklom úplnú integrálnu jednotku.

Pri troch stopách nesmú byť stredové čiary dvoch stôp motocyklových kolies vzdialené viac než 75 mm. Stopa je určená pozdĺžnou stredovou čiarou každého kolesa vozidla v smere jazdy.

01.07 Triedy

Skupiny sú rozdelené ešte do objemových tried podľa objemu valca, ako je ďalej uvedené. Všeobecne tieto objemové triedy musia byť dodržané pre všetky medzinárodné podujatia (avšak viď č. 061.41 a 061.21 technických predpisov pre Šesťdenné Enduro a MS jednotlivcov dvojdenné Enduro).

Kategória I., Skupina A

Trieda	Od ccm	do ccm
50	-	50
80	50	85
100	85	100
125	100	125
175	125	175
250	175	250
450	250	450
500	450	500
750	500	750
1000	750	1000
1300	1000	1300

Skupina B1, B2

To isté ako v skupinách A1 a A2 nad 175 ccm.

Kategória II

Skupina C - Špeciálne motocykle s dvoma kolesami

Skupina D - Špeciálne motocykle s tromi kolesami

Skupina E - Snežné skútre

Skupina F - Šprintery a dragstery

Skupina G - Štvorkolky

Štvorkolesové vozidlá do terénu s balónovými pneumatikami, ktoré majú koleso v každom najvzdialenejšom bode uhlopriečky a **sú poháňané 2 kolesami**. Motor nesmie byť umiestnený za jazdcom. Jazdec sedí obkročmo. Ovládanie je pomocou riadidiel.

Rovnaké triedy ako Kategória I, Skupina A1.

Skupina H - Štvorkolky, ako skupina G, ale sú **poháňané 4 kolesami**.

Skupina I - -

Kategória III

Skupina J - Elektrické vozidlá (viď čl. 01.82 Technických predpisov pre cestné preteky motocyklov).

01.11 Meranie objemu valcov

11.11 Motor s vratným pohybom - Ottov cyklus

Objem každého valca motora sa vypočíta podľa geometrického vzorca pre objem valcových telies; priemer je daný vŕtaním a výška zdvihom piestu od najnižšieho do najvyššieho bodu:

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

kde D- vŕtanie (v cm)

C - zdvih piestu (v cm)

Ak nie je vŕtanie valca kruhové, plocha prierezu musí byť stanovená vhodnou geometrickou metódou alebo výpočtom a potom násobená zdvihom pre stanovenie objemu.

Vŕtanie valca musí byť merané s toleranciou 1/10 mm. Ak pri meraní s touto toleranciou objem valca prekročí limit pre danú triedu, je nutné urobiť nové meranie studeného motora s toleranciou 1/100 mm.

11.13 Rotačný motor

Objem motora, podľa ktorého sa určí v ktorej triede bude motocykel štartovať, sa určí takto:

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

kde V - objem všetkých komôr, s ktorých sa skladá motor

N - počet otáčok motora, nutných pre dokončenie jedného cyklu v komore

Tento motor je uvažovaný ako štvordobý motor.

11.15 Systém Wankel

Pre výpočet objemu motora systému Wankel s trojbokým piestom sa používa nasledujúci vzorec:

$$\text{Objem} = 2 \times V \times D$$

kde V - objem jednej komory

D - počet rotorov

Tento motor je uvažovaný ako štvortaktný motor.

01.17 Preplňovanie

Preplňovacie zariadenie akéhokoľvek druhu je zakázané pre všetky medzinárodné podujatia. Dvojtaktný alebo štvortaktný motor spadajúci do ktorejkoľvek uznávanej triedy (podľa výpočtu objemu valcov motora), nemá byť v spornom prípade považovaný za preplňovaný vtedy, ak neprekračuje max. zdvihový objem pre triedu vzhľadom k jednému cyklu zariadenia pre plnenie paliva (alebo viac zariadení) vrátane objemu pracovného valca, ak je používaný k odsávaniu paliva.

01.18 Telemetria

Informácie nesmú byť žiadnym spôsobom prenášané na alebo z idúceho motocykla. Na stroji môže byť umiestnené oficiálne signalizačné zariadenie.

Zariadenie pre automatické počítanie kôl sa nepovažuje za telemetriu.

Zariadenia pre automatické počítanie kôl nesmie žiadnym spôsobom rušiť oficiálne časomerné zariadenie.

01.21 Stanovené značky motocykla

Ak sa na výrobe motocykla podieľajú dvaja výrobcovia, musia sa mená oboch výrobcov objaviť na stroji nasledovne:

1. meno výrobcu podvozku
2. meno výrobcu motora

Toto sa týka prípadov, kedy nie sú dotknuté žiadne obchodné záujmy.

01.23 Definícia prototypu

Prototyp motocykla je vozidlo, ktoré musí odpovedať požiadavkám bezpečnosti a predpísaným športovým pravidlám FIM pre druh športového podujatia, na ktorom sa má vozidlo použiť.

01.25 Všeobecné špecifikácia

Nasledujúca špecifikácia je platná pre všetky motocykle daných skupín a pre všetky druhy medzinárodných športových podujatí okrem výnimky podľa príslušných kapitol Športových pravidiel FIM.

Táto špecifikácia môže byť rovnako použitá pre všetky národné podujatia pokiaľ FMNR (národná motocyklová federácia) nestanoví inak.

Pre určené podujatia môžu byť požadované ďalšie špecifikácie, ktoré budú uvedené podrobne buď v príslušnej kapitole Športových poriadkov alebo v príslušných Zvláštnych ustanoveniach.

25.01

Použitie titanu pre stavbu rámu, predných vidlíc, riadidiel, kyvnej vidlice, os kyvných vidlíc a os kolies je zakázané. Pre osy kolies je tiež zakázané použiť zliatiny ľahkých kovov. Použitie titánových zliatin pre matice a skrutky je povolené.

Testy, ktoré môžu byť prevedené na trati :

25.01.1

Magnetická skúška - titan nie je magnetický

25.01.2

Test kyselinou dusičnou 3% - titan nereaguje, na oceli zostane čierna škvrna

25.01.3

Špecifická hmotnosť titanu 4,5 - 5; oceli 7,5 - 8,7; môže byť zistená zvážením a zmeraním objemu v odmernej sklenenej nádobe s vodou (sací ventil, vahadlo, ojnica, atď...)

25.01.4

V prípade pochybností zaslať do laboratória pre kontrolu.

25.02

Hliník sa rozoznáva vizuálne.

25.06

Počet valcov motora je určený počtom spaľovacích komôr.

25.07

Oddelené spaľovacie priestory musia byť prepojené spojovacím potrubím konštantného prierezu o prierezovej ploche najmenej 50% celkového prierezu nasávania.

01.26 Definícia rámu sólo motocykla

Štruktúra alebo štruktúry použité pre spojenie mechanizmu riadenia, umiestneného v prednej časti motocykla, z blokom motora a prevodovky a so všetkými časťami tvoriacimi zadné pérovanie.

26.01

Všetky motocykle v „Parc-Fermé“ musí byť vybavené bočným stojanom. Bočný stojan musí byť pripevnený buď na ráme motocykla alebo na kyvnej vidlici.

01.27 Spúšťacie zariadenie

Spúšťacie zariadenie je povinné.

01.29 Kryt reťaze

29.01

Kryt reťaze musí byť namontovaný na prednom vývodovom kolese.

29.02

Kryt reťaze musí byť namontovaný tak, aby v žiadnom prípade nedošlo ku kontaktu s reťazou pri nábehu reťaze na spodnú časť rozety.

01.31 Výfukové potrubie

Výfukové potrubie a tlmič výfuku musia spĺňať všetky požiadavky vyplývajúce z kontroly hluku.

31.01

Každý NON ORIGINAL ventilový systém inštalovaný na výfukovom systéme za účelom interferencie s (alebo úpravy) aparátúrou na meranie hluku je zakázaný. Len originálne výfukové ventilové systémy ako napr. EXUP vytvorené výrobcou sú povolené. Nastavenie je voľné.

31.02

Ukončenie tlmiča výfuku musí byť vodorovné a paralelné v minimálnej dĺžke 30 mm s centrálnou osou motocykla sólo (s toleranciou $\pm 10^\circ$). Vyústenie z telesa tlmiča musí byť rúrkou s dĺžkou max. 5 mm. Ostré hrany týchto vyústení musia byť zaoblené minimálne rádiusom 2 mm.

31.03

Najvzdialenejší koniec výfukovej rúrky sólo motocykla nesmie presahovať dotýčnicu k najvzdialenejšiemu koncu zadnej pneumatiky.

31.04

Pri motocykle s postranným vozíkom musí výfukové potrubie vypúšťať výfukové plyny vodorovne a smerom dozadu pod uhlom max. 30° od pozdĺžnej osi vozidla a na konci musí byť konštantný priemer v dĺžke väčšej ako 30 mm.

01.33 Riadidlá

33.01

Šírka riadidiel je najmenej 600 mm, najviac 850 mm.

33.02

Riadidlá musia byť vybavené ochranným návlakom na stredovej hrazdičke. Pokiaľ nie je priečne spojenie riadidiel musia byť dostatočne zakryté aj stredné svorky, ktoré pripevňujú riadidlá.

33.05

Otvorené konce riadidiel musia byť uzavreté zátkou z pevného materiálu alebo gumeným krytom.

33.08

Dorazy (iné než tlmiče riadenia), musia byť namontované tak, aby zaistili minimálnu svetlosť 30 mm medzi riadidlami s páčkami a palivovou nádržou pri plnom natočení riadidiel, aby si jazdec nemohol priraziť prsty.

33.09

Strmene pripevňujúce riadidlá musia byť starostlivo zaoblené a vyrobené tak aby sa predišlo poruche (prasknutiu) riadidiel.

33.10

Ak sú použité chrániče rúk upevnené na riadidlách, musia byť z poddajného netrieštivého materiálu a musia mať trvalý otvor pre ruku.

33.11

Oprava riadidiel so zliatiny ľahkých kovov zváraním je zakázaná.

01.35 Ovládacie páčky

35.01

Všetky ovládacie páčky na riadidlách (spojky, brzdy) musia byť zakončené guľičkou (minimálny priemer tejto guľičky musí byť 16 mm). Guľička môže byť aj sploštená, avšak hrany musia byť v každom prípade zaoblené (minimálna hrúbka zploštenej časti musí byť 14 mm). Tieto zakončenia musia byť pripevnené trvalým spôsobom a musa tvoriť nedelený celok s páčkou.

35.03

Každá páčka (ručná aj nožná) musí byť namontovaná na samostatnom čape.

35.04

Ak je brzdová páčka načapovaná na osi stúpačky, musí fungovať za všetkých okolností, aj keď je stúpačka ohnutá alebo inak deformovaná.

01.36 Ovládanie plynu

37.01

Ovládanie plynu sa musí samočinne zavrieť, ak z neho jazdec spustí ruku.

37.03

Motocykel musí byť vybavený fungujúcim vypínačom zapalovania umiestneným na pravej alebo ľavej strane riadidiel v dosahu jazdcovej ruky. K zastaveniu motora musí dôjsť stlačením tlačidla - vypínača bez zmeny polohy ruky.

01.37 Stúpačky

39.01

Stúpačky môžu byť sklopné, ale musia byť opatrené zariadením, ktoré ich samočinne vráti do normálnej polohy; na konci stúpačky musí byť integrálny kryt zaoblený polomerom najmenej 8 mm.

39.02

Ak nie sú stúpačky sklopné alebo kryté gumou, musia byť zaoblené polomerom najmenej 8 mm.

01.41 Brzdy

41.01

Motocykel Skupiny A musí mať najmenej dve účinné brzdy (jednu na každom kolese), pracujúce nezávisle a sústredne s kolesom.

41.02

Motocykel Skupiny B musí mať najmenej dve účinné brzdy pôsobiace najmenej na dve z kolies a pracujúce nezávisle a sústredne s kolesom.

01.38 Blatníky a ochrana kolies

Motocykle musia byť vybavené blatníkmi.

43.01

Blatníky musia na každej strane bočne prekryvať pneumatiku.

43.02

Predný blatník musí pokrývať najmenej 100° obvodu kolesa. Uhol zovretý priamkou vedenou od predného konca blatníka s stredom kolesa a priamkou vedenou vodorovne stredom kolesa musí byť medzi 45° a 60°.

43.03

Zadný blatník musí pokrývať najmenej 120° obvodu kolesa. Uhol zovretý dvoma priamkami, jednou vedenou od zadného konca blatníka do stredom kolesa a priamkou vedenou vodorovne stredom kolesa nesmie byť väčší než 20° . Uhol 20° sa meria keď jazdec sedí na motocykli (diagram S).

01.45 Kapota

Nie je dovolená žiadna kapota.

01.47 Kolesá, ráfiky a pneumatiky

Všetky pneumatiky budú merané namontované na ráfiku pri tlaku 1 kg/cm² (14 lbs/sg.in.): merajú sa v reze pneumatiky ktorý je uhle 90° zo zemou.

47.02

Ak budú úpravy ráfiku alebo paprskov integrálneho kolesa (liateho, zváraného, nitovaného) tak ako bolo dodané výrobcom alebo tradičného demontovaného ráfiku, iné než pre paprsky, ventily alebo bezpečnostné skrutky sú zakázané s výnimkou zadržovacích skrutiek, ktoré sa niekedy používajú pre zamedzenie pohybu pneumatiky voči ráfiku. Ak je ráfik takto upravený musia byť použité skrutky, svorky, atď.

01.51 Enduro pneumatiky

51.01

Rozmery predných pneumatík nie sú obmedzené.

51.03

Pneumatiky s klincami, hrotmi, reťazami alebo inými protišmykovými zariadeniami nie sú dovolené. Pneumatiky s lopatkovým (traktorovým) vzorom sú zakázané.

51.04

Povolené sú iba pneumatiky, ktoré sú bežne k dispozícii v obchodných sieťach. Musia byť uvedené v katalógu výrobcu alebo na špecifikačných listoch prístupných verejnosti. Čo sa týka zaťaženia a kódov rýchlostí musia byť pneumatiky vyrobené v súlade s normami ETRTO, musia mať minimálnu prevádzkovú charakteristiku 45M. Pneumatiky musia byť označené homologačnou značkou pre EURÓPU „E“ a/alebo „DOT“ (American Department of Transportation) u značky DOT musí byť aj číslo protokolu.

51.05

Dezén behúňa zadnej pneumatiky má nasledujúce špecifikácie:

Hĺbka behúňa meraná v pravom uhle k povrchu pneumatiky je maximálne 13 mm (diagram S).

01.53 Doplnujúce špecifikácie pre motocykle s postranným vozíkom

53.02

Poháňané môže byť iba zadné koleso motocykla.

53.06

Riadidlá musia byť pevne spojené s vidlicou. Musia byť vyššie než stredný bod sedla. Upevnenie hlavy riadenia podobne ako riadidlá nesmie byť pripevnené k neodpruženej časti zavesenia predného kolesa.

53.07

Zníženie krútiaceho momentu riadenia je dovolené posunúť predné a zadné koleso, avšak vzdialenosť medzi stopou predného a zadného kolesa nesmie byť viac ako 75 mm.

53.08

Palivová nádrž musí byť dostatočne chránená pred dotykom zo zemou.

53.09

Naklápacie motocykle s postranným vozíkom sú prísne zakázané.

53.10

Pokiaľ motocykel s postranným vozíkom netvorí nedeliteľnú časť podvozku, musí byť k motocyklu pripevnený najmenej v troch bodoch. Body upevnenia musia tvoriť integrálny celok s rámom motocykla. Pripevnenie musí byť pevné nesmie dovoliť žiadny pohyb. Pokiaľ je uhol pripevnenia vozíka s motocyklom nastaviteľný, musí byť toto spojenie zaistené tak, aby nedovolilo žiadny pohyb.

53.14.

Minimálne rozmery vozíka pre spolujazdca sú:

dĺžka 1000 mm

šírka 400 mm

výška krytu chrániaceho spolujazdca je minimálne 30 mm.

53.15.

Svetlosť stroja meraného nad zemou nesmie byť pri zaťažení menšia ako 175 mm.

53.16.

Zadné koleso motocykla a koleso postranného vozíka musia byť zakryté a chránené pevným materiálom.

53.20.

Vzdialenosť medzi stopami stredných čiar zadného kolesa motocykla a kolesa postranného vozíka musí byť v rozmedzí 800 - 1150 mm.

53.21.

Na strane postranného vozíka nesmie výfuk siahat' vyššie ako 330 mm od stredu stroja. Na druhej strane nesmie výfuk presahovat' výšku postranného vozíka. Najvzdialenejší koniec výfukového potrubia nesmie siahat' ďalej než k zvislej rovine prechádzajúcej zadným okrajom zadnej pneumatiky alebo zadným okrajom podlahy postranného vozíka, ak je kratší.

01.55. Číselné tabuľky

Pre Enduro sú požadované číselné tabuľky a musia vyhovovat' nasledujúcim podmienkam“

55.03.

Tabuľky musia byť štvorhranné, vyrobené z tuhého a pevného materiálu; minimálne rozmery sú 258 x 235 mm (diagram O).

55.04.

Tabuľky nemôžu byť zakrivené viac ako 50 mm v porovnaní s ideálnou rovinou a nemôžu byť zahnuté alebo zakryté.

55.05.

Jedna tabuľka musí byť umiestnená vpredu so sklonom naviac 30° od zvislice. Ostatné musia byť umiestnené zvislo po jednej na každej strane motocykla a lícom von. Musia byť pripevnené takým spôsobom aby boli zreteľne viditeľné a neboli zakryté inou časťou motocykla alebo jazdcom v polohe pre jazdu.

55.06.

Miesto snímateľných tabuliek môže byť na karosérii namaľovaná alebo upevnená plocha zodpovedajúca rozmeru v matných farbách.

55.07

Čísła musia byť čitateľné a tak isto ako podklad v matných farbách, aby sa na slnku neleskli.

Najmenší rozmer číslic musí byť:

výška	140 mm
šírka každého čísla	80 mm
sila ťahu	25 mm
medzera medzi dvoma číslicami	15 mm

V prípade rozporu v čitateľnosti s konečnou platnosťou rozhodne Technický komisár.

55.08.

Použije sa anglický spôsob písania čísloviek - to znamená jednoduchá zvislá čiara pre "1" a jednoduchá šikmá čiara pre "7".

55.09.

Všetky ostatné číselné tabuľky alebo značenia na motocykli, ktoré by mohli niesť k zámene zo skutočným číslom, musia byť odstránené ešte pred začatím preteku.

55.11.

Postranné číselne tabuľky musia byť umiestnené nad vodorovnou čiarou, vedenou osou zadného kolesa a predná hrana tabuľky musí byť za zvislou čiarou, vedenou 200 mm za stúpačkou jazdca.

55.12. Farby číselných tabuliek

Farby podkladu a číslic sa líšia podľa objemovej triedy motocykla a podľa druhu podniku: podrobnosti budú uvedené vo Zvláštnych ustanoveniach každého podujatia. Farby musia byť matné podľa stupnice RAL, t.j.:

čierna	9005
žltá	1003
červená	3020
zelená	6002
biela	9010

Povinné farebné kombinácie:

WEC	Enduro 1	čierny podklad	biele čísla
	Enduro 2	červený podklad	biele čísla
	Enduro 3	žltý podklad	čierne čísla
	Enduro Junior	zelený podklad	biele čísla
ISDE	World Trophy	červený podklad	biele čísla
	Junior World Trophy	zelený podklad	biele čísla
	Clubs	žltý podklad	čierne čísla

55.13.

Čísła musia byť aplikované na každý motocykel poriadateľom počas preberania. Používanie číselnej tabuľky je povinné a jazdec, ktorý počas súťaže odstúpi musí ihneď tabuľku odstrániť.

01.56. Osvetlenie, výstražné zariadenia, rýchlomery

Motocykle a ich vybavenie musí plne zodpovedať národným predpisom pre cestnú premávku v krajine v ktorej je vozidlo registrované, ako i ďalším pravidlám špecifikovaným vo zvláštnych ustanoveniach. Elektrický generátor musí

byť nepretržite v činnosti; musí dodávať prúd o správnom napätí počas celej doby súťaže aj pri záverečnej kontrole. Elektrické vedenie musí byť istené.

01.63 Palivo, palivo -olejové zmesi

Všetky motocykle musia používať bezolovnatý benzín, tak ako je tento termín všeobecne chápaný

63.01

Fyzikálne vlastnosti bezolovnatého benzínu

63.01.1

Bezolovnatý benzín musí zodpovedať špecifikáciám FIM.

63.01.2

Bezolovnatý benzín bude špecifikáciám FIM zodpovedať pokiaľ:

a) má nasledujúce vlastnosti

Vlastnosti	Jednotka	Minimum	Maximum	Zpôsob testovanie
ROM		9,0	102,000	ISO 5164
MON		85,0	90,000	ISO 5163
Kyslík	% m/m		2,700	STMD 5622 ASTM D 4815 (1)
Dusík	% m/m		0,200	ASTM D 4629
Benzen	% m/m		1,000	EN 238
RVP	kPa		90,000	EN 12
Olovo (Pb)	g/liter		0,005	EN 237 (2)
Hustota pri 150 C	Kg/m ³	720,0	780,000	ASTM D 4052
Oxidačná stabilita	minúty	360		ASTM D 525
Prítomnosť gumy	mg/100 ml		5,000	EN ISO 6246
síra	Mg/kg		150,000	ASTM D 5453
Korózia medi pomer			C1	ISO 2160
Destilácia				ISO 3405
E pri 700 C	% m/m	15,0	50,000	ISO 3405
E pri 1000 C	% m/m	46,0	71,000	ISO 3405
E pri 1800 C	% m/m	75,0		ISO 3405
Konečný bod varu	0 C		215,000	ISO 3405
Destilačný zostatok	% v/v		2,000	ISO 3405
Vzhľad		Jasne číry		Vizuálna kontrola
Olejofíny	% v/v		18,000	ASTM D 1319 (3)
Aromaty	% v/v		42,000	ASTM D 1319 (3)
Celkové diolefiny	% m/m		1,000	CMS/HPLC

Poznámky:

(1) - Metódy GC/MS môžu byť tiež použité k úplnému stanoveniu stôp GC.

(2) - Zhora uvedené maximálne hodnoty olefinov a aromatických látok sa upravujú pre obsah oxidačných látok v palive podľa článku 13.2. ATM D 1319: 1998

(3) - Celkový súčet jednotlivých uhľovodíkových komponentov prítomných v koncentráciách nižších než 5% m/m tvorí najmenej 30% m/m paliva. Testovacou metódou je plynová chromatografia a / alebo GC/MS.

(4) - Celková koncentrácia naftenátov, olefinov a aromatických látok klasifikovaných podľa uhlíkového čísla nesmie prekročiť nasledujúce hodnoty

% m/m	C4	C5	C6	C7	C8	C9+
Naftenáty	0	5	140	10	10	10
Olefiny	5	20	20	15	10	10
Aromatické látky	-	-	1,2	35	35	30

Celková koncentrácia bicyklových naftenátov a bicyklových olefinov nesmie byť vyššia než 1% (m/m). Testovacou metódou je plynová chromatografia.

d) Sú povolené len nasledujúce oxidačné látky:

metanol, etanol, isopropyl alkohol, isobutyl alkohol, metyl terciálny butyl eter, etil terciálny butyl eter, terciálny amil mathyl eter, di-isopropyl eter, n-propyl alkohol, teriálny butyl alkohol, n-butyl alkohol, sekundárny butyl alkohol.

e) Horčík nieje dovolený v koncentrácií vyššej než 0,005 g/l. V súčasnej dobe je to iba pre prekrytie možného znečistenia inými palivami. Palivo nesmie obsahovať žiadnu látku, ktorá je schopná exotermickej reakcie pri absencii vzdušného kyslíku.

f) Pre oleje používané v zmesiach pre dvojtaktné motory platia nasledujúce tolerancie k povoleným špecifikáciám paliva:

- hustota pri 15° C plus/mínus 30 kg/m³

- zbytky pre destiláciu sa nekontrolujú

63.03. Vzduch

Ako okysličovadlo zmesi s palivom môže byť použitý iba atmosferický vzduch.

63.04. Predbežné testy

63.04.1

FIM môže požiadať o testy paliva pred / alebo počas jeho dodania na športové podujatie, pri ktorom bude toto palivo používané.

63.04.2

FIM môže vyzvať akúkoľvek osobu alebo organizáciu, ktorý budú potencionálnym dodávateľom paliva, k predloženiu vzorky paliva pre test overujúci jeho špecifikáciu.

63.05. Palivové testy

63.05.1

Pri podujatiach pod záštitou FIM môžu byť palivové testy robené kdekoľvek a kedykoľvek v priebehu týchto podujatí.

63.05.2

Sekretár CTI má po konzultácii so zodpovedajúcim technickým komisárom výhradné právo pre nariadenie vykonania testov paliva v priebehu medzinárodných pretekov.

Takéto nariadenie musí byť v písomnej forme (Príkaz k testu paliva), ktoré musí byť doručené prezidentovi jury pred pretekom. Prezident jury musí odovzdať Príkaz k testu paliva hlavnému technickému komisárovi preteku, ktorý je zodpovedný za prevedenie testu paliva.

Príkaz testu paliva musí obsahovať:

- (a) kritéria (ktoré môžu byť námatkové) pre výber motocykla, z ktorých budú odobraté vzorky,
- (b) činovníci, ktorí musia zariadiť prevádzanie testu
- (c) najmenej 3 vlastnosti špecifikované v Článkoch 63.01. ktoré budú testom kontrolované, alebo iba jednu vlastnosť pri použití schválených „rýchlo testov“ ASTM alebo „metódy testov na mieste“ pre zistenie iba jednej vlastnosti vzorky paliva.

63.05.3

Palivové testy musia byť prevedené v súlade s Príkazom testu paliva a musí vyhovovať:

- a) vzorky môže odobrať menovaná osoba
- b) nádoby na prechovanie vzorky musia byť:
 - čisté a z pevného, a z benzínom nereagujúceho a nepriepustného materiálu.
 - vybavené plombovacím uzáverom
 - mať možnosť identifikácie
- c) zariadenie používané pre odber paliva z motocyklov musí byť čisté a vyrobené z materiálu nereagujúcim s benzínom
- d) FMNR (Národná motocyklová federácia) musí zaistiť, aby bolo k dispozícii najmenej 12 nádob (12 x po 1 litre)
- e) každá vzorka musí byť rozdelená na dve časti a naliata do dvoch samostatných nádob (2 vzorky po maximálne 1 litre). Každá vzorka môže byť najskôr testovaná na jednu z vlastností použitím schválenej metódy ASTM testov na mieste. Výsledky získané takýmto testom musia byť okamžite odovzdané medzinárodnej jure. Nádoby musia byť zapečatené a označené odkazom na motocykel, z ktorého bola vzorka odobratá. Informácie musia byť zapísané na certifikát (Certifikát vzorky paliva FIM), ktorý musí uvádzať dátum, miesto, čas odobratia vzorky, označenie motocykla, z ktorého bola vzorka odobratá a meno jeho jazdca.
- f) Obe vzorky (vzorka A, vzorka B) musia zostať pod kontrolou technického komisára. Jazdec alebo predstaviteľ jazdca / tímu musí podpísať Certifikát vzorky paliva FIM ako svedok, že vzorka bola odobratá a musí mu byť odovzdaná kópia certifikátu.
- g) Po skončení športového podujatia musí technický komisár doručiť obe vzorky (vzorka A a vzorka B) kuriérovi s oprávnením FIM, prezidentovi jury alebo technickému komisárovi. Technický komisár musí vrátiť kópiu Certifikátu vzorky paliva, podpísanou kuriérom, prezidentovi jury.
- h) oprávnený kuriér musí doručiť obe vzorky (vzorku A a vzorku B) spoločne s kópiami príslušných Certifikátov vzorky paliva do FIM povereného laboratória, kde musia byť testované v súlade so štandardnými vedeckými postupmi.
- i) Výsledky získané takýmto testmi musia byť pripojené ku kópii Certifikátu vzorky paliva laboratória a doručené na FIM čo najskôr, ihneď ako sú známe výsledky.
- j) V prípade, že výsledky nezodpovedajú pravidlám, FIM musí čo najskôr po obdržaní výsledkov upozorniť:
 - i) príslušného jazdca alebo predstaviteľa tímu.
 - ii) príslušnú FMNR (Národnú motocyklovú federáciu)
 - iii) prezidenta jury príslušného športového podujatia.

63.05.4

FIM môže autorizovať jedno alebo viac laboratórií k testom paliva. Táto autorizácia musí byť v písomnej forme.

63.05.5

Jura môže nariadiť prevedenie testov paliva v priebehu akéhokoľvek Príkazu pre test paliva, ktorý musí byť doručený technickému komisárovi. Takýto príkaz pre test paliva má rovnakú autoritu ako keby bol vydaný sekretárom CTI podľa článku 63.05.2. a 63.05.3.

63.05.6

Pri testoch podľa čl. 63.04 musí testované palivo spĺňať všetky vlastnosti špecifikované v čl. 63.01.

63.05.7

Pri testoch podľa čl. 63.05.2 a 63.05.5 musí testované palivo spĺňať vlastnosti špecifikované v zodpovedajúcich Príkazoch testu paliva.

63.06. Náklady na palivové skúšky

63.06.1

Náklady na test paliva prevádzané podľa čl. 63.04.1 , 63.04.2 a 63.05.2 hradí FIM.

63.06.2

Náklady na test paliva prevádzané podľa čl. 63.05.5 hradí organizátor podujatia.

63.06.3

V prípade testu paliva nariadeného Jurov na základe protestu, musí strana, ktorá v proteste neuspje, niesť všetky náklady testu paliva a / alebo takú časť nákladov ktorú určí jura.

63.07. Skladovanie paliva

63.07.1

Pri medzinárodných pretekoch, kde je používané palivo dodávané organizátorom, musia byť oficiálne určené a kontrolované miesta pre skladovanie paliva. Mimo týchto miest môže byť skladované iba v kovových nádobách.

63.07.2

Maximálne 60 litrov v tesne uzavretej nádobe môže byť skladované v depe účastníka okrem normálneho množstva, ktoré spotrebuje nádrž jeho motocyklu. Pre podujatiach Endurance je pre doplňovanie paliva povolené zariadenie pre rýchle dopĺňanie paliva (napr. plniaca veža).

63.07.3

Oficiálne skladovacie miesto pre skladovanie čerpanie paliva musí zodpovedať stavebným predpisom. Požiarne vybavenie, ochranné zariadenia a obsluha musí spĺňať požiadavky miestnymi orgánmi a zákonmi.

63.07.4

Organizátor musí mať k dispozícii pre každého pretekára v priestore depa hasiaci prístroj veľkosti a typu v súlade s miestnymi zákonmi.

01.65 Výbava a ochranný odev

Odev a obuv

Pri tréningu a pri závode musia mať jazdci a spolujazdci nasledujúci odev a obuv.

65.01.

Jazdci musia mať na sebe ochranný odev z tkaniny alebo kože, topánky siahajúce ku kolenám a rukavice z kože alebo ekvivalentného materiálu.

65.05.

Materiály musia byť skúšané a overené oficiálnym vedeckým ústavom, pričom bude braná do úvahy odolnosť voči ohňu a opotrebenie všetkých častí oblečenia, prichádzajúcich do priameho styku s pokožkou. Odev musí byť nehorľavý a môže byť schválený FMN.

65.07 Materiál rovnocenný koži

Nasledujúca charakteristika materiálu musí byť prinajmenšom rovnocenná 1,5 mm hovädzej koži (materiál v celku):

65.07.1

Schopnosť spomaľovať šírenie ohňa.

65.07.2

Odolnosť voči oteru.

65.07.3

Koeficient trenia voči všetkým druhom asfaltu.

65.07.4

Schopnosť pohlcovať pot.

65.07.5

Lekárska skúška - netoxičnosť a nealergičnosť.

65.07.6

Netaviteľnosť materiálu.

65.07.7

Oblečenie s iných materiálov ako je koža musí byť označené nálepkou alebo vosačkou s označením Zodpovedá pravidlám FIM. Toto označenie musí byť vyšíť a/alebo trvalým spôsobom pripevnené k odevu.

65.08.

Národné motocyklové federácie, ktoré schvaľujú ochranný odev, musia predložiť osvedčenia skúšobného ústavu na FIM pre zaznamenanie. Ak si to vyžiada FIM, musia byť obleky označené schvaľovacou značkou FMN.

01.67. Ochranná prilba

Každý účastník tréningu a preteku musí nosiť ochrannú prilbu. Prilba musí byť riadne upravená, musí dobre sedieť a byť v dobrom stave. Prilba musí mať podbradný sťahovací remienok „upevňovací systém“. Prilby konštruované s vnútornou skorepinou z viacej ako jedného kusu sú dovolené za predpokladu, že prípade nebezpečenstva môžu byť rýchlo a jednoducho zložené z hlavy iba uvoľnením alebo prerezaním podbradného sťahovacieho remienku.

Všetky prilby musia byť označené jednou z oficiálnych medzinárodných značiek podľa čl. 01.07 FMN môže navyše požadovať použitie vlastnej značky pre svojich jazdcov.

Nedodržanie vyššie uvedeného predpisu sa trestá vylúčením.

01.69 Špecifikácie - Kontrola prilieb

69.01

Technický komisár musí skontrolovať pred začiatkom tréningu a preteku, že všetky prilby zodpovedajú technickým požiadavkám.

69.02

Ak prilba nezodpovedá technickým požiadavkám a je pokladaná za závadnú, technický komisár musí odstrániť všetky schvaľovacie značky a vziať prilbu do úschovy až do konca podujatia. Jazdec musí predložiť technickému komisárovi ku kontrole inú prilbu. Po nehode pri ktorej došlo k nárazu, musí byť prilba predložená technickému komisárovi k preskúšaniu.

69.03

Všetky prilby musia byť neporušené a ich základná štruktúra nemôže byť zmenená.

69.04

Skôr ako jazdec odštartuje na tréningu musí technický komisár skontrolovať:

69.04.1

Že prilba sedí pevne na jazdcovej hlave

69.04.2

Že má pevne zatiahnutý záchytný systém, nemôže skĺznuť cez bradu jazdca.

69.04.3

že nie je možné stiahnuť prilbu cez hlavu jazdca ťahom za zadnú časť prilby. (obr.U)

01.07 Uznané medzinárodné schvaľovacie značky

Európa ECE 22-05 „P“, „NP“ alebo „J“

Veľká Británia BS 6658 GRADE A & B

Japonsko JIS T 8133:2000 (Japonsko)

USA SNELL M 2000

(viď. národné a medzinárodné normy pre prilby v prílohe)

01.71 Ochrana očí

Nosenie dioptrických okuliarov, ochranných okuliarov, clôn pri ochranných prilbách a jednorázových krytov je povolené. Materiál použitý na okuliare a chrániče očí musí byť netrieštivý. Clony nemôžu byť neoddeliteľnou súčasťou ochrannej prilby. Nesmie byť použitá ochrana očí ktorá je viditeľne poškodená. (poškrabaná a pod.)

01.73 Národné farby prilieb

Krajina FMN	Farba	
Andorra	FMA	Bielo-modré zvislé pruhy, priečne žlté červené pásy
Argentína	CAMOD	Biela s modrým vodorovným pruhom
Austrália	MA	Tmavozelená so zlatými pruhmi a zlatým klonom na oboch stranách
Belgicko	FMB	Žltá
Brazília CBM		Žltá a zelená
Bulharsko	BMF	Zelená a červená
Česká repub.	ACCR	Modrá s červeno-bielo - modrým okrajom
Čína	CMSA	Červená a žltá
Dánsko DMU		Červená a biela
Fínsko	SML	Biela s modrým krížom
Francúzsko	FFM	Modrá
Holandsko	KNMV	Oranžová
Chile	FMC	Červená s modrým pruhom a žltými hviezdami.
Írsko	MCUI	Zelená a oranžová
Taliansko	FMI	Červená s jedným zeleným a jedným bielim pruhom
Japonsko	MFJ	Biela s červeným kruhom na vrchu
Južná Afrika	MSA	Biela s oranžovým a modrým pruhom
Juhoslávia	AMSJ	Modrá s červeným pruhom

Kanada	CMA	Biela, tri červené javorové listy, jeden vpredu a po stranách
Keňa	KMSF	Čierna, červená, zelená s bielymi prúžkami a menom Keňa po stranách
Luxembursko	MUL	Purpurová
Maďarsko	MAMS	Červená zelená
Mexiko	FMM	Biela so zeleným a červeným okrajom
Monako	MCM	Modrá a biela
Nemecko	DMSB	Biela s červeným okrajom
Nórsko	NMF	Červená a modrá
Nový Zéland	MNZ	Biela, vpredu s čiernim kiwi
Peru	FPEM	Červená vpredu pruhu šírky 75 mm a modro-žltý šachovnicový okraj
Poľsko	PZM	Biela s červeným pruhom
Portugalsko	FMN	Biela
Rakúsko	OeAMTC	Červená, čierny pruh 60 mm, znak OeAMTC v bielom poli vpredu
Rumunsko	FRM	Čierna so zvislým modrým pruhom
Rusko	MFR	Biela s červeným okrajom a zvislým červeným pruhom a hviezdou
Grécko	ELPA	Biela s modrým okrajom
San Marino	FSM	Biela s modrým znakom San Marína
Slovensko	SMF	Modrá červená a biela
Španielsko	RFME	Žltá a červená
Švédsko	SVEMO	Modrá a žltá
Švajčiarsko	FMS	Červená s bielym krížom
Uruguaj	FUM	Svetlo modrá
USA	AMA	Modrá s dvomi bielymi pruhmi
Veľká Británia	ACU	Zelená

Pre držiteľa svetových alebo národných titulov majstra sa povoľuje stredný pruh šírky 50 mm v národných alebo dúhových farbách, prebiehajúcich spredu do zadu cez vrchol prilby.

V podujatiach, kde sú závody národných družstiev musia byť prilby všetkých členov družstva rovnakú farbu a po stranách národnú vlajku alebo znak v štvorci 75 mm x 75 mm.

01.75 Znak FIM

Za určitých okolností môže FIM dovoliť používanie znakov FIM na určitom vybavení a to preto, aby bolo zrejmé, že toto vybavenie zodpovedá požiadavkám FIM. Pokiaľ je toto oprávnenie udelené a je označená výbava v dobrom stave, potom znak slúži ako záruka zhody s normou stanovenou FIM.

01.76 Jazdecké čísla

Štartovné čísla vo forme návleku musia zodpovedať nasledovnému:

76.01

Musia byť použité čierne čísla na bielom podklade

76.02

Plocha, na ktorej sú čísla vyčistené 25 x 25 mm

76.03

Výška číslic 15 cm

76.04

Šírka číslic 6 cm

76.05

Šírka písma 2 cm

76.06

Iba priestor mimo plochy 25 x 25 cm môže byť použitý pre reklamu

76.07

Návleky vyrobené s plastického materiálu nie sú dovolené

V prípade rozporu v čitateľnosti čísla s konečnou platnosťou rozhodne hlavný technický komisár.

01.77 Kontrola

77.01 Previerka - Všeobecne

77.01.1

Hlavný technický komisár sa musí dostaviť na športové podujatie najmenej jednu hodinu pred začiatkom technickej previerky. O svojom príchode musí informovať riaditeľa preteku, prezidenta JURY a CT delegáta, ak sú prítomní.

77.01.2

Musí zaistiť aby všetci technický komisári vymenovaný pre podujatie, vykonávali správne svoju prácu. Musí vymenovať technických komisárov pre jednotlivé miesta pre pretek, tréning a záverečnú kontrolu.

77.01.3

Technická prehliadka bude prevedená až po predložení formuláru technickej špecifikácie motocykla usporiadateľom (formálna previerka)

77.01.4

Jazdec alebo jeho mechanik sa musí dostaviť so strojom k technickej kontrole v termíne stanovenom no zvláštnych ustanoveniach.

77.01.5

Jazdci sa musia k technickej prehliadke dostaviť osobne.

77.01.6

Hlavný technický komisár musí informovať riaditeľa podujatia / prezidenta JURY o výsledku technickej kontroly. Hlavný technický komisár zostaví zoznam prevzatých motocyklov a predloží je riaditeľovi preteku.

77.01.7

Hlavný technický komisár môže v každej dobe preskúšať ktorúkoľvek časť na prevzatom motocykli.

77.02

Riaditeľ preteku môže zakázať účasť v tréningu alebo preteku každému kto sa nechová podľa predpisov aj každému jazdcovi ktorý sa môže stať nebezpečenstvom pre ďalších účastníkov alebo divákov.

77.02.1

Technická kontrola musí byť prevedená nasledujúci spôsobom:

Šesťdňová : dva dni pred prvým štartom

Majstrovstvá sveta a ostatné dvojdenné Endurá: 1 deň pred štartom

77.02.2

technická kontrola musí byť prevedená podľa harmonogramu uvedeného v Zvláštnych ustanoveniach podujatia.

77.02.3

Jazdec musí osobne predviesť čistý motocykel, predpísanú prilbu a riadne vyplnenú a potvrdenú technickú kartu.

77.02.4

Jazdec môže predviesť iba jeden motocykel.

77.02.5

Najskôr musí byť vykonaná skúška hluku. Tlmič výfuku musí byť označená farbou. Hladina hluku musí byť zaznamenaná v technickej karte.

77.02.7

Celková inšpekcia motocyklu musí byť vykonaná v súlade s Pravidlami FIM. Prevzaté motocykle musia byť označené podľa ustanovenia čl. 061.44 alebo 062.23 Športových poriadkov FIM pre ENDURO.

77.02.8

Jazdci musia potvrdiť svoj súhlas podpísaním záznamu. Stroje potom budú umiestnené do uzavretého parkoviska.

77.02.9

Ihneď po technickej previerke musí hlavný technický komisár predložiť riaditeľovi súťaže zoznam prevzatých jazdcov a motocyklov s hladinami hluku.

77.02.10

Počas podujatia v priestoroch pre príjazd a odjazd musí technický komisár kontrolovať opravy a výmeny vykonávané na strojoch. Musí kontrolovať, že nebola poskytnutá žiadna cudzia pomoc. Taktiež musí kontrolovať stav motocyklov.

77.02.11

V jednotlivých časových kontrolách musí technický komisár kontrolovať opravy a inú technickú pomoc. Musí taktiež kontrolovať značenie motocyklov (plombu na ráme), aby sa presvedčil že nedošlo k výmene motocykla počas súťaže.

77.02.12

V cieľi na konci každého dňa musí technický komisár prekontrolovať všetky časti a stav motocyklov. Jazdec môže získať 30 minút navyše, ale iba na výmenu alebo opravu tlmiča výfuku.

77.02.13

V cieľi na konci súťaže musia byť prekontrolované všetky označené diely na motocykloch. Po kontrole musí byť motocykel na 30 minút umiestnený v uzavretom parkovisku pre prípad protestu alebo ak je požadovaná ďalšia kontrola.

77.05 Nebezpečné motocykle.

Ak počas tréningu alebo preteku uvidí technický komisár, že niektorý motocykel má chybu ktorá by sa mohla stať nebezpečnou pre ostatných jazdcov, oboznámi o tom ihneď riaditeľa podujatia alebo jeho zástupcu. Je ich povinnosťou vylúčiť takýto motocykel z tréningu alebo preteku.

01.79 Kontrola hluku

Hluk bude kontrolovaný podľa limitov uvedených v čl. 79.11

79.01

Meranie sa vykonáva mikrofónom umiestneným 50 cm od výfukového potrubia pod uhlom 45o meraného od osi vyústenia trubky vo výške výfukového potrubia, ale najmenej 20 cm nad zemou. Ak to nie je možné mikrofón bude umiestnený pod 45o uhlom smerom nahor.

79.02

Motocykle, ktoré nemajú prevodovku s neutrálom musí byť počas hlukovej skúšky na stojane.

79.03.

Tlmiče hluku budú pri kontrole označené a nieje dovolené ich po previerke meniť s výnimkou výmeny tlmiča za náhradný, ktorý bol rovnako prekontrolovaný a označený.

79.04

Jazdec musí držať motor v chode bez zaradeného prevodového stupňa a zvyšuje otáčky motora do predpísanej výšky. Meranie sa vykonáva po dosiahnutí predpísanej úrovne otáčok

79.05

Otáčky závisia na strednej piestovej rýchlosti, zodpovedajúcej zdvihu motora. Otáčky sú vyjadrené nasledujúcim vzťahom:

$$N = \frac{30000 \times \text{cm}}{l}$$

N - predpísané otáčky

cm - stredná piestová rýchlosť v m/s

l - zdvih v mm

79.06 Hodnoty otáčok pre meranie hluku

Zdvih	Otáčky	Zdvih	Otáčky	Zdvih	Otáčky	Zdvih	Otáčky
30	13000	48	8125	66	5909	84	4643
31	12850	49	7959	67	5820	85	4588
32	12187	50	7800	68	5735	86	4535
33	11818	51	7647	69	5652	87	3750
34	11470	52	6346	70	5571	88	4483
35	11142	53	7358	71	5492	89	4382
36	10833	54	7222	72	5416	90	4333
37	10540	55	7090	73	5342	91	4286
38	10263	56	6964	74	5270	92	4239
39	10000	57	6842	75	5200	93	4194
40	9750	58	6724	76	5132	94	4149
41	9512	59	6610	77	5065	95	4105
42	9285	60	6500	78	5000	96	4063
43	9069	61	6393	79	4937	97	4021
44	8863	62	6290	80	4875	98	3980
45	8666	63	6290	81	4815	99	3939
46	8478	64	6093	82	4756	100	3900
47	8297	65	6000	83	4699		

79.07

Hladina hluku u viacvalcových motorov sa meria na konci každého výfuku.

79.08

Motocykel ktorý nesplní tieto limity môže byť predvedený druhý krát.

79.09

Pri predvedení stroja musí byť zdvih vyrazená na jasne viditeľnom mieste kľukovej skrine.

79.11 Platné hlukové limity

pre Enduro a Šesťdennú max. 94 dB/A merané pri cm = 11 m/s

79.12

Okolitý hluk pri kontrole nemôže prekročiť 80 dB/A v okruhu 5 m od motora.

79.13

Použitie prístroje pre kontrolu hluku musia zodpovedať medzinárodnej norme IEC 651, typ 1 alebo typ 2. Hlukomer musí byť vybavený zariadením pre kontrolu a zoradenie v priebehu použitia.

79.14

Prístroj musí byť nastavený na „SLOW“ (pomalú) citlivosť.

79.15

Vzhľadom k vplyvu teploty na hlukové skúšky sú všetky čísla správne pri 20o C . Pri teplote pod 10oC bude uplatnená tolerancia +1 dB/A, kontrola pri teplote pod 0o C bude tolerancia +2oC.

79.17 Kontrola hluku počas podujatia

Pri podujatí, kde je vyžadovaná kontrola hluku v jeho priebehu musí stroj zodpovedať limitom bez tolerancií podľa čl. 79.15.

01.80 Inštrukcie pre použitie hlukomeru

80.01

Komisár merania hluku (NCO) sa musí dostaviť na podujatie dostatočne včas, aby prejednal s riaditeľom podujatia a ostatnými technickými komisármi vhodné stanovisko a podmienky merania.

80.02

Zariadenie pre meranie hluku musí byť vybavené kalibráciou, ktorá musí byť použitá tesne pred začiatkom merania a vždy pred každým testovaním, ak by mohlo dôjsť k disciplinárnym sankciám.

Pre prípad poruchy je nutné mať k dispozícii dve meracie zariadenia.

80.03

Pred testovaním by mal komisár NCO, ak je to možné, nadviazať kontakt s max. dvoma držiteľmi FIM licencie výrobcov alebo manažérmi majúci hlukomery s kalibráciou k odsúhlaseniu presnosti oficiálneho hlukomeru.

80.04

Skúšky sa nevykonávajú v daždi alebo za nadmernej vlhkosti. Motocykle považované za nadmerne hlučné musia byť skúšané individuálne.

80.05

V prípade silného vetra by mali motocykle stáť prednou časťou v smere vetra (mechanický hluk bude odviaty preč od mikrofónu).

80.06

Musí byť použitá „SLOW“ citlivosť prístroja.

80.07

Na hlukomery musí byť nastavená A- váženosť.

80.08

Nameraná hodnota sa zaokrúhli smerom nadol, t.j. 93,9 dB/A = 93 dB/A

80.09

Hlukomer typ A - odpočítať 1 dB/A

Hlukomer typ B - odpočítať 2 dB/A

80.10

Teplota okolia

pod 10oC - odpočítať 1 dB/A

pod 0oC - odpočítať 2 dB/A

01.81 Meranie času

Od 1.1.1993 je za meranie času zodpovedný športový komisár.

01.83 Doplnujúce špecifiká pre preteky štvorkoliek

01.83 Štvorkolky

83.01 Definícia

Zodpovedá čl. 01.07 (Triedy), Skupina G - Štvorkolky

83.02 Typ motocykla

Pokiaľ ide o značku, konštrukciu alebo typ motocykla neexistujú žiadne iné obmedzenia ako ďalej uvedené. Objem valcov musí byť min. 250 max. 350 ccm. (max. 2 valce) a 500 ccm (1 valec). Poháňané môžu byť iba zadné kolesá, zadná náprava musí byť nedelená.

83.03 Kolesá

Ráfik kolesa môže mať priemer max. 12" . Neexistujú žiadne obmedzenia veľkosti predného kolesa. Je zakázané používať koleso s hrotmi.

Kolesá musia byť chránené dobrými blatníkmi z mäkkého syntetického materiálu. Každé koleso musí byť brzdené. Predné brzdy musia byť ovládané páčkou namontovanou na riadidlá a zadné brzdy pravou nohou. Ak je zadná os pevná stačí pre zadné kolesá jedna brzda.

83.04 Pneumatiky - platí čl. 01.49

Lopatkové alebo traktorové pneumatiky a/alebo pneumatiky s kockami vyššími ako 19,5 mm sú zakázané.

83.05 Celková šírka

Šírka musí byť 1300 mm.

83.06 Ochrana

Ochranný oblúk musí byť umiestnený za sedadlom. Ochranný oblúk musí mať takú dĺžku a šírku, aby bezpečne zakryl zadnú nápravu a zadnú časť reťazového kolesa.

Medzi kolesami musí byť po oboch stranách namontovaný vo výške hriadeľa kolies ochranný rám, aby zabránil vzájomnému zakliesneniu kolies vozidla. Z rovnakého dôvodu musí byť namontovaný podobný rám vpredu i vzadu. Ochranný rám pod

stúpačkami musí byť doplnený doskou s výstužou zo sklenených vlákien, plechom alebo oceľovým sitom s okami max. rozmeru 50 x 50 mm tak, aby jazdec pri jazde nemohol stúpiť medzi kolesá.

83.07

Riadidlá a ovládacie páčky - platí čl. 01.33. a 01.35.

83.07

Ovládanie plynu - platí čl. 01.37.

83.09

Hluk - platí čl. 01.79.

83.10. Číselné tabuľky

Pre číselné tabuľky platia tieto pravidlá:

83.10.1

Jedna tabuľka musí byť upevnená k prednej časti stroja vo výške svetlometu smerom dopredu.

83.10.2

Na zadom blatníku musí byť umiestnená na každej strane jedna tabuľka.

83.10.3

Jedna tabuľka musí byť umiestnená na zadnom nárazníku.

83.10.4

Tabuľky musia mať žltý podklad a číslice čierne, ktoré musia byť umiestnené v strede tabuľky a pokiaľ možno zvisle. Rozmery vid'. čl. 01.55.

83.10.5

Jazdec musí mať štartovné číslo na svojom tričku alebo návleku.

83.11 Ochranná prilba a oblečenie - platí čl. 01.65. až 01.71.

83.12 Všeobecné ustanovenia

Vozidlo musí byť v perfektnom stave a musí vyhovieť požiadavkám technického komisára.