



SLOVENSKÁ MOTOCYKLOVÁ FEDERÁCIA
TECHNICKÁ KOMISIA



TECHNICKÉ PREDPISY FIM

MOTOKROS

2025

Slovenský preklad

Obsah

01.01	ÚVOD.....	2
01.03	VOĽNOSŤ KONŠTRUKCIE.....	2
01.05	KATEGÓRIE A SKUPINY MOTOCYKLOV	2
01.07	TRIEDY	3
01.11	MERANIE OBJEMU VALCOV.....	4
01.17	PREPLŇOVANIE	5
01.18	TELEMETRIA	5
01.19	HMOTNOSŤ MOTOCYKLA.....	6
01.21	STANOVENIE ZNAČKY MOTOCYKLA	7
01.23	DEFINÍCIA PROTOTYPU.....	7
01.25	VŠEOBECNÉ ŠPECIFIKÁCIA.....	7
01.26	DEFINÍCIA RÁMU SÓLO MOTOCYKLA.....	9
01.27	ŠTARTOVACIE ZARIADENIE	9
01.28	PALIVOVÁ NÁDRŽ.....	9
01.29	KRYT PREVODOVEJ REŤAZE	10
01.31	VÝFUKOVÉ POTRUBIE A TLMIČ VÝFUKU	10
01.33	RIADIDLÁ	12
01.35	OVLÁDACIE PÁČKY	12
01.37	OVLÁDANIE PLYNU	13
01.39	STÚPAČKY.....	13
01.41	BRZDY	14
01.40	BLATNÍKY A OCHRANA KOLIES.....	14
01.45	KAPOTÁŽ	15
01.46	PÉROVANIE	15
01.47	KOLESÁ, RÁFIKY A PNEUMATIKY	15
01.49	PNEUMATIKY	15
01.50	DOPLŇUJÚCE ŠPECIFIKÁCIE PRE ELEKTRICKÉ MOTOCYKLE	16
01.51	DOPLŇUJÚCE ŠPECIFIKÁCIE PRE SUPERMOTO	16
01.52	DOPLŇUJÚCE ŠPECIFIKÁCIE PRE ŠTVORKOLKY - QUADY	17
01.53	DOPLŇUJÚCE ŠPECIFIKÁCIE PRE MOTOCYKLE S POSTRANNÝM VOZÍKOM.....	20
01.55	ČÍSELNÉ TABUĽKY	21
01.63	PALIVÁ A MAZIVÁ	22
01.65	OCHRANNÝ ODEV A VÝBAVA JAZDCA POČAS TRÉNINGOV A PRETEKOV.....	23
01.67	OCHRANNÁ PRILBA	26
01.69	KONTROLA PRILIEB - INŠTRUKCIE	26
01.70	UZNANÉ MEDZINÁRODNÉ SCHVAĽOVACIE ZNAČKY	27
01.73	NÁRODNÉ FARBY PRILIEB	29
01.75	ZNAK FIM	31
01.76	JAZDECKÉ ČÍSLA – NÁVLEKY	31
01.77	TECHNICKÁ KONTROLA - PREBERANIE.....	33
01.78	NEBEZPEČNÉ MOTOCYKLE.....	38
01.79	KONTROLA HLUKU	38
01.82	ŠPECIFIKÁCIE PRE SNEŽNÉ SKÚTRE	38
	DIAGRAMY.....	41

Akékoľvek zmienky na mužské pohlavie v tomto dokumente sú uvedené iba kvôli zjednodušeniu a vzťahujú sa tiež na ženské pohlavie, pokiaľ kontext nevyžaduje inak.

01.01 ÚVOD

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

01.03 VOL'NOSŤ KONŠTRUKCIE

Motocykel musí vyhovovať požiadavkám predpisom FIM, Zvláštnym Ustanoveniam, ako i určitým špecifickým podmienkam, ktoré môže FIM požadovať pre určité podujatia. Neexistujú žiadne obmedzenia, pokiaľ ide o značku, konštrukciu alebo druh motocykla, používaných pri podujatiach.

Všetky sólo motocykle (Skupina A1) 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 športových podujatiach a pokusoch o rýchlostný rekord.

V zásade je zakázané, aby rôzne kategórie, skupiny a triedy štartovali v rovnakých pretekoch, pokiaľ Zvláštne Ustanovenie nestanovia inak.

Kategória I

Motocykle poháňané pôsobením jedného kolesa v styku so zemou.

Kategória II

Špeciálne motocykle poháňané pôsobením dvoch kolies v styku so zemou, ale nespádajúcich do Kategórie I.

Skupina A1 - Sólo motocykle

Dvojkolesové motocykle tvoriace na zemi jednu stopu.

Skupina B1

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

Skupina B2

Motocykle s tromi kolesami, tvoriace na zemi dve alebo tri stopy v smere jazdy, s trvalo pripojeným postranným vozíkom, tvoriacim s motocyklom úplnú integrálnu jednotku. Pri troch stopách motocyklových kolies nesmú byť stredové čiary dvoch stôp tvorené motocyklom vzdialené viac než 75 mm. Stopa je určená pozdĺžnou stredovou čiarou každého kolesa vozidla v smere jazdy.

Kategória III

Špeciálne motocykle poháňané pôsobením viacerých kolies v styku so zemou.

Skupina C - Špeciálne dvojkoľosové motocykle s poháňanými dvoma kolesami

Skupina D - Špeciálne trojkoľosové motocykle s poháňanými dvoma kolesami

Skupina E - Snežné skútre

Skupina F - Šprintery a dragstery

Skupina G - Štvorkolky (Quad) **poháňané pôsobením dvoch kolies**

Skupina J - Elektrické vozidlá (Pozri čl. 01.50)

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 (hoci vid'. čl. 032.3.2 športových poriadkov motokros).

Kategória I**Skupina A1 – sólo motocykle**

Trieda		Nad ccm	Do ccm
50		-	50
65		50	65
85	2T	65	85
	4T	85	150
100		85	100
MX2	2T	100	125
	4T	175	250
175		125	175
MXGP	2T	175	250
	4T	290	450
350		250	350
750		500	750
1000		750	1000
1300		1000	1300

Poznámka: pre Triedy 50,65,85,100 a 125 ccm sú povolené iba jednovalcové motory.

Skupina B1, B2 - Sajdkáry

Nad 350 ccm do maximálne 750 ccm pre dvojdobé motory a maximálne 1000 ccm pre štvordobé jednovalcové a dvojvalcové motory.

Kategória II

Skupina E - snežné skútre

Trieda	nad ccm	do ccm
250	-	250
350	250	350
500	350	500
750	500	750
1050	750	1050
1300	1050	1300

Skupina G - štvorkolky

Štvorkolesové vozidlá , poháňané dvomi kolesami, s balónovými pneumatikami, ktoré majú koleso v každom vrchole uhlopriečky. Pozostávajú z jedinej integrálnej jednotky s miestom pre jedného jazdca, ktorý sedí obkročmo a sú riadené riadidlami.

Rovnaké triedy ako Kategória I, Skupina A1.

Trieda		Valce	nad ccm	do ccm
Štvorkolky Quad	2T	1	250	500
	4T			
	2T	2		350

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 vrtaním a výška zdvihom piestu od najvyššieho do najnižšieho bodu:

$$\text{Objem} = \frac{3.1416 \times D^2 \times C}{4}$$

kde D - vrtanie
C - zdvih piestu

Ak nie je vrtanie 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 klasifikovaný ako 4-taktný

11.15 Wankelov motor

Pre Wankelov motor s trojbokým piestom je objem motora daný takto:

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

kde V – je objem jednej komory

N – je počet rotorov

Tento motor je klasifikovaný ako 4-taktný

01.17 PREPLŇOVANIE

Preplňovanie akýmkoľvek druhom zariadenia je pre všetky medzinárodné podujatia zakázané.

Dvojdobý alebo štvordobý motor spadajúci do ktorejkoľvek uznávanej triedy (podľa výpočtu objemu valcov motora), nemá byť v spornom prípade považovaný za preplňovaný vtedy, ak dopravené množstvo paliva do valca pri jednom pracovnom cykle neprekračuje max. zdvihový objem pre triedu.

01.18 TELEMETRIA

Informácie (dáta) nesmú byť žiadnym spôsobom prenášané do alebo z idúceho motocykla.

Môže byť požadované oficiálne signalizačné zariadenie na motocykli.

Automatické počítanie kôl nie je považované za telemetriu.

Automatické počítanie kôl nesmie rušiť oficiálne časomerné zariadenie.

Telemetria nie je povolená (prenášané signály do alebo z motocykla), s výnimkou povinných zariadenia (transpondéry a ovládacie zariadenia FIM) vždy po konečnom schválení technickým riaditeľom FIM.

01.18.01 Oficiálny GPS transpondér FIM + snímač otáčok RPM

Od **16.04.2025**: všetky permanentné tímy MXGP a MX2 musia používať oficiálny povinný FIM transpondér s GPS + RPM elektronický systém (vrátane GPS transpondéra, GPS antény, RF antény, RPM Loggera a káblových zväzkov).

Je zodpovednosťou tímu/jazdca/mechanika (mechanikov) zabezpečiť, aby sa celý systém (podrobne uvedené vyššie) bol stále plne funkčný (t. j. všetky signály/kanály/dáta fungujú správne).

Kompletný operačný systém je povinný pre celé podujatie (od technickej kontroly až do oficiálneho konca podujatia).

Všetky technické informácie o systéme sú k dispozícii na požiadanie u promotéra/FIM.

01.19 HMOTNOSŤ MOTOCYKLA

19.01

Minimálne hmotnosti motocyklov (bez jazdca a/alebo spolujazdca, so všetkými prevádzkovými kvapalinami) sú:

MX65	do 65cc – 2T	53 kg
MX85 (malé kolesá)	od 65cc do 85cc - 2T	63 kg
	od 100cc do 150cc - 4T	71 kg
MX85 (veľké kolesá)	od 65cc do 85cc - 2T	65 kg
	od 100cc do 150cc - 4T	73 kg
MXGP	od 175cc do 250cc - 2T	98 kg
	od 290cc do 450cc - 4T	99 kg
MX2	od 100cc do 125cc - 2T	88 kg
	od 175cc do 250cc - 4T	95 kg

Palivová nádrž musí obsahovať najviac 0,5 litra paliva, ak je motocykel skontrolovaný pred pretekmi (počas technickej prebierky).

Toto sú absolútne limity a pri kontrole stroja pred tréningovými / kvalifikačnými pretekmi / pretekmi sa neuplatňuje žiadna tolerancia.

Minimálna hmotnosť overovaného motocykla nesmie byť nikdy nižšia ako požadovaná minimálna hmotnosť.

Pri kontrole počas závodu alebo po ňom sa akceptuje 1% tolerancia hmotnosti stroja.

Musí sa použiť váha s minimálnym rozlíšením 100 g.

19.02

Používanie „balastu“ (dovažovanie) pre dodržanie minimálnej hmotnosti je zakázané. Pojem „balast“ označuje akýkoľvek komponent, zariadenie alebo diel, ktorého primárnou funkciou je zvýšenie hmotnosti stroja. Všetky komponenty, zariadenia a diely musia byť pevne spojené s motocyklom.

19.03

Na prednú časť hlavného rámu (a na všetkých motocykloch prioritne na tej istej strane rámu) musí byť pripevnená nálepka alebo iný kus značiaceho materiálu - plomba (najlepšie plastová).

19.04

V skupinách B1 a B2 je pri všetkých podujatiach povinný spolujazdec.

01.21 STANOVENIE ZNAČKY MOTOCYKLA

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

- meno výrobcu podvozka
- meno výrobcu motora

01.23 DEFINÍCIA PROTOTYPU

Prototyp motocykla je vozidlo, ktoré musí spĺňať požiadavky bezpečnosti predpísané športovými pravidlami FIM pre druh športového podujatia, na ktorom sa má vozidlo použiť.

01.25 VŠEOBECNÉ ŠPECIFIKÁCIA

Nasledujúce špecifikácie platia pre všetky motocykle daných skupín a pre všetky druhy medzinárodných športových podujatí okrem výnimiek uvedených v príslušnej časti Športových pravidiel FIM.

Tieto špecifikácie sa môžu rovnako použiť pre všetky národné podujatia pokiaľ FMNR (národná motocyklová federácia) nestanoví inak.

Pre určité podujatia môžu byť požadované ďalšie špecifikácie, ktoré budú uvedené v prílohách Športových poriadkov FIM alebo v príslušných ZU.

Pokiaľ ide o overovanie typu materiálu, v prípade pochybností, vzorku alebo príslušnú časť je potrebné odobrať a zaslať do certifikovaného laboratória pre testovanie materiálov.

25.01 Použitie titánu a ľahkých zliatin

Použitie titánových zliatin v konštrukcii rámu, predných vidlíc, (týka sa hlavných konštrukčných častí: piestnica a tuba), riadidiel, kyvnej vidlice, osí kyvných vidlíc a osí kolies je zakázané.

Použitie zliatin ľahkých kovov pre osi kolies je tiež zakázané.

Použitie titánových zliatin pre matice a skrutky je povolené.

25.03 Uhlíkové vlákna – Carbon Fibre

Používanie materiálov vystužených uhlíkovými vláknami je povolené (s výnimkou riadidiel a ráfikov kolies).

25.04 Keramické materiály

Použitie keramických častí je povolené pre nasledujúce časti:

- Mechanické tesnenie
- Zapaľovacia sviečka
- Snímač pomeru vzduchového paliva (Lambda)
- Zostava snímača škrtiacej klapky
- Ložisko (ktoré nie sú OEM, musia byť deklarované FIM technickému riaditeľovi).

25.05 Ostatné vybavenie

Používanie záznamových dátových zariadení a automatického elektronického zapaľovania je povolené.

Medzi pohybujúcim sa motocyklom a akoukoľvek osobou nesmie dôjsť k prenosu informácií a dát, vrátane rádiovkej a Bluetooth komunikácie. Výnimkou je signál z transpondéra na meranie času, z automatického zariadenia na meranie času na kolo alebo zo schválenej on-board kamery (s predchádzajúcim písomným súhlasom Promotéra MS, ME).

Aby FIM mohla vyvinúť nové kontrolné postupy, používanie akéhokoľvek elektronického zariadenia (ako je drôt cievky, prídavný snímač a káblový zväzok, záznamník otáčok za minútu, transpondér, atď.) uložené technickým riaditeľom FIM je povinné. Tím musí vyhovieť a spolupracovať s FIM pri vykonávaní takýchto testov a kontrol kedykoľvek počas podujatia. FIM zašle výrobcovi aspoň všetky technické špecifikácie zariadenia 3 mesiace pred oficiálnou aplikáciou (niektoré predbežné testy sa môžu vykonať počas toto obdobia so súhlasom tímu, ktorý požiadal o vykonanie týchto testov).

25.05.01

Používanie senzorov rýchlosti otáčania kolies je zakázané.

25.06 Počet valcov

Počet valcov motora je určený počtom spaľovacích komôr.

25.07

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

01.26 DEFINÍCIA RÁMU SÓLO MOTOCYKLA

01.26.01 Definícia rámu sólo motocykla

Konštrukcia(e) použitá(-é) na pripojenie ktoréhokoľvek ovládacieho mechanizmu v prednej časti vozidla na jednotku motora/prevodovka a na všetky komponenty zadného zavesenia.

01.26.02 Definícia hlavného rámu sajdkáru

Rám, konštrukcia(e) použitá(-é) na spojenie hlavy riadenia v prednej časti vozidla na jednotku motora/prevodovka a na všetky komponenty zadného zavesenia.

01.26.03 Definícia vedľajšieho rámu sajdkáru

Rámová(-é) konštrukcia(-e) použitá(-é) na spojenie hlavného rámu s platformou spolujazdca a na všetky komponenty bočného zavesenia, bez ohľadu na upevnenie na hlavný rám (skrutkovaný, zváraný ...).

01.27 ŠARTOVACIE ZARIADENIE

Štartovacie zariadenia pre motory sú povinné.

01.28 PALIVOVÁ NÁDRŽ

Palivová nádrž a uzáver palivovej nádrže musia byť z nepriepustného materiálu.

Palivová nádrž sa musí plniť iba v Paddocku, čakacom priestore a Pit lane.

Palivová nádrž musí byť:

- vhodne navrhnutá. V prípade diskusie je rozhodnutie technického riaditeľa FIM je konečné.
- umiestnená na vrchu alebo v konštrukcii hlavného rámu.
- pevne upevnená.
- chránená proti výčnelkom.
- nie je umiestnená pred alebo nad riadidlami.
- Hadicové prípojky musia byť nepriepustné.

Dodatočné palivové nádrže sú zakázané.

Pre Sajdkáry:

Palivová nádrž a uzáver palivovej nádrže musia byť z nepriepustného materiálu.

Palivová nádrž sa musí plniť iba v Paddocku, čakacom priestore a Pit lane.

Ďalšie palivové nádrže sú povolené za predpokladu, že musia byť:

- schválené a dodávané výrobcom podvozku (Osvedčenie o pôvode musí byť predložené technickému riaditeľovi FIM pred použitím na oficiálnom podujatí FIM).
- pevne upevnené.
- chránené proti výčnelkom.
- nie sú umiestnené pred alebo nad riadidlami.
- umiestnené v konštrukcii hlavného rámu.
- Hadicové prípojky musia byť nepriepustné.

Je povolená iba jedna ďalšia palivová nádrž. Prídavná palivová nádrž musí byť inštalovaná pri technickom preberaní.

V žiadnom prípade palivová nádrž nemôže prečnievať cez trojuholník tvorený riadidlami, najvyšším bodom zadného blatníka a tyčou spolujazdca, nedotýkať sa zeme pri prevrátení. Montáž prídavnej palivovej nádrže na bočný rám je povolená, ak sú splnené nasledovné požiadavky:

- nie je umiestnená nad alebo priamo za chladičom.
- umiestnená mimo plochy spolujazdca - platformy.
- umiestnená dostatočne ďaleko od výfukového systému, v prípade potreby musí byť namontovaná dodatočná ochrana pred teplom.
- palivové potrubia a prípojky musia byť chránené aj pred vonkajšími nárazmi, rovnako pred chladiacim systémom a teplom výfukového systému.
- dodáva sa kompletná sada vrátane montážneho kovania, palivových potrubí, čerpadla, elektroinštalácie, ochranných prvkov a armatúr.
- vyrobené z hliníka alebo iného vhodného kovu.
- plastové nádrže sú povolené, ak sú dobre chránené pred vonkajšími nárazmi alebo náhodným kontakt jazdca/spolujazdca.
- musí byť schválená technickým riaditeľom FIM počas technickej prebierky.

01.29 KRYT PREVODOVEJ REŤAZE

Kryt reťaze musí byť na prednom ozubenom kolese sekundárneho prevodu.

29.01

Ak je primárny prevod prístupný-otvorený, musí byť z bezpečnostných dôvodov vybavený ochranným krytom. Tento kryt musí byť skonštruovaný tak, aby v žiadnom prípade jazdec alebo spolujazdec nemohli prísť do náhodného kontaktu s primárnym prevodom. Musí byť skonštruovaný tak, aby chránil jazdca pred poranením prstov.

29.02

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

01.31 VÝFUKOVÉ POTRUBIE A TLMIČ VÝFUKU

Výfukové potrubie a tlmič výfuku musia spĺňať všetky požiadavky vyplývajúce z kontroly hluku (Art. 01.79).

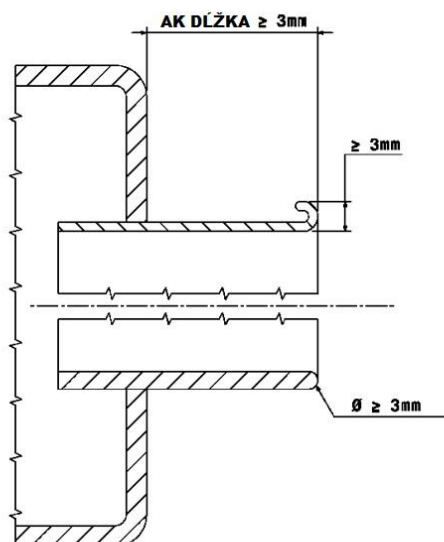
31.01

Os vyústenia tlmiča výfuku musí vo vodorovnej rovine a musí byť paralelná s hlavnou pozdĺžnou osou motocykla (tolerancia 15° v oboch osiach). Najvzdialenejší koniec tlmiča výfuku motocykla nesmie presahovať zvislú dotyčnicu k najvzdialenejšiemu koncu zadnej pneumatiky.

31.02

Koncovka tlmiča výfuku nesmie byť nebezpečná v prípade náhodného kontaktu s jazdcom alebo maršalom.

Ak koncovka tlmiča výfuku obsahuje výstupnú trubicu, ktorá vyčnieva viac ako 3 mm od koncovky, musí sa okraj výstupnej trubice zaguľatiť alebo do zahnúť o 180° (viď obrázok nižšie). V obidvoch prípadoch musí byť minimálne 3 mm hrúbka hrany.



31.03

Výfukové plyny musia byť vyfukované smerom dozadu. Nesmú víriť prach, znečisťovať pneumatiky alebo brzdy či obťažovať spolujazdcov alebo ostatných jazdcov.

31.04

Pri motocykloch s postranným vozíkom musí výfukové potrubie vypúšťať výfukové plyny vodorovne a smerom dozadu s toleranciou max. 30° od pozdĺžnej osi vozidla.

31.05

Je zakázané použitie akýchkoľvek ventilových (blokovacích) systémov nainštalovaných vo výfukovom systéme s cieľom ovplyvňovať meranie hluku. Sú povolené iba originálne (pôvodné) výfukové systémy (napr. Exup) poskytnuté výrobcom. Ich nastavenie je voľné.

01.33 RIADIDLÁ

33.01

Šírka riadidiel musí byť najmenej 600 mm a najviac 850 mm.

33.02

Priečne spojenia riadidiel – hrazdička musí byť prekryté ochranným návlekom. Pokiaľ nie je priečne spojenie riadidiel musia byť dostatočne široko zakryté aj stredové svorky, ktoré pripevňujú riadidlá.

33.03

Strmene – svorky pripevňujúce riadidla musia byť dôkladne zaoblené a skonštruované tak, aby sa predišlo prasknutiu riadidiel.

33.04

Otvorené konce riadidiel musia byť uzavreté zátkou alebo gumeným krytom.

33.05

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

33.06

Riadidlá z kompozitných materiálov sú zakázané.

33.07

Oprava riadidiel so zliatiny ľahkých kovov zvaraním je zakázaná.

33.08

Dorazy (iné než tlmiče riadenia), musia byť namontované tak, aby zabezpečili minimálnu svetlosť 30mm medzi riadidlami s páčkami a nádržou, pri natočení riadidiel do krajnej polohy, aby nedošlo k poraneniu prstov.

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 vždy zaoblené (minimálna hrúbka sploštenej časti je 14mm). Tieto zakončenia musia byť pripevnené trvalým spôsobom a musia tvoriť neoddeliteľnú súčasť páčky. Ak radiaca páka pozostáva z trubice, potom musí byť jej okraj zaoblený.

35.02

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

35.03

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

35.04

Páčka (ručná aj nožná) môže byť modifikovaná pre potreby jazdcov s obmedzenou mobilitou.

01.37 OVLÁDANIE PLYNU**37.01**

Ovládanie plynu – plynová rukoväť sa musí samočinne zavrieť, ak z nej jazdec spustí ruku. Činnosť (poloha) škrtiacej klapky (otváranie a zatváranie) musí byť ovládaná mechanicky (káblom) priamo otočnou rukoväťou. Elektronicky riadené škrtiace klapky sú zakázané. Všetok prívod vzduchu do valca musí prechádzať cez škrtiacu klapku. Nie sú povolené ďalšie prostriedky, mechanizmy či systémy umožňujúce vstup okolitého vzduchu do hlavy valca inak ako cez škrtiacu klapku.

Systém ovládania plynu Ride-By-Wire (elektronický, nie lankový) je povolený len pre elektrické motocykle EPV.

37.02 Vypínač zapalovania

U snežných skútrov, sajdkách a quadov musí byť namontované automatické vypínanie zapalovania pre prípad, že jazdec opustí stroj. Vypínač zapalovania musí zastaviť chod motora.

Vypínač zapalovania musí byť ovládaný nepružným lankom zodpovedajúcej dĺžky a hrúbky. Ak jazdec vystúpi z vozidla, napnutím lanka musí dôjsť k odpojeniu vypínača zapalovania a zastaveniu chodu motora. Lanko musí byť pripevnené k vypínaču zapalovania pevne, aby nebolo možné neúmyselné či samočinné odpojenie, ale iba ak jazdec opustí svoj motocykel.

Vypínač zapalovania musí byť pevne upevnený na motocykel, nemôže byť prilepený ani pripevnený lepiacou páskou.

Pri sajdkách a quadov musí byť lanko vypínača zapalovania pripevnené k pravému zápästiu jazdca alebo k pásu jazdca. Pri snežných skútroch musí byť lanko vypínača zapalovania pripevnené k pásu jazdca.

Ak vozidlo patrí do skupiny J (elektrické vozidlá) pozri Art. 50.04.6.

37.03

Motocykle musia byť vybavené funkčným vypínačom alebo tlačidlom vypnutia zapalovania pripevneným na pravej alebo ľavej strane riadidiel (v dosahu ruky, ak je dlaň na rukoväti), ktorý zastaví chod motora.

01.39 STÚPAČKY

39.01

Stúpačky musia byť pevné alebo sklopné, ale musia byť vybavené zariadením, ktoré ich samočinne vráti do normálnej polohy; na konci stúpačky musí byť integrálny kryt zaoblený polomerom najmenej 8 mm. (vid'. obr. E a F). Zuby na stúpačkách nesmú byť ostré. Výška zubov na stúpačkách musí byť maximálne 10 mm.

01.41 BRZDY**41.01**

Všetky motocykle musia 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.

41.03

Snežné skútre musia mať najmenej jednu funkčnú brzdú.

01.40 BLATNÍKY A OCHRANA KOLIES

Motocykle musia byť vybavené zaoblenými blatníkmi.

43.01

Blatníky musia na každej bočnej strane prekryvať pneumatiku.

43.02

Predný blatník musí kryť predné koleso v dostatočnom uhle aby zaistil dostatočnú ochranu jazdca pred odletujúcim blatom.

43.03

Zadný blatník nesmie prekročiť smerom dopredu 130 mm od zvislej čiary vedenej vertikálne od konca zadného kolesa a to v akomkoľvek stave prepruženia zadného kolesa a/alebo predného kolesa (rozmer L).

43.04

Blatníky musia byť vyrobené z poddajného netrieštivého materiálu a konce zaoblené polomerom minimálne 3 mm.

43.05

Ak sa používajú liate alebo zvarané kolesá, musí byť zabezpečená ochrana lúčov pevným diskom. Akákoľvek otvorená plocha medzi vonkajším okrajom pevného disku a ráfikom kolesa musí byť maximálne 10 mm (okrem ventilu hustenia pneumatík).

01.45 KAPOTÁŽ

Nie je dovolená žiadna kapotáž.

Kryty chladičov musia byť vyrobené z poddajného netrieštivého materiálu (napr. z plastu).

01.46 PÉROVANIE

Elektronicky riadené pružiacie a tlmiace systémy sú zakázané.

01.47 KOLESÁ, RÁFIKY A PNEUMATIKY

47.01

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

47.02

Akokoľvek úpravy ráfiku alebo špíc kolesa (liateho, zvaraného, 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 (halter).

Ak je ráfik takto upravený musia byť použité skrutky, svorky, atď.

47.03 Obmedzenia pre rozmery kolies (ráfikov)

Trieda	Maximálne rozmery kolies - ráfikov	
	Predné	Zadné
65cc	14 “	12 “
85cc malé kolesá	17 “	14 “
85cc veľké kolesá	19 “	16 “
125cc a viac	21 “	19 “

01.49 PNEUMATIKY

49.01

Lopatkové alebo traktorové pneumatiky (so súvislými radiálnymi rebrami) a/alebo pneumatiky s kockami vyššími ako 19,5 mm sú zakázané.

49.02

Povrch pneumatiky nesmie byť dodatočne vybavený namontovanými prvkami, ako sú protišmykové hroty, špeciálne reťaze, atď.

49.03

Používanie ohrievačov pneumatík nie je povolené.

01.50 DOPLŇUJÚCE ŠPECIFIKÁCIE PRE ELEKTRICKÉ MOTOCYKLE (Electric Powered Vehicles – EPV, Skupina J)

Budú uvedené pre rok 2026

01.51 DOPLŇUJÚCE ŠPECIFIKÁCIE PRE SUPERMOTO

Doplňujúce špecifikácie pre motocykle triedy Supermoto pre „Majstrovstvá sveta“.

- Minimálna hmotnosť: 110 kg
 - Palivová nádrž musí obsahovať najviac 0,5 litra paliva, ak je motocykel skontrolovaný pred pretekmi (počas technickej prebiecky).
 - Toto sú absolútne limity a pri kontrole stroja pred tréningovými jazdami / kvalifikačnými pretekmi / pretekmi sa neuplatňuje žiadna tolerancia.
 - Minimálna hmotnosť overovaného motocykla nesmie byť nikdy nižšia ako požadovaná minimálna hmotnosť.
 - Pri kontrole po závode sa akceptuje 1% tolerancia hmotnosti stroja.
 - Musí sa použiť váha s minimálnym rozlíšením 100 g.
- Upevnenie brzdových doštičiek musí byť zaistené (závlačkou, maticou, a pod.)
- Čapy alebo skrutky brzdových strmeňov musia byť viditeľne zaistené drôtom.
- Všetky motory musia byť prepojené s riadne upevnenou olejovou zachytávacou nádržkou s minimálnym objemom 0,2 l alebo mať uzavretý odvzdušňovací systém spojený s airboxom.
- Motocykle byť vybavené ochranným krytom, namontovaný pod motor, za účelom jeho ochrany a ako zásobník na zachytávanie oleja alebo chladiacej kvapaliny, v prípade poruchy motora.

- Musí byť použitá jedna alebo viac nepriepustných nádrží pre zachytenie expandujúcej chladiacej kvapaliny a pre odvzdušnenie palivovej nádrže, ak nie motocykel vybavený samoblokovacím prepádovým ventilom (selfblocking overflow valve). Tieto nádržky musia byť vyprázdnené pred každým štartom.
- Jedinou povolenou chladiacou kvapalinou je voda.
- Bezpečnostný drôt použitý na uzáveroch plniacich hrdiel oleja a vody, ako aj na vypúšťacích zátkach musí byť viditeľný.
- Motokrosovú, endurovú alebo trialovú pneumatiku sú zakázané.
- Maximálna hĺbka dezénu predných a/alebo zadných pneumatík musí byť 10 mm v strede behúňa.
- Na oboch pneumatikách (prednej aj zadnej) je dovolené dodatočné prerezávanie vzorky pneumatík.
- Ochranné klzáky na stúpačkách sú povinné. Klzáky môžu byť z plastu. Kovové klzáky sú zakázané.

01.52 DOPLŇUJÚCE ŠPECIFIKÁCIE PRE ŠTVORKOLKY - QUADY

Daný článok 01.52 predpisuje dodatočné pravidlá (špecifikácie) pre štvorkolky, ostatné predpisy ostávajú v platnosti.

Neexistuje žiadne obmedzenie na značku, konštrukciu štvorkolky, iné ako je uvedené nižšie.

Štvorkolky sú zaradené do jednej skupiny:

01.52.1 Skupina G Štvorkolky

Poháňané pomocou dvoch kolies (pohon na 2 kolesá). Pohon musí byť len cez zadné kolesá cez pevnú nápravu.

52.02 Motor

~~Motor musí byť vyrobený od uznávaného a licencovaného výrobcu FIM.~~

~~Číslo motora (vyrazené na bloku) musí byť vždy viditeľné.~~

52.03 Ovládanie

Štvorkolka musí byť ovládaná (riadená) iba prednými kolesami.

52.04 Rám a príslušenstvo

Tlmiče a pružiny sú voľné.

Rozvor, predný a zadný rozchod sú voľné, ale celková šírka je definovaná článkom 52.10.

~~Hlavný rám musí byť označený pôvodným identifikačným číslom vozidla (VIN). Číslo rámu (VIN) musí byť viditeľné po celú dobu.~~

Rám sa počas podujatia nesmie vymeniť a musí byť skontrolovaný technickým komisárom.

52.05 Číselné tabuľky

Vyžadujú sa štyri číselné tabuľky:

- Jedna tabuľka musí byť upevnená k prednej časti stroja vo výške svetlometu smerom dopredu.
- Jedna tabuľka musí byť umiestnená na zadnom nárazníku otočená dozadu.
- Jedna tabuľka musí byť pripevnená k zadnej časti motocykla tak, aby bolo možné prečítať číslo z oboch strán (typ vlajky).

Čísla musia byť umiestnené čo najviac zvisle. Pozri čl. 01.55 pre rozmery.

52.06 Kolesá, ráfiky a brzdy

Ráfik zadného kolesa môže mať priemer max. 12". Je zakázané používať koleso so špicovým výpletom.

Rozmer ráfiku predného kolesa nie je obmedzený. Je zakázané používať koleso so špicovým výpletom.

Kolesá vystužené karbónom sú zakázané, pozri čl. 25.03.

Každé predné koleso musí mať brzdú na svojej osi, brzdy musia byť ovládané páčkou namontovanou na riadidlách.

Vzadu musí mať štvorkolka brzdú na každom kolese alebo jednu brzdú pevne pripevnenú na osi nedelenej nápravy ovládanú nohou - pedálom. Pre zdravotne postihnutých jazdcov (s identifikovaným hendikepom) sa dá ovládať zadná brzda aj pomocou páčky na riadidlách. Tím/jazdec musí predložiť a získať súhlas od FIM Technického riaditeľa pred použitím tejto časti. Rozhodnutie FIM technického riaditeľa je konečné.

52.07 Blatníky

Predné a zadné kolesá musia byť zakryté blatníkmi z pružného materiálu, ktoré pokrývajú každé koleso v uhle minimálne 30 stupňov (pozri Diagram Q).

52.08 Palivová nádrž

~~Musí sa použiť pôvodné umiestnenie palivovej nádrže.~~

Palivová nádrž musí byť:

- vhodne navrhnutá. V prípade diskusie je rozhodnutie technického riaditeľa FIM je konečné.
- umiestnená na vrchu alebo v konštrukcii hlavného rámu.
- pevne upevnená.
- chránená proti výčnelkom.
- nie je umiestnená pred alebo nad riadidlami.
- Hadicové prípojky musia byť nepriepustné.

52.09 Ochrana (Diagram Q)

Ochranný kryt reťaze musí byť namontovaný tak, aby sa minimalizovalo riziko zachytenia medzi spodným nábehom reťaze na rozetu. Rozhodnutie technického riaditeľa FIM o schválení odmietnutia dielu je konečné.

Ochranná tyč, lišta alebo doska vyrobená z odolného materiálu voči nárazom musí byť umiestnené za rozetou a brzdovým kotúčom.

Na prednej časti vozidla musí byť pripevnená ochranná rampa alebo ochranný kryt. Táto ochrana musí byť namontovaná tak, aby bola zarovnaná s prednou zvislicou predných kolies, tolerancia +/- 50 mm. je akceptovaná.

Ochranná bariéra (alebo "ochranný kryt") z okrúhleho profilu (minimálny priemer 25 mm alebo 1 palec) musia byť namontované na každej strane vozidla. Táto ochranná bariéra musia byť namontované tak, aby bola zarovnaná s vonkajšou líniou kolies, aby sa vylúčila možnosť vzájomného zakliesnenia štvorkoliek. Nesmie obsahovať žiadne výrazné (ostré) časti.

Nárazník musí byť umiestnený v zadnej časti štvorkolky za sedadlom.

Táto ochranná bariéra musí byť namontovaná tak, aby bola zarovnaná so zadnou zvislicou zadných kolies, prípustná tolerancia dovnútra do 50 mm, smerom von do 150 mm.

Výfukové potrubie nesmie presahovať zvislicu vedenú najzadnejšou časťou zadného nárazového rámu.

Ochranný rám po stranách musí byť vyplnený skríženými pásmi alebo oceľovým sitom s okami tak, aby sa vyplnil priestor medzi kolesami a aby sa predišlo neúmyselnému dotyku nohy jazdca so zemou.

52.10 Rozmery

Šírka štvorkolky nesmie presiahnuť 1300 mm.

01.53 DOPLŇUJÚCE ŠPECIFIKÁCIE PRE MOTOCYKLE S POSTRANNÝM VOZÍKOM

53.01

Sidecar musí byť pripevnený k motocyklu v najmenej troch bodoch, ak s ním netvorí neoddeliteľnú súčasť podvozku.

Upevňovacie body nesmú umožňovať pohyb v kĺboch (kĺbové prívesné vozíky sú prísne zakázané). Ak je uhol sklonu meniteľný, musí byť zaistený takým spôsobom, že spôsob upevnenia je úplne zabezpečený (aretovaný) a nielen upnutý.

Medzi motocyklom a postranným vozíkom musí byť namontovaná konštrukcia z prekrížených popruhov (sieť) alebo kovového roštu tak, aby sa zabránilo náhodnému prepadnutiu nohy jazdca pri jazde na zem (zabráni úrazu nohy jazdca).

Palivová nádrž (nádrže) musia byť dostatočne a nezávisle chránené pred možným kontaktom so zemou. Pozri tiež čl. 01.28.

53.02

Poháňané môže byť iba zadné koleso motocykla.

53.03

Vzdialenosť medzi stopami, ktoré zanechajú stredové čiary zadného kolesa motocykla a koleso postranného vozíka musí byť najmenej 800 mm a najviac 1150 mm.

53.04

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

53.05

Riadidlá musia byť pevne spojené s klasickou teleskopickou vidlicou alebo vidlicou s kyvným ramenom. Nie sú povolené žiadne pomocné (vložené) mechanizmy pre riadenie motocykla. Predné koleso musí byť uchytené z oboch strán. Všetky ostatné typy riadenia a zavesenia predných kolies sú zakázané (napr. letmé uchytenie).

53.06

Minimálne rozmery postranného vozíka pre spolujazdca sú: dĺžka: 1000 mm
šírka: 400 mm

Výška krytu-štitu chrániaceho spolujazdca je minimálne 300 mm.

53.07

Svetlosť stroja od zeme nesmie byť pri zaťažení menšia ako 175 mm.

53.08

Umiestnenie motora je voliteľné, ale musí byť umiestnený pred zadným kolesom.

Ak sú motor a prevodovka prichytené k rámu pomocou kotviacich platní, musí byť minimálna hrúbka oceľovej platne 4 mm, a 5 mm pre platne z ľahkých zliatin.

53.09

Riadidlá musia byť pevne pripevnené k vidlici a musia byť vo výške nad stredným bodom sedadla.

Hlava riadenia, rovnako ako riadidlá, nesmie byť pripevnené k neodpruženej časti zavesenia predného kolesa.

53.10

Koleso postranného vozíka musí byť zakryté alebo chránené pevným materiálom.

53.11

Vzhľadom k pozdĺžnej osi motocykla nesmie výfukové potrubie prečnievať za šírku postranného vozíka (ak je výfuk na strane postranného vozíka) alebo prečnievať o viac než 330 mm (ak je na strane motocykla) (pozri obrázky).

Najvzdialenejší koniec výfukového potrubia nesmie siahť ďalej než k zvislej rovine prechádzajúcej zadným okrajom zadnej pneumatiky alebo zadným okrajom podlahy postranného vozíka.

01.55 ČÍSELNÉ TABUĽKY**55.01**

Tabuľky musia byť vyrobené z netrieštivého poddajného materiálu (napr. plastu). Tvar prednej číselnej tabuľky je voľný a môže tvoriť súčasť celkového designu motocykla.

55.02

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

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

Reflexné, odrážajúce sa čísla a podklady sú zakázané.

Čísla musia byť zreteľne čitateľné. V prípade sporu je rozhodnutie Technického riaditeľa FIM konečné

55.03 Predné číselné tabuľky

Jedna číselná tabuľka musí byť umiestnená vpredu so skonom najviac 30° od zvislice. Predná číselná tabuľka môže byť perforovaná. Čísllice nesmú byť perforované.

Pre prednú číselnú tabuľku musia byť dodržané tieto minimálne rozmery:

- výška číslice 140 mm
- šírka číslice 70 mm
- hrúbka čiary číslice 25 mm
- medzera medzi číslami 15 mm
- priestor medzi logom FIM a štart. číslom 10 mm

55.04 Postranné číselné tabuľky

Len pre triedy MXGP, MX2 a WMX platí, že postranné číselné tabuľky nie sú povinné, ale doporučené (pre všetky ostatné triedy sú naďalej povinné).

Ak sú použité, odporúča sa nasledovné: Postranné číselné tabuľky **môžu** byť umiestnené nad vodorovnou čiarou vedenou osou zadného kolesa a predná hrana tabuľky **môže** byť za zvislou čiarou vedenou 100 mm za stúpačkami jazdca.

Tabuľky **môžu** byť pripevnené takým spôsobom, aby boli zreteľne viditeľné a neboli zakryté inou časťou motocykla alebo jazdcom v polohe pre jazdu. Namiesto snímateľných (samostatných) tabuliek môžu byť na krytoch (bočných plastoch) namaľované alebo upevnené plochy zodpovedajúcich rozmerov v matných farbách.

Za bočnú číselnú tabuľku sa **odporúča** plocha s minimálnymi dĺžka-240mm x výška-150mm, s dostatočnou plochou pre 3 čísllice (888), ako je uvedené v FIM Nariadenia. Táto plocha je považovaná za postrannú číselnú tabuľku.

Pre postrannú číselnú tabuľku sa **odporúča** dodržiavať tieto minimálne rozmery:

- výška číslice 100 mm
- šírka číslice 70 mm
- hrúbka čiary číslice 25 mm
- medzera medzi číslami 15 mm
- priestor medzi logom FIM a štart. číslom 10 mm

55.05

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

01.63 PALIVÁ A MAZIVÁ

Pozri predpis FIM Palivá a mazivá (kategória 2) na nasledujúcom odkaze:

https://www.fim-moto.com/en/documents?tx_solr%5Bq%5D=fuel

01.65 OCHRANNÝ ODEV A VÝBAVA JAZDCA POČAS TRÉNINGOV A PRETEKOV

FIM (SMF) nemôže byť zodpovedná za akékoľvek zranenia, ktoré môže utrpieť jazdec alebo spolujazdec pri používaní konkrétneho kusu ochranného odevu alebo výbavy.

65.01 Oblečenie a chrániče

Odporúča sa používať jazdeckú kombinézu, nohavice, dresy s dlhým rukávom a spodné prádlo vyrobené z textílií, ktoré nie sú úplne vyrobené z nylonu alebo spandexu (Lycra, Elastan), aby sa zabránilo degradácii v prípade oderu (trení).

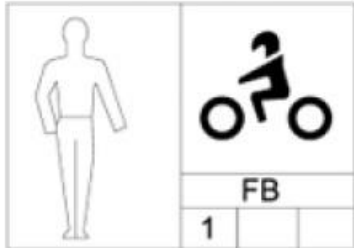
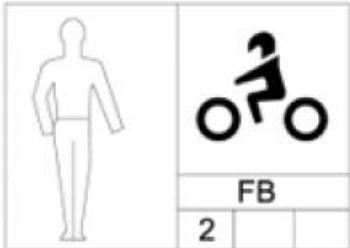
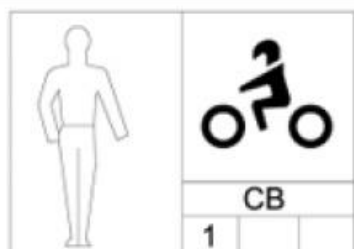
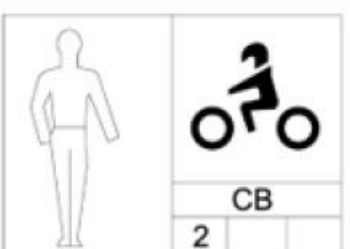
Akékoľvek nepovolené úpravy vykonané na chráničoch budú mať za následok neplatnosť certifikácie a nebudú akceptované.

Ak nižšie uvedené oblečenie a/alebo chránič nezodpovedá technickým požiadavkám alebo sa zistí, že je chybný, musí technický komisár zreteľne označiť (napr. červenou bodkou) všetky medzinárodné značky bez toho, aby ste ich znehodnotil a vziať chránič do úschovy až do konca podujatia. Jazdec musí predložiť iné oblečenie a/alebo chránič na schválenie technickým komisárom. Po nehode, pri ktorej došlo k nárazu, je potrebné predložiť chránič chrbta a hrudníka Technickému komisárovi k preskúšaniu.

Všetky používané chrániče musia zreteľne označené platnými normami a vyhovovať nasledujúcim štandardom:

- EN 1621-1, Level 1 alebo 2, pre ramená, lakty, bedrá a kolenná
- EN 1621-2, Level 1 alebo 2, pre chrbticu: CB (Central Back) and FB (Full Back)
- EN 1621-3, Level 1 alebo 2, pre hrudník

Chránič chrbta:

Novšie označenie:		Newer Labels (1621-2:2014)	
Full Back Level 1 or 2			
	EN 1621 - 2: 2014	EN 1621 - 2: 2014	
Central Back Level 1 or 2			
	EN 1621 - 2: 2014	EN 1621 - 2: 2014	
Staršie označenie:		Older Labels (1621-2:2003)	
Full Back Level 1 or 2			
	EN 1621 - 2	EN 1621 - 2	

Chránič hrudníka:

EN 1621-3 Level 1 or 2		

Použitie funkčného airbagového systému FIM kategórie 3 je povolené.

Výrobca airbagu musí FIM deklarovať svoju kategóriu systému airbagov 3 pomocou špeciálneho formulára vlastnej certifikácie. Elektronický algoritmus airbagu (na zisťovanie nehôd) musí byť prispôbosený konkrétnym disciplínam, ako je podrobne uvedené v požiadavkách FIM pre kategóriu airbagov 3.

Zoznam oprávnených airbagov kategórie 3 je k dispozícii na tomto odkaze:

https://www.fim-moto.com/en/documents?tx_solr%5Bq%5D=airbag+certified

Jeho použitie musí byť deklarované počas Technického preberania FIM technickému riaditeľovi. Správne používanie tohto zariadenia zostáva vždy v zodpovednosti jazdca.

Krčná ortéza (nákrčník) nie je kompatibilná s airbagom, a preto je zakázaná, ak jazdec používa airbag.

Poznámka: Konštrukcia systému airbagov musí byť v súlade s platnými normami pre chrániče tela.

Všetci jazdci / spolujazdci, vo všetkých kategóriách, sú povinní nosiť chránič hrudníka a chrbta (hrudný chránič).

Pre Motokros/Sajdkáry/Quady:

Všetci jazdci / spolujazdci sú povinní mať na sebe kombinézu alebo nohavice, dres s dlhým rukávom.

Dôrazne sa odporúča nosiť aj chrániče ramien, lakťov a kolien

Pre Juniorov:

Chrániče ramien, lakťov a kolien sú povinné a mali by byť v súlade s normou EN 1621-1, level 1 alebo level 2.

Pre Snežné skútre:

Jazdec musí mať vhodné oblečenie (kombinézu alebo nohavice s dresom s dlhým rukávom) poskytujúce dostatočnú ochranu pred chladom.

Pre Supermoto:

Jazdci musia mať na sebe kompletný kožený odev (kombinézu) z jedného kusu, s minimálnou hrúbkou 1,2 mm a s dodatočnou koženou výplňou alebo inou ochranou na exponovaných kontaktných miestach (lakte, plecia, predlaktia, boky, kolená atď.).

Časti koženého obleku, ktoré pri nehode neprichádzajú priamo ku kontaktu s vozovkou (tenký pásik alebo malá plocha), môžu byť vyrobené z iného materiálu ako koža.

65.02 Obuv

Jazdecká obuv (čizmy) musí byť dobrom stave, vyrobená z kože alebo iných materiálov s rovnocennými vlastnosťami. Minimálna výška obuvi je 300 mm.

65.03 Rukavice

Všetci jazdci/spolujazdci musia nosiť rukavice z kože alebo iných materiálov s rovnocennými vlastnosťami.

65.04 Ochrana očí

Jazdci musia nosiť okuliare (v prípade offroadovej-terénnej prilby) alebo úplne uzavretý štít-priezor (v prípade celotvárovej integrálnej cestnej prilby).

Je povolené použitie ochranných okuliarov, prieszorov na prilbách, okuliarov s odhadzovacími fóliami (tear-off) či okuliarov s pretáčaním fólie (roll-off). Materiály použité na okuliarové rámy, na priehľadné fólie, na prieszory prilieb musia byť z netrieštivého materiálu a odolné voči rozbitiu. Prieszory prilieb nesmú byť neoddeliteľnou súčasťou prilby.

Nesmie byť použitá ochrana očí, ktorá je viditeľne poškodená. (poškrabaná a pod.)

01.67 OCHRANNÁ PRILBA

- Každý účastník tréningu a pretekov musí nosiť ochrannú prilbu. Prilba musí byť na hlave riadne upevnená, musí dobre „sedieť“ a byť v dobrom stave. Prilba musí mať ako „upevňovací systém“ sťahovací remienok pod bradou.
- Prilba musí mať spodný ochranný kryt tváre, ktorý nesmie byť snímateľný a pohyblivý.
- Prilby, ktoré majú vonkajší plášť vyrobený z viac ako jedného kusu sú zakázané (nesmú obsahovať žiadny spoj).
- Upevňovací remienok pod bradou s dvojitém D krúžkom je doporučený (DD ring).
- Všetky prilby musia byť označené jednou z oficiálnych medzinárodných značiek podľa čl. 01.70. Žiadna značka schválenia FMN nenahrádza značky oficiálnych medzinárodných štandardov.
- Prilba je vyrobená pre zabezpečenie ochrany hlavy. Prilba nie je platforma pre upevňovanie cudzích predmetov.

Nedodržanie vyššie uvedených pravidiel bude mať za následok vylúčenie.

01.69 KONTROLA PRILIEB - INŠTRUKCIE

69.01

Technickí komisári, pod dohľadom HTK, môžu skontrolovať pred začiatkom tréningov a pretekov, či všetky prilby zodpovedajú technickým požiadavkám.

69.02

Ak prilba nezodpovedá technickým požiadavkám alebo sa zistí, že je poškodená, technický komisár musí zreteľne označiť (napr. červenou bodkou) všetky medzinárodné značky bez toho, aby ich znehodnotil 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

Hlavný technický komisár/technický komisár môže požiadať jazdca o nasledovné kontroly pred začiatkom tréningov alebo pretekov:

69.04.1 Že prilba sedí pevne na jazdcovej hlave

69.04.2 Že, ak je riadne upevnený remienok, nemôže sklúzať cez bradu jazdca.

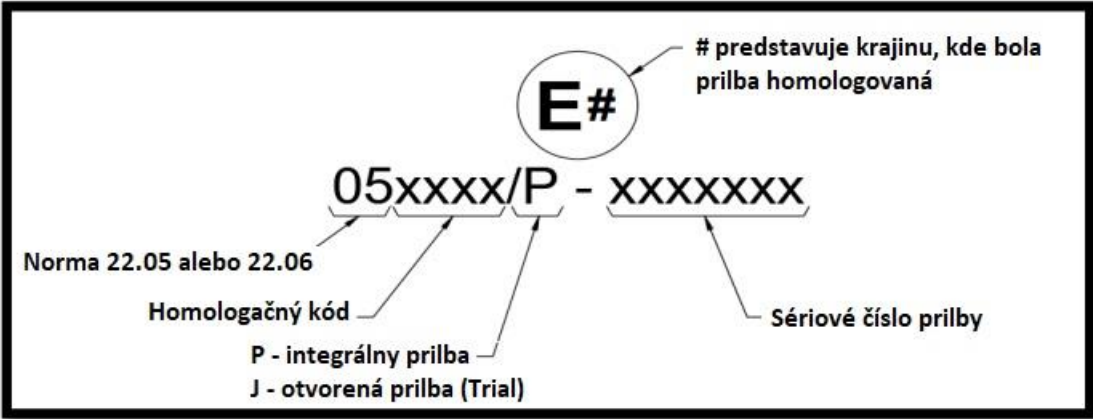
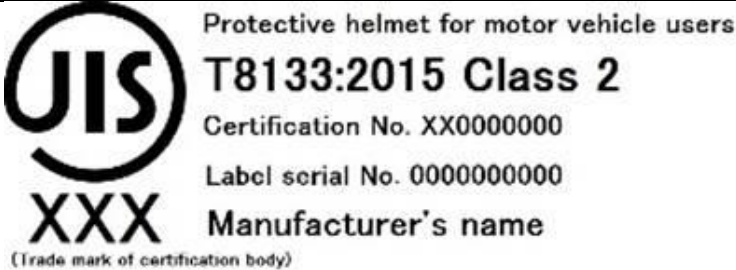
69.04.3 Že nie je možné stiahnuť prilbu cez hlavu jazdca ťahom za zadnú časť prilby. (obr.U)

01.70 UZNANÉ MEDZINÁRODNÉ SCHVAĽOVACIE ZNAČKY

Prilby musia zodpovedať jednej z uznávaných medzinárodných noriem:

FIM	FRHPhe-01 (do 31.12.2025) a FRHPhe-02
Európa	ECE 22-05 , ECE 22-06 (len typ „P“)
Japonsko	JIS T 8133:2015 (len typ 2 - Full face)
USA	SNELL M2015, M2020D, M2020R, M2025D, M2025R

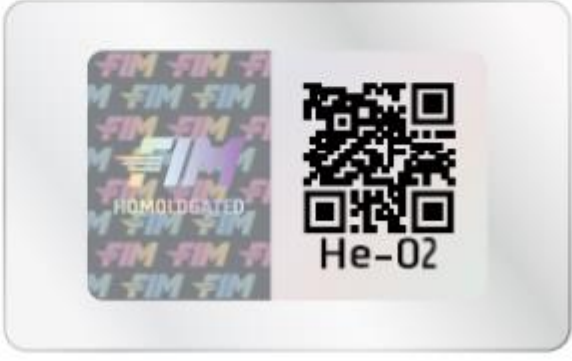
Príklady homologačných štítkov sú uvedené nižšie (pre Európu sú uvedené aj čísla krajín)

Európa	 Číslo v krúžku znamená krajinu, v ktorej bola prilba homologovaná: 1-Nemecko, 2-Francúzsko, 3-Taliani, 4-Holandsko, 5-Švédsko, 6-Belgicko, 7-Maďarsko, 8-Česká republika, 9-Španielsko, 10-Juhoslávia, 11-Spojené kráľovstvo, 12-Rakúsko, 13-Luxembursko, 14-Švajčiarsko, 15-voľno, 16-Nórsko, 17-Fínsko, 18-Dánsko, 19-Rumunsko, 20-Poľsko, 21-Portugalsko, 22-Rusko, 23-Grécko, 24-Irsko, 25-Chorvátsko, 26-Slovensko, 27-Slovensko, 28-Bielorusko, 29-Estónsko, 30-voľno, 31-Bosna a Hercegovina, 32-Lotyško, 33-voľno, 34-Bulharsko, 35-voľno, 36-Litva, 37-Turecko, 38-voľno, 39-Azerbajdžan, 40-Macedónsko, 41-voľno, 42-Európska komisia, 43-Japan, 44-voľno, 45-Austrália, 46-Ukrajina, 47-Južná Afrika, 48-Nový Zéland
Japonsko	 Protective helmet for motor vehicle users T8133:2015 Class 2 Certification No. XX0000000 Label serial No. 0000000000 Manufacturer's name (Trade mark of certification body)

USA	 The image displays five rows of helmet certification labels for the USA market. Each row consists of two parts: a warning label on the left and a Snell certification label on the right. The warning labels are for helmet models M2015, M2020R, M2020D, M2020D, and M2020R, all marked as 'SAMPLE'. The Snell labels indicate certification by the Snell Memorial Foundation.
-----	--

Prilby s homologizáciou FIM podľa FRHPhe-02 (s platnou homologizáciou FIM štítku) sa dôrazne odporúčajú a budú povinné od 01.01.2026. Všetky iné normy budú zakázané.

Zoznam homologovaných prilieb FIM bude k dispozícii na www.frhp.org

FRHPhe-01 (FIM)	
FRHPhe-02 (FIM)	

01.73 NÁRODNÉ FARBY PRILIEB

Pri súťažiach národných tímov (napr. Motokros Národov) to je povinnosťou tímov, aby jazdci mali prilby vo farbách štátnej vlajky alebo vo farebnej grafike uvedenej v nasledujúcej tabuľke.

Štátna vlajka môže byť na prilbe prezentovaná vo forme pruhov, pásov alebo iných vzoroch.

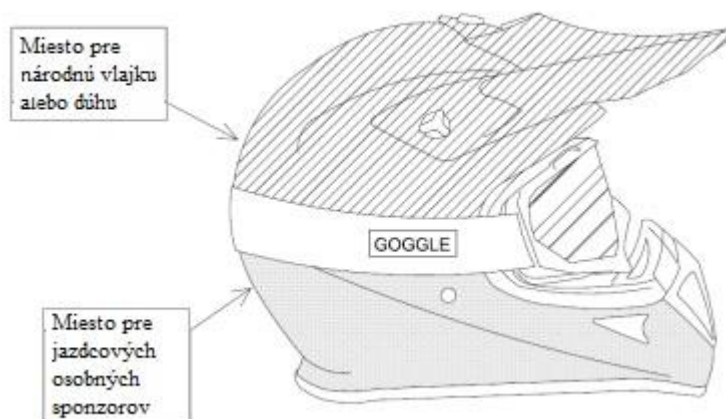
Krajina	FMN	Farba
Andorra	FMA	Bielo-modré zvislé pruhy, priečne žlté červené pásy
Argentína	CAMOD	Biela s modrým vodorovným pruhom
Austrália	MA	Tmavozelená so zlatými pruhmi a zlatým klonom na oboch stranách
Belgicko	FMB	Žltá
Brazília	CBM	Žltá a zelená
Bulharsko	BMF	Zelená a červená
Česká rep.	ACCR	Modrá 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 nápisom Keňa po stranách
Luxemb.	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
N. Zéland	MNZ	Biela, vpredu s čiernym kivi
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 Maríno	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
V. Británia	ACU	Zelená

Tím obhajujúci titul FIM Majstrov sveta tímov má právo nosiť farby dúhy na prilbe.

Osobní sponzori jazdca môžu byť súčasťou celkovej grafiky prilby alebo zobrazený samostatne v oblasti pod gumeným remienkom ochranných okuliarov.

Model prilby a grafika každého z jazdcov tímu sa môžu líšiť.



V každom prípade, celková grafika na prilbe musí byť vždy schválená FMN tímom.

Kedykoľvek ak tím používa prilbu a dôjde k zásahu vyššej moci, tzv. "force majeure" (napr. zmena jazdca, poškodená prilba atď.), príslušnú prilbu je možné vymeniť za ktorúkoľvek inú prilbu, ak je v súlade s technickými pravidlami FIM pre aktuálny rok a bola skontrolovaná technickým komisárom podujatia.

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 – NÁVLEKY

Štartovné čísla, ktoré majú jazdci na návlekoch alebo vytlačené na jazdcovom drese, musia vyhovovať nasledovnému:

76.01

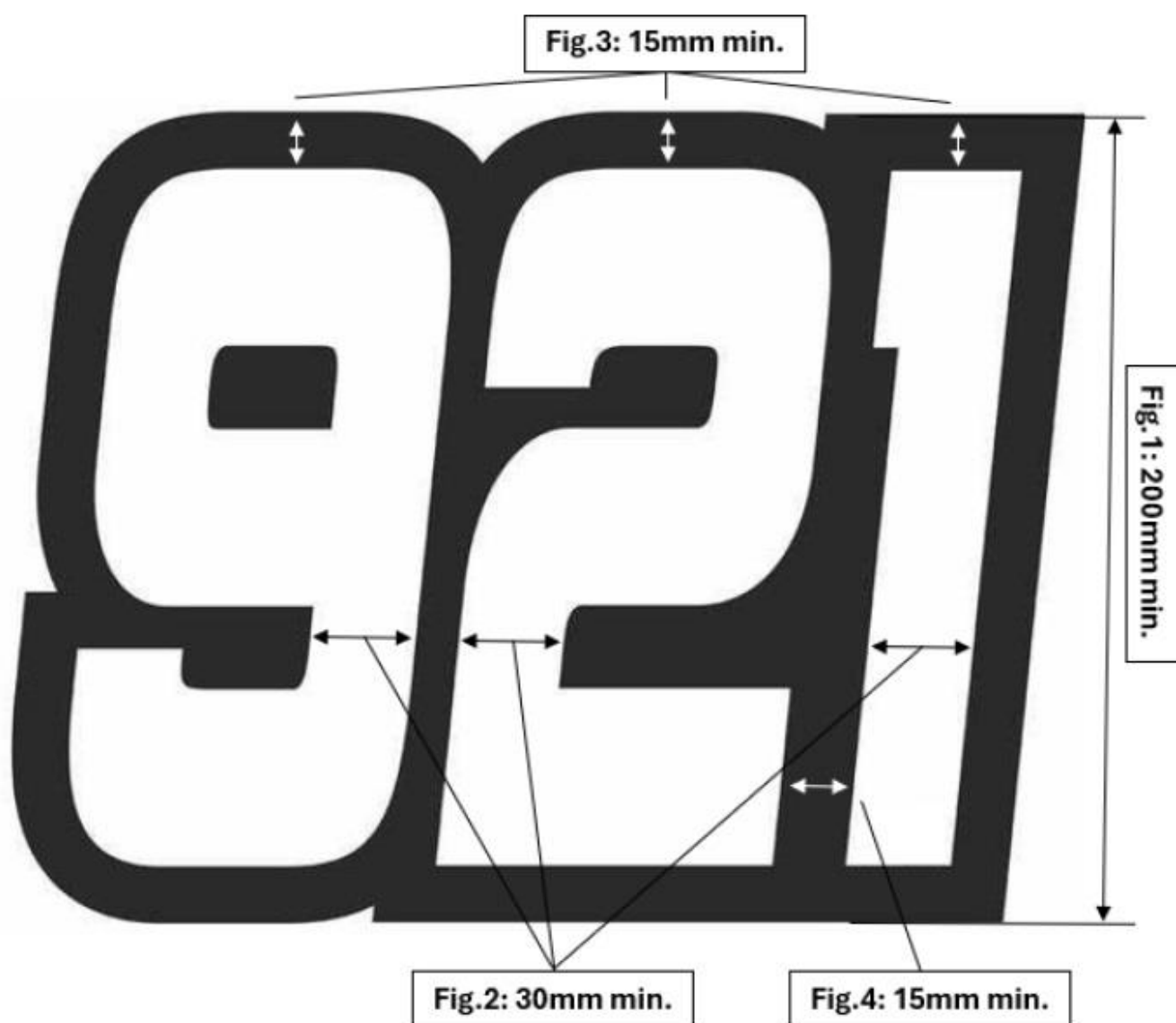
Štartové číslo jazdca musí byť uvedené na zadnej strane jeho dresu. Číslo na drese musí byť rovnaké ako mu bol pridelený jazdcovi pre dané podujatie.

Priezvisko jazdca musí byť uvedené na ramennej línii jeho dresu. Ak sa cez dres nosí chránič chrbta; priezvisko a číslo sa musia zobrazíť na chrániči chrbta (rovnaký princíp ako pre dres).

Priezvisko a číslo musia byť v kontrastnej farbe k dresu/chrániču chrbta v oblasti obklopujúcej umiestnenie Priezviska / čísla. Priezvisko a číslo môžu byť aj obrys. Farba obrysu musí byť v kontraste s farbou dresu/chrániča chrbta, rovnako ako aj farba priezviska/čísla.

Minimálne rozmery:

- Výška čísla (aj s obrysom) 200 mm (Fig. 1)
- Šírka čísla (bez obrysu)
 - jednomiestne číslo 100 mm
 - dvojmiestne číslo 200 mm
 - trojmiestne číslo 250 mm
- Hrúbka čiary číslice 30 mm (Fig. 2)
- Šírka obrysu okolo každej číslice 15 mm (Fig. 3)
- Medzera medzi číslicami 15 mm (Fig. 4)
- Číslice sa nesmú prekryvať
- Voľný priestor okolo čísla bez reklamy (bez obrysu) 65 mm
- Farby: buď čierne čísla na bielom pozadí alebo silný kontrast farieb medzi číslami a pozadím.
-



76.02

Ak sú návleky vyrobené z plastu, musia byť perforované z dôvodu dostatočnej ventilácie.

76.03

Jazdecké štartovné čísla koncipované ako návlek alebo umiestnené na tričku jazdca musia byť zhodné so štartovým číslom umiestneným na motocykli. Jazdec musí mať toto číslo umiestnené na sebe počas oficiálneho tréningu a pri preteku.

01.77 TECHNICKÁ KONTROLA - PREBERANIE**77.01 Príprava**

- Pred technickým preberaním HTK musí rozhodnúť kto bude robiť čo a zapísať to. Efektívnosť je heslo technického preberania. Buďte vždy veselí a pamätajte na dôvod technického preberania: BEZPEČNOSŤ A FÉROVOSŤ.
- Pred ŠTARTOM súťaže pripraviť uzavretý a strážený priestor (parc-fermé).
- Je potrebné zabezpečiť, aby priestor technickej prebierky bol dostatočne veľký a zakrytý.
- Priestor technickej prebierky musí byť vybavený potrebným vybavením vrátane stolov, stoličiek, svetla a elektrickej zásuvky.
- Vážiacie zariadenia-váhy musia byť presné, praktické a s minimálnym rozlíšením 100g. Váhy musia byť certifikované príslušným štátnym ústavom do 24 mesiacov pred začiatkom podujatia. Certifikované závažia a ich certifikáty musia byť k dispozícii pre overenie.
- Pre technické preberanie je potrebné zabezpečiť nasledujúce nástroje (prístroje):
 - ✓ Otáčkomer
 - ✓ Hlukomer, kalibrátor hlukomeru a náhradné batérie
 - ✓ Posúvne meradlo (pre meranie objemu valca motora, priemeru karburátora,...)
 - ✓ Hĺbkomer
 - ✓ Oceľové dĺžkové meradlo
 - ✓ Zariadenie pre meranie svetlej výšky (pre Sajkára)
 - ✓ Plomby
 - ✓ Váhy a referenčné závažia (zabezpečí organizátor)
 - ✓ Meradlá pre meranie objemu motora
 - ✓ Pre meranie objemu motora sa odporúča „Lampoil“ test. Ak je potrebné presnejšie meranie, HTK môže požiadať o demontáž hlavy valca z valca.
 - ✓ Farbu na označovanie dielov
 - ✓ Tepelne odolné nálepky alebo farby na označenie tlmiča výfuku (a rozpúšťadla)
 - ✓ Magnet
 - ✓ Adekvátne fľaše pre odber paliva
 - ✓ Počítač s jednotkou CD + aktualizovaný operačný systém

- ✓ Odporúča sa tlačiareň
- ✓ Kalkulačka
- Pre technické preberanie je potrebné zabezpečiť nasledujúce dokumenty:
 - ✓ Zvláštne ustanovenia
 - ✓ FIM Technické predpisy – aktuálny rok
 - ✓ FIM Predpisy príslušnej disciplíny
 - ✓ FIM Športový kód
 - ✓ Homologačné dokumenty (ak existujú)
 - ✓ Písacie potreby, červenú fixku a zvýrazňovače
 - ✓ Technické karty
- Všetky potrebné nástroje a administratívne vybavenie by mali byť prítomné na mieste technickej prebiecky minimálne 1/2 hodiny pred jej začiatkom uvedeným v ZU.

77.02 Technické preberanie

- Technické preberanie pred oficiálnym tréningom a pred pretekmi by malo trvať najmenej jednu hodinu, po pretekoch najmenej 30 minút.
- Technické preberanie sa musí vykonať v súlade s predpismi FIM pre MX a časovým harmonogramom uvedeným ZU.
- Meranie hluku tlmičov výfuku musí byť vykonané ako prvé. Hodnota hluku bude zapísaná do technickej karty. Tlmič výfuku bude označený tepelne odolnou farbou alebo nálepkou.
- V nasledujúcej tabuľke je uvedené, čo sa má na motocykli minimálne skontrolovať:

TECHNICKÉ PREBERANIE	MOTOKROS
Výrobca + model	✓
Hluk výfuku	✓
Vypínač zapalovania	✓
Samozatváracie ovládanie plynu	✓
Svetlá (predné, zadné, brzdomé)	
Pôvod benzínu	✓
Číslo rámu - VIN	
Motorová skriňa	
Náboje kolies	
EČV + poistenie (zelená karta)	
Hmotnosť motocykla + balast	✓
Benzínová nádrž	
Tlmič výfuku	✓
Karburátor	
Kryt reťaze predný a zadný	✓
Riadidla, páčky, dorazy	✓

Kryt kotúča prednej/zadnej brzdy	
Stojan	
Pneumatiky	✓
Prilba	✓
Ochranné oblečenie	✓

- Celková technická prebierka musí byť vykonaná v zmysle FIM predpisov. Motocykle, ktoré prejdú technickým preberaním budú označené nálepkou alebo farbou na prednej časti rámu (obvykle na pravej strane hlavy riadenia).
- Technické preberanie motocykla sa vykoná až po predložení technickej karty jazdcom či mechanikom.
- Pri kontrole hmotnosti musí palivová nádrž obsahovať najviac 0,5 litra paliva. V prípade pochybností hlavný technický komisár zmeria hmotnosť s prázdnu nádržou.
- Pre technické kontroly, ktoré sa uskutočnia po pretekoch, musí byť zabezpečené, že vybrané motocykle, použité v závode pôjdu priamo do uzavretého parkoviska UP. (Parc Fermé).

77.03 Hlavný technický komisár a technickí komisári

- Hlavný technický komisár sa musí dostaviť na športové podujatie najmenej jednu hodinu pred začiatkom technickej prebierky. O svojom prízjzde musí informovať riaditeľa preteku, prezidenta JURY a FIM Technického riaditeľa, ak sú prítomní.
- HTK musí zabezpečiť, aby všetci technickí komisári menovaní na podujatie vykonávali správne svoju prácu. HTK musí menovať technických komisárov pre jednotlivé úlohy (posty) pre preteky, tréning a záverečnú kontrolu.
- Technický komisári môžu mať rôzne úlohy, ale tím musí mať minimálne šesť osôb. HTK musí byť držiteľom licencie technického komisára FIM SENIOR a aspoň jeden TK musí byť držiteľom licencie technického komisára FIM. Minimálny počet TK na jednotlivé posty:
 - Kontrola dokumentácie: jedna osoba
 - Kontrola hluku, značenie tlmičov: dve osoby
 - Váženie motocyklov: jedna osoba
 - Kontrola motocyklov, prilieb a chráničov: dve osoby
- Technický komisár poverený meraním hluku musí byť držiteľom platnej licencie technického komisára FIM, s dobrými znalosťami a skúsenosťami s meraním hluku. Usporiadajúca federácia môže navrhnúť služby od špeciálneho technika (akustického inžiniera), ak nemá k dispozícii TK s platnom licenciou FIM pre meranie hluku.
- Desať minút pred každým štartom a v čakacom priestore je TK oprávnený vykonať kontrolu plomb a značiek na tlmičoch výfukov a na výbave jazdcov.

- Počas pretekov v priestore depa je TK oprávnený vykonať kontrolu plomb a značiek na tlmáčoch výfukov a na výbave jazdcov. TK musí kontrolovať práce vykonávané na motocykloch s cieľom zabezpečiť, aby sa motocykel nestal zdrojom nebezpečenstva.
- Ihneď po poslednej jazde budú prvé tri motocykle každej kategórie umiestnené v UP. Motocykle musia zostať v UP 30 minút po príchode víťaza, pre prípad protestu alebo pre potreby ďalšej technickej kontroly.
Súťažiaci musia svoje stroje vyzdvihnúť do 30 minút po otvorení UP, s výnimkou motocyklov, ktoré boli určené pre následnú technickú kontrolu (napr. rozoberanie motora za účelom kontroly objemu motora).
Po tomto časovom limite už nebudú činovníci v UP zodpovední za ponechané motocykle.
- Po ukončení technickej prebiecky HTK predloží FIM riaditeľovi závodu zoznam s uvedením mien prebratých jazdcov, motocyklov, hluku a hmotnosti motocyklov.
- Po nehode jazdca, ak je poškodený motocykel, TK ho musí skontrolovať či sa na ňom nevyskytla porucha závažnej povahy. Je však zodpovednosťou jazdca pristaviť motocykel na opätovnú kontrolu spolu s použitou prilbou a ochranným odevom.
- Ak je prilba zjavne poškodená, musí ju TK zadržať. Organizátor musí zaslať túto prilbu spolu so správou o nehode a lekárskou správou (fotografie a videá, ak sú k dispozícii) federácii jazdca. Ak existujú poranenia hlavy uvedené v lekárskej správe, potom je potrebné prilbu poslať neutrálneho technického inštitútu na rozbor.
- HTK má právo na prehliadku / kontrolu ktorejkoľvek časti motocykla kedykoľvek počas konania podujatia.
- Všetci TK musia byť informovaní od svojej federácie, že obdržali všetky aktualizácie technických predpisov, ktoré mohli byť vydané po vytlačení kníh s technickými pravidlami.

77.04 FIM Technický riaditeľ

- FIM Technický riaditeľ je menovaný riaditeľom FIM Medzinárodnej technickej komisie (CTI) po konzultácii s riaditeľom Motokrosovej komisie (CMS) FIM.
- FIM Technický riaditeľ nezodpovedá za technické preberanie, ale zabezpečí, že sa vykoná v súlade s technickými predpismi FIM.
- FIM Technický riaditeľ vykonáva svoju činnosť v spolupráci s FIM riaditeľom závodu a FIM delegátom.
- Medzi právomoci a povinnosti FIM technického riaditeľa patria, ale nie sú obmedzené na (pozrite si tiež technické pravidlá FIM):

- a) FIM technický riaditeľ nahlási akékoľvek problémy alebo nedostatky týkajúce sa technického preberania FIM riaditeľovi závodu a FIM delegátovi spolu s návrhmi na ich riešenie.
- b) FIM technický riaditeľ je konečným arbitrom v technických otázkach na podujatí.
- c) FIM technický riaditeľ spolu s HTK prekontroluje motocykel (motocykle) a bezpečnostnú výbavu jazdca (jazdcov) zapojeného do vážnej alebo smrteľnej nehody a predloží písomnú správu FIM delegátovi.
- d) FIM technický riaditeľ sa zúčastní všetkých zasadnutí riaditeľstva závodu (JURY), ale bez hlasovacích práv.

77.05 Jazdec a/alebo mechanik

- Jazdec a/alebo mechanik a/alebo tímový manažér sa musia zúčastniť minimálne raz technického preberania s (jazdcovým) motocyklom v čase uvedenom v ZU.
- Na žiadosť TK sa jazdec musí dostaviť k technickému preberaniu.
- Maximálny počet osôb prítomných na technickom preberaní: jazdec a/alebo mechanik a/alebo tímový manažér.
- Jazdec zostáva vždy zodpovedný za svoj motocykel a svoje osobné ochranné prostriedky, že sú v súlade s technickými pravidlami FIM pre motokros.
- Jazdec a/alebo mechanik a/alebo tímový manažér musia predviesť na technické preberanie čistý motocykel v súlade s pravidlami FIM a riadne vyplnenú a potvrdenú technickú kartu.
- Jazdec a/alebo mechanik a/alebo tímový manažér musia predviesť jeden motocykel na technické preberanie pod menom a číslom jazdca. Pre druhý motocykel, existujú dve možnosti:
 - 1) Jazdec a/alebo mechanik a/alebo tímový manažér môžu predložiť a druhý motocykel na technickú kontrolu pod svojím menom a číslom.
 - 2) Tím alebo skupina jazdcov/mechanikov/tímových manažérov môže predstaviť druhý motocykel na technickú prebierku. Môžu ho potom použiť niekoľkí jazdci pod podmienkou, že bol motocykel prebratý označený pod ich menom a číslom. V tomto prípade tím prezentujúci motocykel v čase technickej prebierky musí uvádzať mená a počet jazdcov oprávnených ho používať.
- Po značení dielov musí jazdec alebo mechanik potvrdiť svoj súhlas podpísaním formulára technického overenia (technickej karty), na ktorom musí byť uvedené číslo plomby.

- Jazdec môže medzi jazdami zmeniť motocykel. Konečná voľba musí byť vykonaná minimálne 10 minút pred začiatkom jazdy.
- Jazdec a/alebo mechanik a/alebo tímový manažér musia predložiť ochranné oblečenie (vybavenie) jazdca, napr. prilba a návlak s predpísaným štartovým číslom.
- Každý jazdec, ktorý sa nespĺňa uvedené požiadavky, môže byť vylúčený z podujatia.
- FIM Riaditeľ pretekov môže zakázať činnosť akejkoľvek osobe, ktorá nie je v súlade s predpismi, alebo jazdca, ktorý by mohol predstavovať nebezpečenstvo pre ostatných účastníkov alebo divákov.

01.78 NEBEZPEČNÉ MOTOCYKLE

Ak počas tréningu alebo preteku TK zistí, že niektorý motocykel je poškodený tak, že by sa mohol stať nebezpečným pre ostatných jazdcov, musí o tom okamžite informovať FIM riaditeľa pretekov alebo jeho zástupcu. Je ich povinnosťou vylúčiť takýto motocykel z tréningu alebo preteku.

01.79 KONTROLA HLUKU

Výfukové potrubie a tlmiče musia spĺňať všetky požiadavky týkajúce sa kontroly hluku.

Pozri predpis FIM Meranie hluku :

https://www.fim-moto.com/en/documents?tx_solr%5Bq%5D=sound

01.82 ŠPECIFIKÁCIE PRE SNEŽNÉ SKÚTRE

82.01 Úvod

Snežné skútre sú vozidlá poháňané jedným alebo viacerými snežnými pásmi, sú riadené lyžami trvale alebo prechodne pripevnenými vpredu alebo po strane vozidla. Existuje niekoľko typov snežných skútrov.

82.01.1 Snežné skútre vybavené dvomi hnacími pásmi s jednou alebo dvomi riadiacimi lyžami umiestnenými vpredu.

82.01.2 Snežné skútre vybavené jedným hnacím pásom s jednou alebo dvoma riadiacimi lyžami umiestnenými vpredu.

82.01.3 Snežné skútre vybavené jedným hnacím pásom a lyžami.

Z bezpečnostných dôvodov sa nesmú používať žiadne ochranné štíty z plastu alebo podobného materiálu.

82.02 Všeobecné špecifikácie

- 82.02.1** Poloha motora je voliteľná, no motor musí byť umiestnený pred jazdcom.
- 82.02.2** Jazdec musí byť úplne viditeľný.
- 82.02.3** K originálnej kapotáži a karosérii je zakázané pridávať krídla alebo spojery.
- 82.02.4** Použitie titánu je prísne zakázané.
- 82.02.5** Otvor zadného tunela musí byť uzavretý vhodným materiálom.
- 82.02.6** Predné svetlomety musia byť odstránené alebo zakryté.
- 82.02.7** Skútre musia byť vybavené zadným červeným svetlom s výkonom najmenej 20W. Minimálne rozmery plochy zadného svetla sú 40 x 50 mm.
- 82.02.8** Je zakázané jazdiť po trati bez karosérie alebo kapoty.

82.03 Štartovacie zariadenia

Snežné skútre musia byť vybavené zabudovaným štartovacím zariadením.

Na ovládanie zvuku by sa mal používať stojan (podpera) používaný na zdvíhanie vozidla pri podržaní za štartovacou bránou.

Stojan (podpera) slúžiaci na zdvihnutie skútra pri štarte (za štartovacou rampou), by mal sa používať aj pri skúške hluku.

82.04 Kryty otvorených prevodov

Snežné skútre musia byť vybavené krytmi pásov. Kryty nemôžu byť súčasťou karosérie

82.05 Výfukové potrubie

82.05.1 Je povolený iba jeden tlmič výfuku.

82.05.2 Výfukové plyny sa nesmú vypúšťať takým spôsobom, aby vírili sneh, znečisťovali pásy alebo brzdy alebo obťažovali spolujazdca alebo ostatných jazdcov. Musia byť učené všetky opatrenia proti prípadnému úniku oleja, ktorý by mohol byť nepríjemný pre nasledujúcich jazdcov.

82.06 Riadidlá

Šírka riadidiel je najmenej 500 mm a najviac 850 mm. Nie sú dovolené žiadne predĺženia. Ovládacie páčky na riadidlách nemusia byť zakončené guľičkou.

82.07 Ovládacie páky

Snežné skútre musia byť vybavené ovládacími páčkami. Pozri článok 01.35.

82.08 Ovládanie plynu / vypínač zapaľovania

Snežné skútre musia byť vybavené zariadením pre ovládanie plynu.

Snežný skúter musí byť tiež vybavený vypínačom zapaľovania. Pozri článok 01.37

82.0 Stúpačky (pozri čl. 01.39)

Ak sú stúpačky snežného skútru vybavené krytmi špičiek chodidiel, musia mať zábrany nedovoľujúce vloženie (vsunutie) viac než 1/3 dĺžky chodidla jazdca.

82.10 Brzdy

Musí byť najmenej jedna brzda.

82.11 Snežné zásterky

Snežné skútre musia byť vzadu vybavené snežnými zásterkami. Tieto musia byť zhotovené z vhodného materiálu. Musia presahovať tunel stroja na každej strane najmenej 30mm a svetlosť zásteriek musí byť najviac 100 mm pri nezaťaženom stroji. Použitie pružín a/alebo pružného materiálu na pritláčanie snežných zásteriek smerom dole je zakázané. (Diagram M).

82.13 Hnacie pásy

Musia byť vyrobené z gumy alebo plastickej hmoty. Nie sú dovolené žiadne úpravy. Nie sú dovolené žiadne protišmykové zariadenia ako klince, hroty atď.

82.15 Riadiace lyže

Riadiace lyže musia byť konštruované tak, aby vytláčali prekážky do strán a zvisle.

Predná hrana lyže musí prehnutá dohora a zaoblená s priemerom najmenej 100 mm. Zaoblenie musí pokračovať až za zvislú čiaru vedenú stredom vytvoreného oblúku. Použitý materiál: minimálny vonkajší priemer 12 mm.

Akokoľvek vodiaca lišta musí byť vyrobená z materiálu s kruhovým prierezom a minimálnym priemerom 10 mm. Ak je vodiaca lišta vybavená protišmykovou úpravou, minimálny uhol profilu je 60 ° a maximálna dĺžka 260 mm (diagram M).

Hrany riadiacej lyže musia byť zaoblené polomerom najmenej 5 mm profilom z ocele alebo iného kovu. (diagram M).

82.17 Číselné tabuľky

Číselné tabuľky sú povinné. Pozri článok 01.55

82.19 Palivo a olej

Palivá z čerpacích staníc a pretekárske palivá, ktoré sú komerčne dostupné v palivových nádobách a sudoch sú povolené s maximálnym počtom RON 110. Používanie olejov, palív a prísad, zvyšujúce výkon (Octane-booster) sú prísne zakázané. Palivá kategórie 2 sú tiež povolené a v tomto prípade platia predpisy FIM o palivách a mazivách.

Je povolená nemrznúca kvapalina.

82.20 Výbava a ochranný odev

Platí článok 01.65.

82.21 Návleky

Platí článok 01.76.

82.22 Kontrola / prehliadka

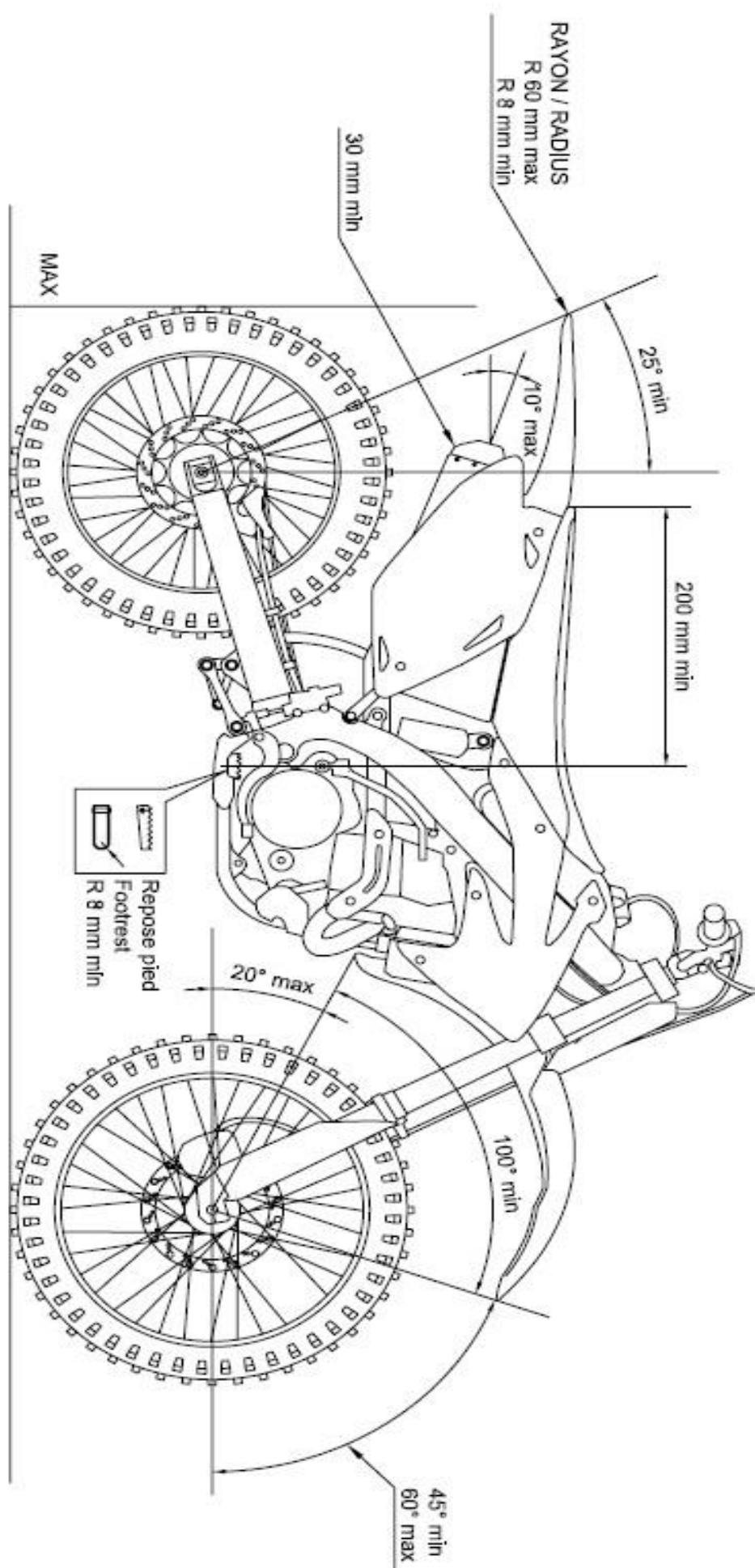
Platí článok 01.77.

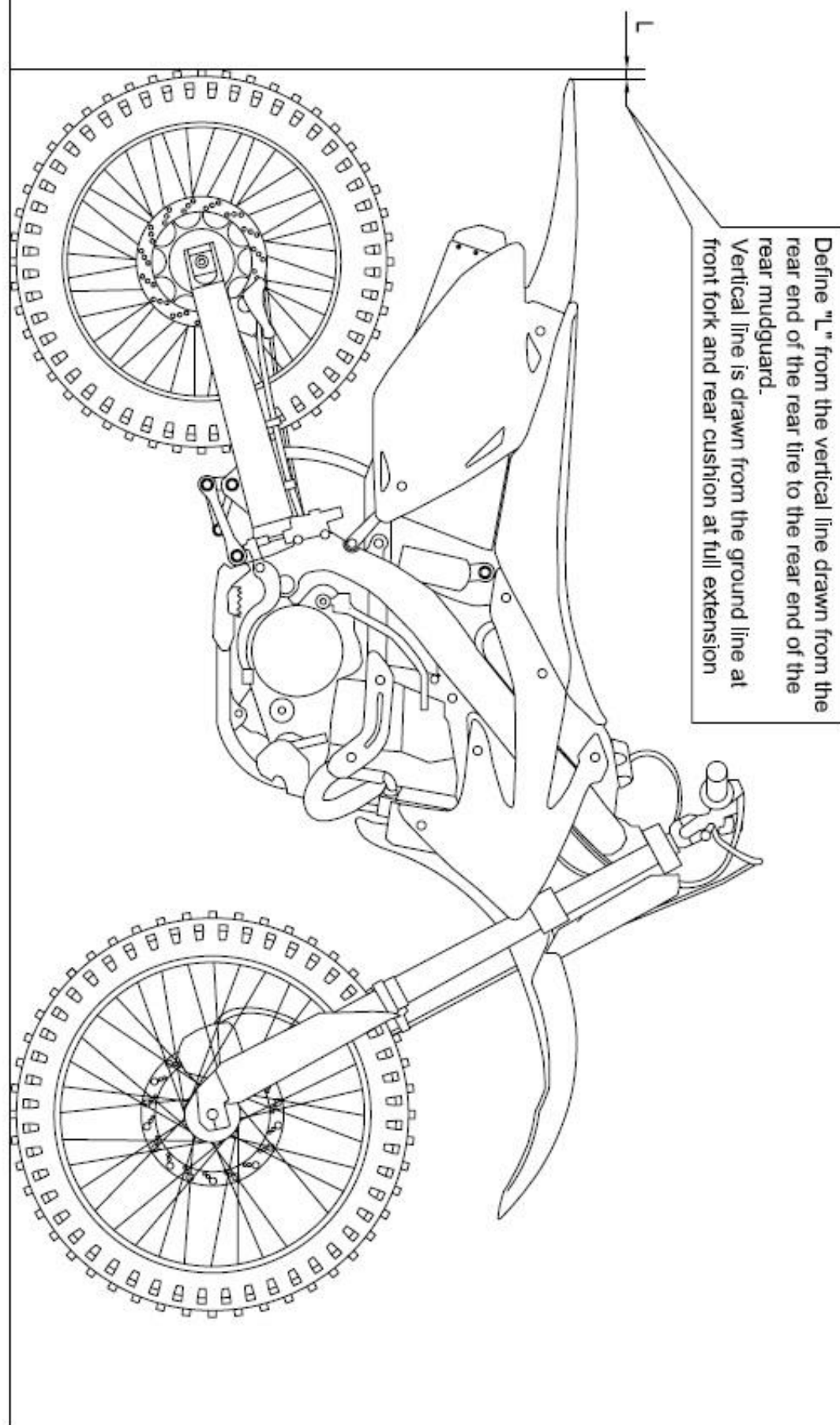
82.23 Skúška hluku

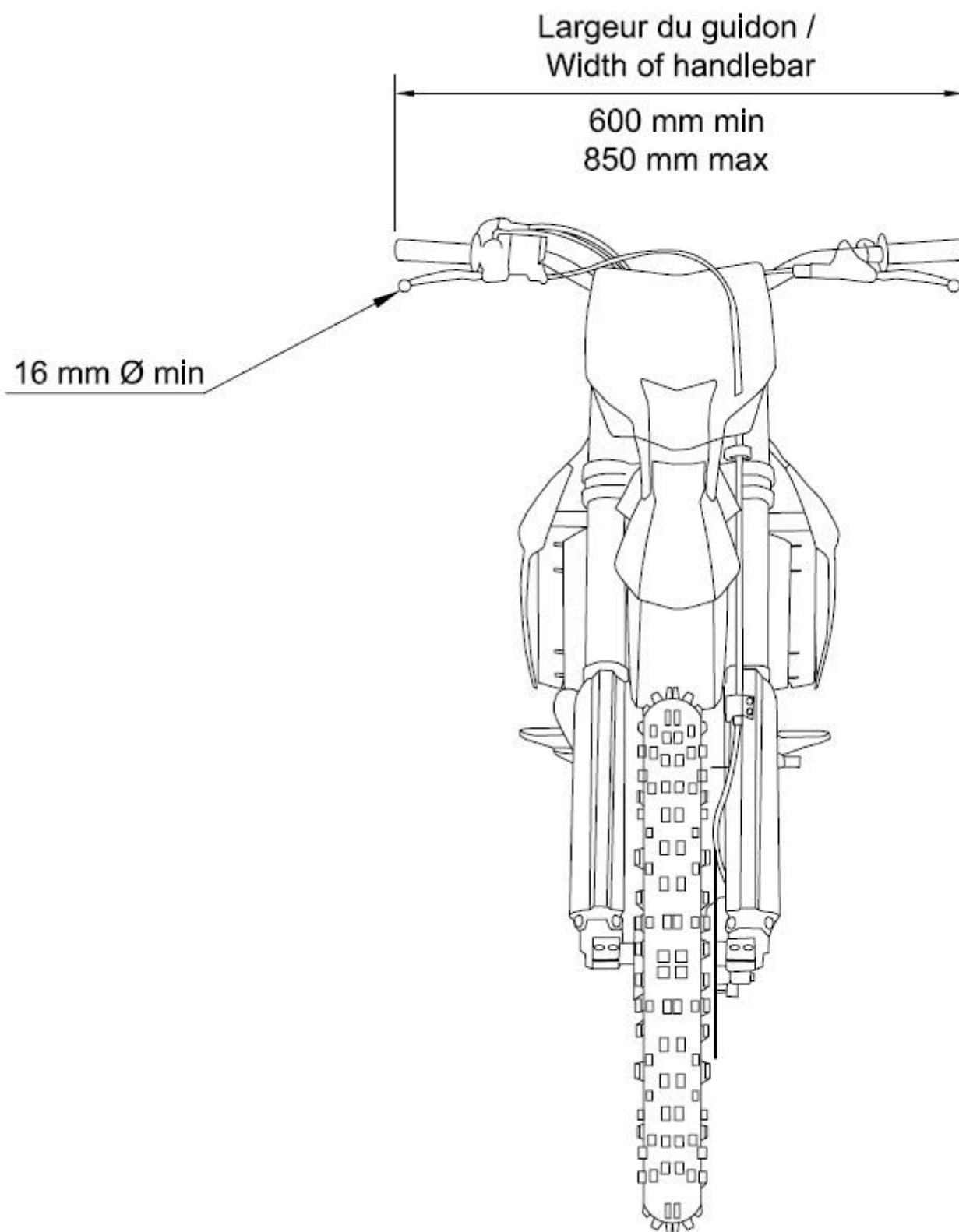
Platí článok 01.79.

Počas skúšky hluku snežného skútra sa musí použiť stojan na zdvíhanie zadnej časti skútra a pásu zo zeme. Kapota a karoséria musí byť ponechaná.

DIAGRAMY

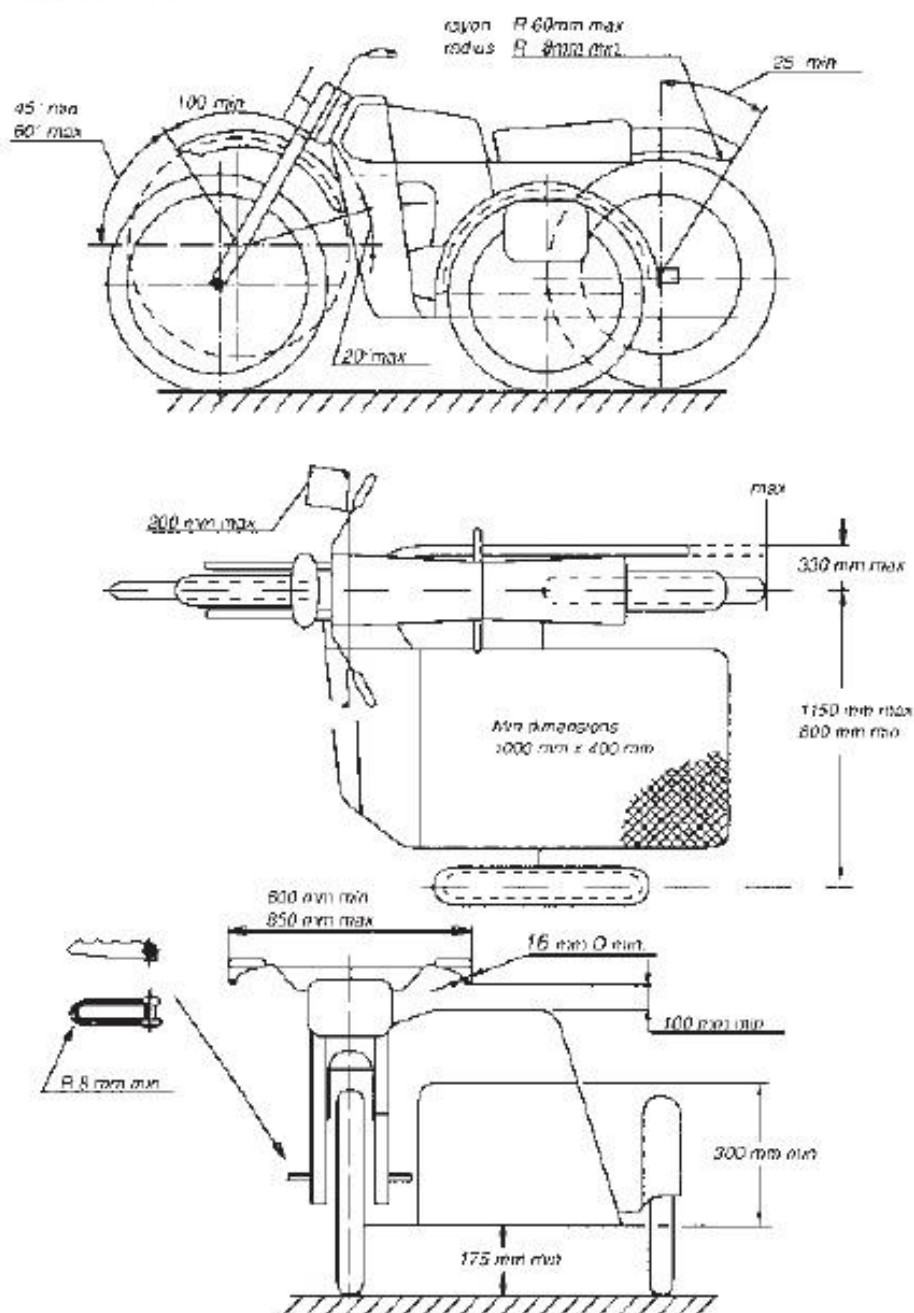




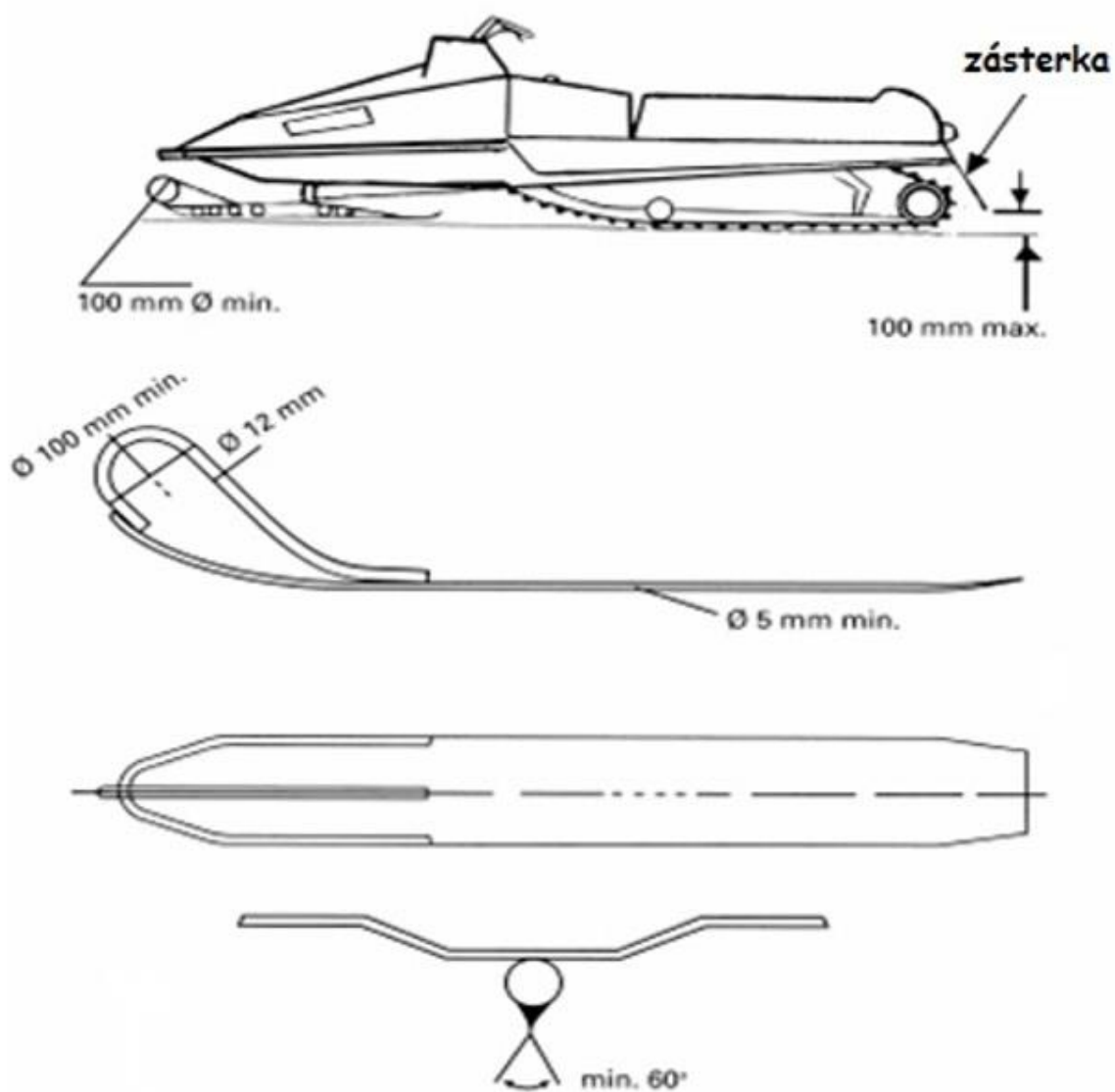


SIDECAR

F

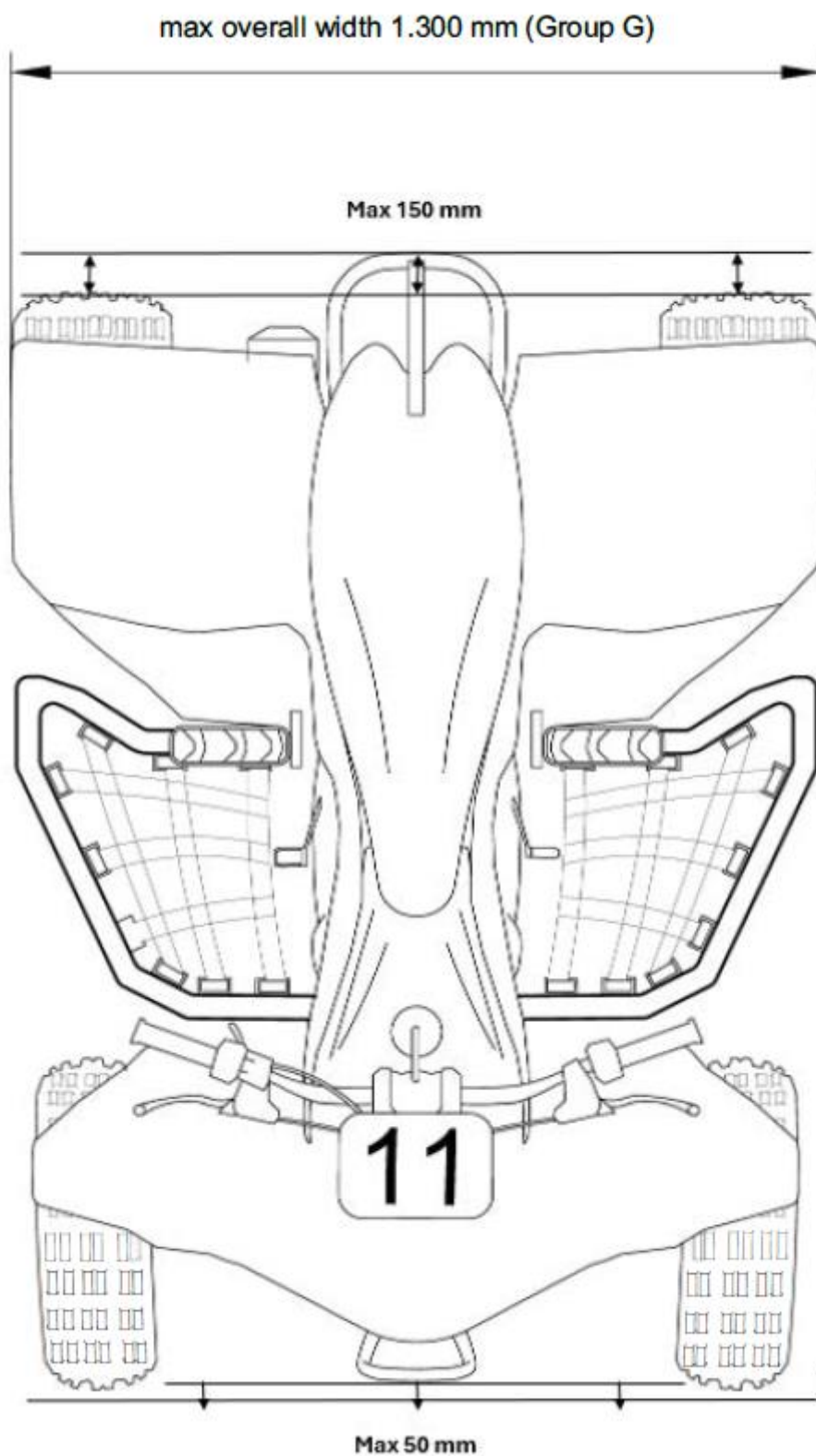


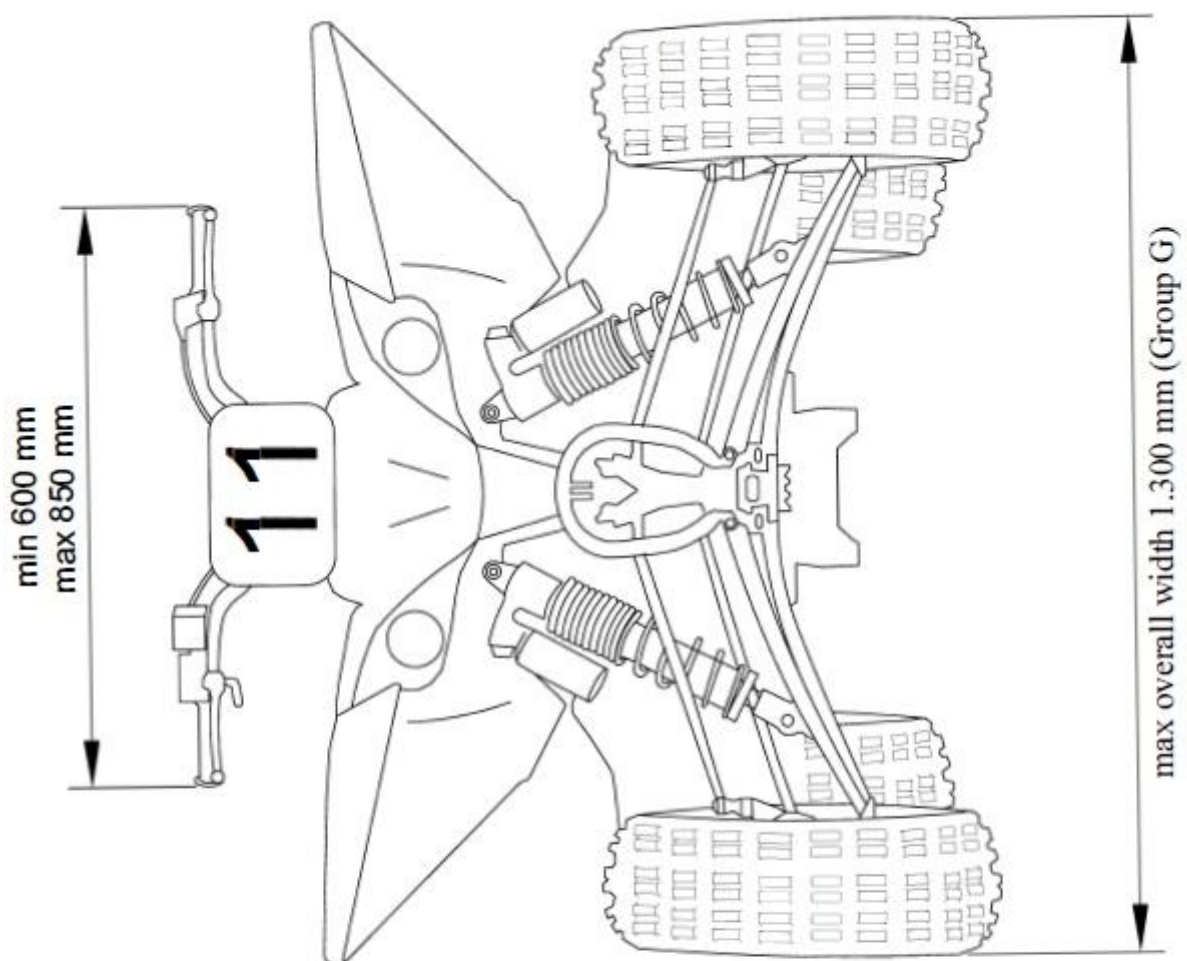
Snežné skútre

M

QUADS	GROUP G (2WD)
Max. overall width (mm)	1.300
Max. rim diameter (inches) REAR	12
REAR Max. seat height (mm)	950
Handlebar width (min-max, mm)	600 - 850

Q





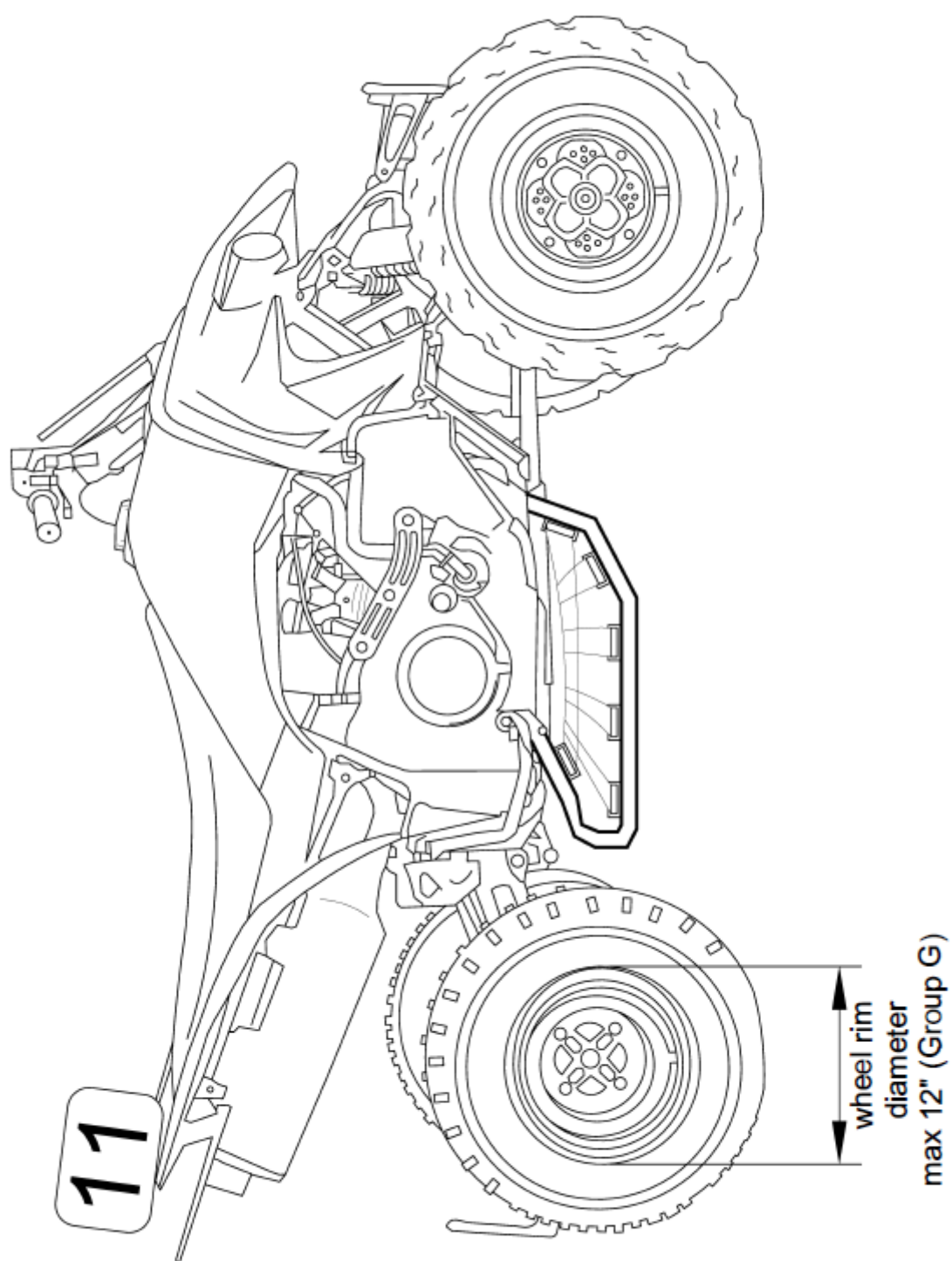


DIAGRAMME Q (suite)

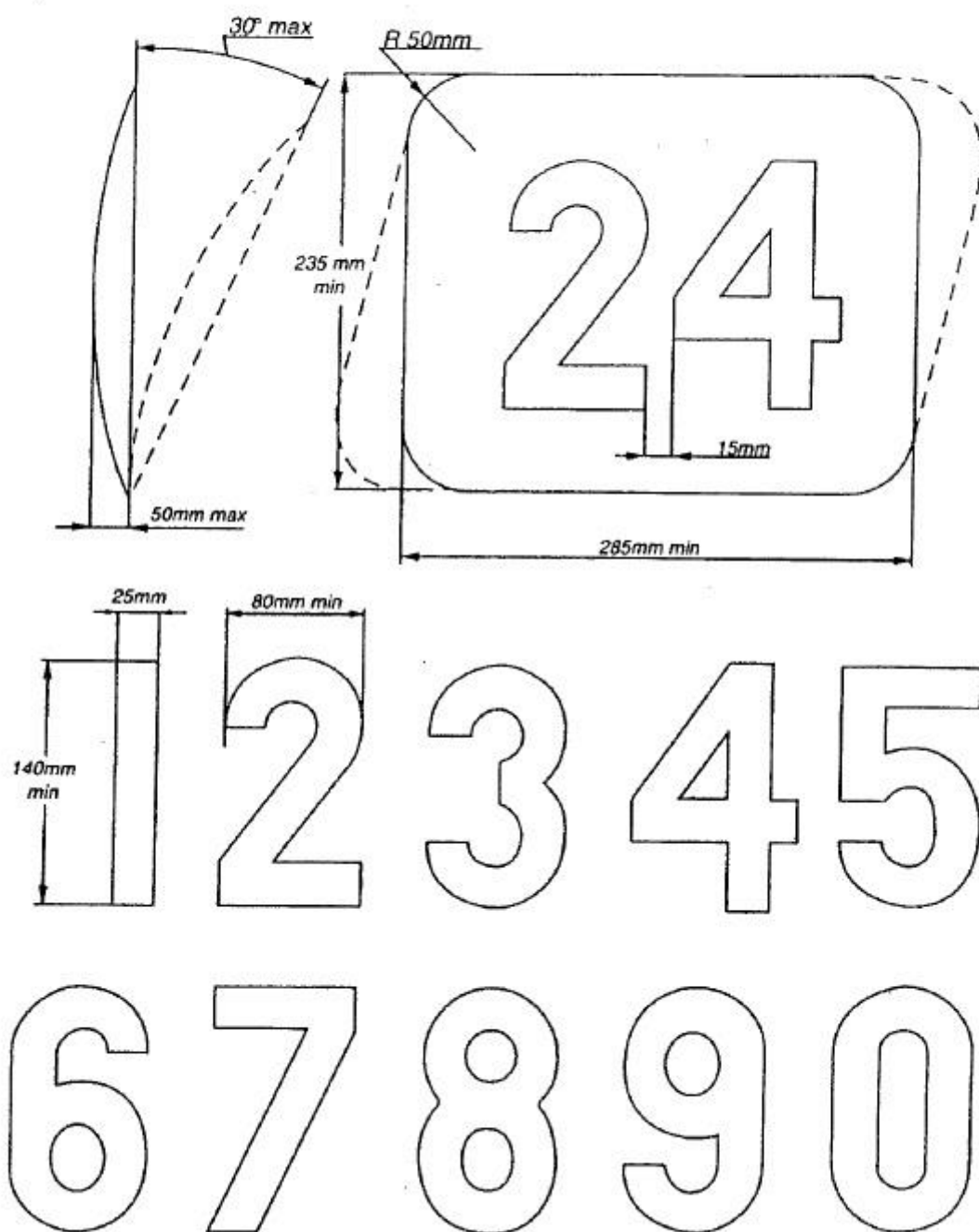
PROTECTIVE DEVICES (REAR): sprocket

(3) protective guard



NUMBERS / NUMEROS

O



TEN FITTING TESTS FOR HELMETS
DIX TESTS D'ADAPTATION POUR LES CASQUES

1. *Obtain correct size by measuring the crown of the head*
Avoir la bonne grandeur en mesurant le sommet de la tête
2. *Check there is no side to side movement*
Vérifier qu'il n'y ait pas de déplacement d'un côté à l'autre
3. *Tighten strap securely*
Serrer solidement la jugulaire
4. *With head forward, attempt to pull up back of helmet to ensure helmet cannot be removed this way*
Tête en avant, essayer de soulever le casque pour s'assurer qu'il ne peut pas être enlevé de cette façon



5. *Check ability to see clearly over shoulder*
Vérifier si vous pouvez voir clairement par-dessus l'épaule
6. *Make sure nothing impedes your breathing in the helmet and never cover your nose or mouth*
S'assurer que rien ne gêne votre respiration dans le casque et ne jamais couvrir le nez ou la bouche
7. *Never wind scarf around neck so that air is stopped from entering the helmet. Never wear scarf under the retention strap*
Ne jamais enrouler une écharpe autour du cou, car cela empêche l'air d'entrer dans le casque. Ne jamais porter d'écharpe sous la jugulaire
8. *Ensure that visor can be opened with one gloved hand*
S'assurer que la visière peut être ouverte avec une main gantée
9. *Satisfy yourself that the back of your helmet is designed to protect your neck*
S'assurer que l'arrière de votre casque a une forme telle qu'il vous protège la nuque
10. *Always buy the best you can afford*
Toujours acheter le meilleur que vous pouvez vous offrir