

1 "ALGEMEEN" 2011

Alle motos moeten voldoen aan de onderstaande veiligheidsnormen, behalve indien anders vermeld in de reglementering van hun klasse.

1.01 Drukvulling

Drukvulling, onder gelijk welke vorm, is verboden op alle manifestaties.

1.02 Kettingbeschermer en open transmissies

Indien de primaire transmissie is blootgesteld moet ze als veiligheidsmaatregel voorzien zijn van een kettingbeschermer.

Een kettingbeschermer moet op zodanige wijze geplaatst worden om te vermijden dat het been/de voet van de rijder niet tussen de ketting en de onderkant van het achtertandwiel kan komen

1.03 Uitlaatbuizen (uitgezonderd kleine cilinderinhouden)

De uitlaatbuizen moeten conform zijn met de bestaande reglementering aangaande de geluidscontrole.

De uitlaatgassen moeten naar achter gericht zijn. Ze mogen geen stof opwerpen, banden of remmen opwarmen of hinderlijk zijn voor de passagier (indien er een is) of andere rijders.

1.04 Stuur

De uiteinden van het stuur moeten gedicht zijn met een stevig materiaal of overtrokken met rubber.

De vaste stoppen voor de uitslag van het stuur, (andere dan de stuurdeempers), moeten zodanig bevestigd zijn dat ze een minimale ruimte van 30 mm verzekeren tussen het stuur met zijn hendels en de benzinetank indien het stuur maximaal wordt verdraait, dit om te vermijden dat de rijder zijn vingers knelt.

1.05 Hendels

Alle hendels (koppeling, remmen, enz.) moeten in principe op een bolletje eindigen (diameter van dit bolletje: minimum 19 mm). Dit bolletje mag afgevlakt worden, in elk geval moeten de randen afgerond zijn (minimale dikte van het afgevlakte deel: 14 mm). De uiteinden moeten permanent bevestigd zijn en onderdeel uitmaken van de hendel.

1.06 Gaskleppen

De gaskleppen moeten uit zich zelf sluiten indien de rijder de bediening ervan niet meer vasthoudt.

1.07 Benzinepomp

Elektrische benzinepompen moeten verbonden worden aan een stroomonderbreker die automatisch werkt bij in geval van een ongeluk.

1.08 Voetsteunen

De voetsteunen mogen scharnierend zijn maar in dit geval moeten ze voorzien zijn van een systeem om automatisch terug te keren, en integrale een afgeronde bescherming hebben met een straal van minimaal 8 mm op het uiteinde van de voetsteun.

De niet scharnierende metalen voetsteunen moeten een vast en permanent uiteinde bezitten gemaakt uit materiaal van het type plastic, Téfion of gelijkwaardig (\varnothing min. 16 mm).

1.09 Remmen

Alle moto's moeten uitgerust zijn met ten minste 2 doeltreffende remmen (één op elk wiel) die onafhankelijk en concentrisch met het wiel werken.

Het wordt aangeraden om de bevestigingen van de remklauwen, de remklauwen en de borgpennen van de remblokken te borgen.

1.10 Stroomlijn (Carenage)

De rand van het ruitje en de randen van alle andere blootgestelde delen van de stroomlijn dienen afgerond te zijn.

Welke ook de stand van het stuur is, er moet steeds een minimale afstand van 20 mm zijn tussen de stroomlijn en de uiteinden van het stuur of elk ander systeem van de stuurinrichting, met inbegrip van de toebehoren die erop bevestigd zijn.

Enkel voor de 4-takt motoren, voorzien van een stroomlijn, het onderste gedeelte van de stroomlijn moet voorzien zijn om ingeval van een motorpanne ten minste de helft van de totale capaciteit van de koelvloeistof van de motor en de gebruikte olie in de motor te kunnen opvangen. De onderste rand van de openingen in de stroomlijn moet zich ten minste 50 mm boven de bodem van de stroomlijn bevinden.

Het onderste gedeelte van de stroomlijn moet voorzien zijn van maximaal twee gaten van 25 mm. Deze gaten dienen afgedicht te zijn, anders als met tape, indien de piste droog is en mogen enkel open gemaakt worden indien de wedstrijd op een natte piste verreden wordt volgens de verklaring van de Koersdirecteur.

1.11 Nummerplaten (uitgezonderd kleine cilinderinhouden)

Ze moeten een rechthoekige vorm hebben en uit stijf en stevig materiaal vervaardigd zijn, de minimale afmetingen zijn: 285 mm x 235 mm.

De aan de rijder toegekende nummer (& de plaat) moeten duidelijk zichtbaar op de moto bevestigd worden, als volgt:

- Eén, vooraan, of in het midden van de stroomlijn, of licht hellend naar een kant;
- Eén, aan elke kant van de moto op de onderzijde van de kuip indien de machine voorzien is van een kuip.



De cijfers moeten leesbaar zijn en, zoals de achtergrond, geleverd worden met matte antireflecterende kleuren. De minimale afmetingen van de nummers vooraan zijn:

- Hoogte: 160 mm
- Breedte van elk cijfer: 80 mm
- Breedte van elke lijn: 25 mm
- Ruimte tussen twee cijfers: 15 mm

De minimale afmetingen van de nummers op de zijkant zijn:

- Hoogte: 120 mm
- Breedte van elk cijfer: 80 mm
- Breedte van elke lijn: 25 mm
- Ruimte tussen twee cijfers: 15 mm

Het Engels systeem wordt gebruikt voor de cijfers, het is te zeggen, een simpele lijn voor de "één" en een "zeven" zonder streepje.

1.12 Kleuren van de nummerplaten (uitgezonderd kleine cilinderinhouden)

De kleuren van de achtergrond en van de cijfers variëren volgens de klasse en de competitie.

De volgende kleuren moeten worden gebruikt. De kleuren moeten mat zijn volgens de kleurentabel RAL, het is te zeggen:

ZWART	9005	ROOD	3020
BLAUW	5010	GROEN	6002
GEEL	1003	WIT	9010
ORANJE	2007		

In geval van twijfel aangaande de leesbaarheid van de nummers zal de beslissing van de Technische afgevaardigde doorslaggevend zijn.

1.13 Benzine en olietank

De moto mag slechts voorzien worden van één stevig bevestigde benzinetank. Het tanken door middel van het vervangen van de benzinetank tijdens de wedstrijd ten strengste verboden.

De benzinetank moeten volledig gevuld zijn met een sponsen element voor brandstof (liefst met "Explosafe®").

1.13.01 Olieopvangsystemen en ontluchtingssystemen

Indien een moto voorzien is van een ontluchting, moet deze geleid worden naar een opvangrecipiënt dat gemakkelijk toegankelijk is en dient geledigd te worden vóór elke start van een wedstrijd.

Het minimale volume van een opvangrecipiënt moet 250 cc voor de ontluchting van de versnellingsbak en 500 cc voor de ontluchting van de motor bedragen.

Alle 4-takt motos moeten uitgerust zijn met een gesloten ontluchtingssysteem. De olie ontluchting moet uitmonden in het luchtfilterhuis.

1.13.02 Aflaatstop en olieleidingen

Alle aflaatstoppen moeten lekvrij zijn en goed vastgedraaid. De olieleidingen dienen correct en stevig bevestigd te zijn. De uitwendige oliefilters en de stoppen of moeren die deel uitmaken van het oliecircuït moeten geborgd zijn.

Voor alle 4-takt motoren:

Alle motordeksels waarachter zich olie bevindt en in contact kunnen komen met de grond tijdens een ongeval, moeten worden voorzien van een bescherming gemaakt van staal, aluminium, of een compositie materiaal zoals b.v. carbon of kevlar.

Deze bescherming moet zo zijn geconstrueerd dat ze schokbestendig is en moet goed worden bevestigd.

1.13.03 Ontluchting van de benzinetank

De antiretour kleppen moeten op de ontluchting van de benzinetank bevestigd zijn en ze moeten uitmonden in een opvangrecipiënt van gepast materiaal met een volume van minimum 250 cc.

1.13.04 Stoppen van benzine en olietank

De stoppen van de benzine en olietank moeten lekvrij zijn in gesloten toestand. Bijkomend moeten ze voorzien zijn van een veiligheidssluiting om het per ongeluk openen te vermijden.

1.14 Brandstoffen en olie

Alle motoren moeten gevoed worden door loodvrije brandstof of biobrandstof.

1.15 Koelvloeïstof

De vloeïstoffen die toegelaten zijn, andere dan olie voor de smering, zijn water en water vermengd met ethylalcohol.

1.16 Beschermingskledij en helmen

De rijders en de passagier moeten een ééndelig lederen pak dragen met bijkomende lederen opvulling, of andere bescherming op de voornaamste contactpunten, knieën, ellebogen, schouders, heupen, enz.

De voering en de onderkleding mogen niet uit synthetisch materiaal, dat kan smelten en de huid van de rijders kwetsen, zijn.

De rijders moeten eveneens lederen handschoenen en botten dragen, die samen met het lederen pak, de rijder volledig bedekken vanaf de nek naar onder toe.

Het gebruik van een rugbescherming is aanbevolen.

De rijders moeten een helm dragen, in goede staat, goed aangepast en correct aangebracht.

De helmen moeten van het type intégraal zijn en conform met één van de volgende internationaal herkende normen:

- Europe ECE 22-05, 'P'
- Japon JIS T8133.2000 (geldig tot 31/12/2011)
JIS T8133.2007
- USA SNELL M2005 (geldig tot 31/12/2011)
SNELL M2010

Het vizier moet uit materiaal sécurit® zijn.

Wegwerpvizieren zijn toegestaan.

1.17 Geluidsnormen

De geluidslimiet is:

Maximum 102 dB/A gemeten aan een gemiddelde zuigersnelheid van 13 m/sec (voor 2-takt motoren) en 11 m/sec (voor 4-takt).

1.18 Volgende elementen MOGEN gewijzigd of vervangen worden

Men mag elk genre smeeroïe, remvloeïstof of voorvorkolie gebruiken.

Men mag elk type ontstekingskaars gebruiken.

Men mag elk type binnenband (indien gebruikt) of ventiel gebruiken.

Gewichten om de wielen in evenwicht te brengen mogen verwijderd, vervangen of toegevoegd worden.

Dichtringen en dichtingen (met uitzondering van de dichting aan de voet van de cilinder).

De instrumenten, de instrumentsteunen

Schilderwerk en het afschuren van geveerde oppervlakken.

1.19 Elementen die MOGEN verwijderd worden

Toerenteller.

Snelheidsmeter

Verlichtingsknop

Schakelaar hoorn

Hoorn

Schakelaar richtingsaanwijzers

Gereedschapsdoos

Radiatorventilator en zijn bedrading.

Kettingbeschermer voor zover hij niet in het spatbord is geïntegreerd.

Bouten van de toebehoren van het achterkader.

1.20 Elementen die MOETEN verwijderd worden

Voorlicht, achterlicht, richtingsaanwijzers (indien ze niet geïntegreerd zijn in de stroomlijn). De openingen in de stroomlijn moeten gedicht worden met degelijk materiaal.

Spiegels

Hoorn (claxon)

Steun van de inschrijvingsplaat

Haken van de helm en bagage

Voetsteunen voor de passagier.

Houvast van de passagier.

Valbaren, centrale en laterale staander (De vaste bevestigingspunten moeten behouden blijven).

1.21 Technische controle

Een visuele technische controle van alle deelnemende motorfietsen moet voor de trainingen en de wedstrijd plaatsvinden.

De Technisch verantwoordelijke heeft ten allen tijde gedurende de manifestatie het recht om gelijk welk onderdeel van een moto te controleren.

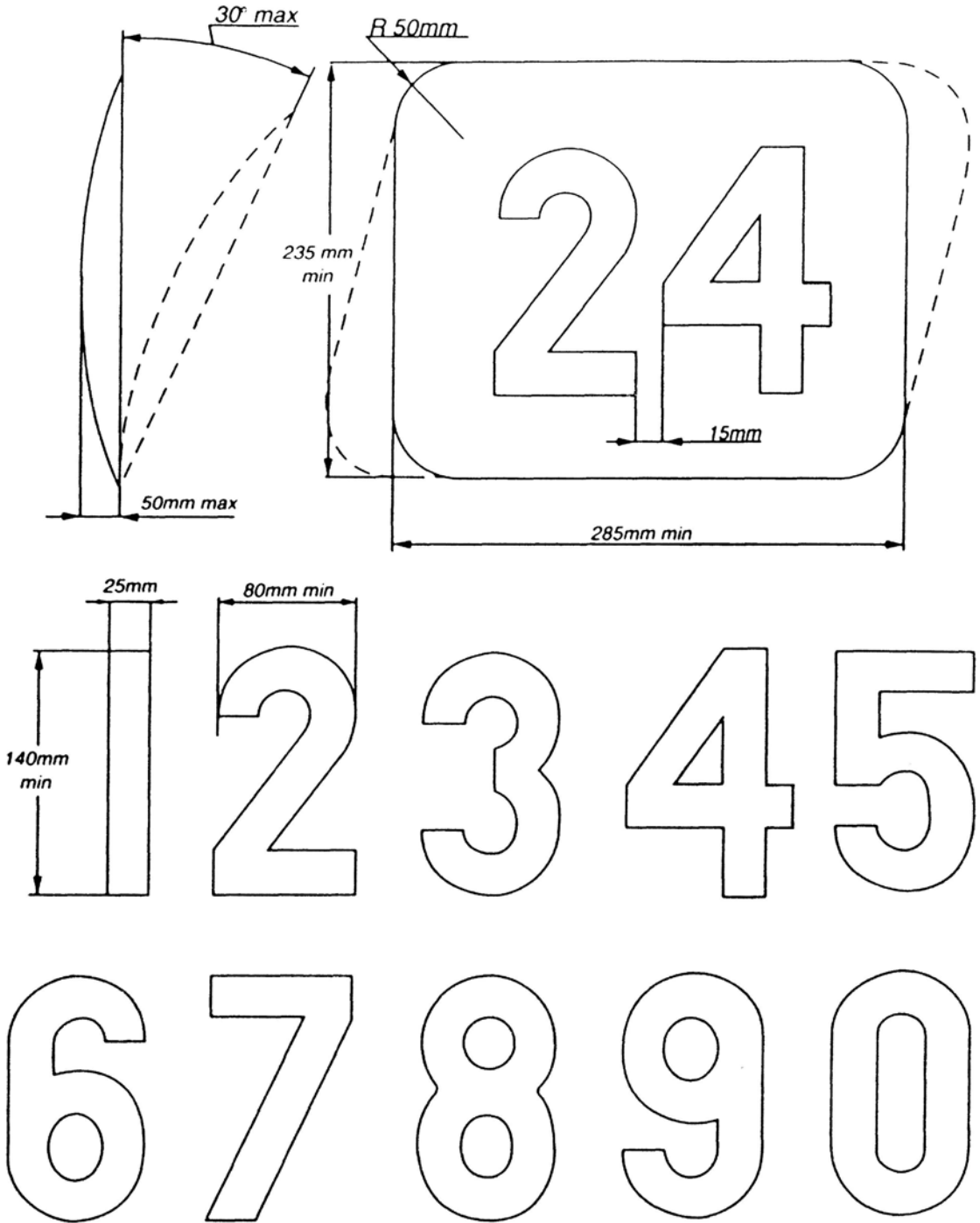
Een volledige technische controle naar de conformiteit, kan plaatsvinden op het even welke machine na de wedstrijd, bij beslissing van de Wedstrijdleader of Koersdirecteur, op hun eigen initiatief of als gevolg van het advies van de verantwoordelijke afgevaardigde van het Technisch College.

In geval van een diepgaande controle zullen enkel de deelnemer, die de klacht heeft ingediend, de betrokken deelnemer, eventueel zijn mecanicien, de BMB afgevaardigden van het Technische College, de wedstrijdleader, de koersdirecteur of zijn adjunct aan de controle mogen deelnemen. Elke andere persoon mag de controles bijwonen mits het respecteren van de voorziene toegangsbeperkingen en zonder op eender welke wijze de uitvoering van de controles te hinderen

De mogelijkheid tot loden, op basis van aanwijzingen gegeven door de Sportcommissie, moet voorzien worden.

Iedere controle die uitgevoerd wordt, hetzij op basis van een klacht, hetzij in uitvoering van het bovenvermeld punt, moet ter plaatse plaatsvinden, behalve indien de Wedstrijdleader of de Koersdirecteur er ter plaatse op de dag van de wedstrijd er anders over beslist. Iedere weigering zal gelijkgesteld worden met een "geval van" niet conformiteit (van de machine). De tijdslimiet om met de demontage van de machine te beginnen voor een controle is vastgesteld op 2 uur na de wedstrijd.

NUMBERS/NUMEROS



Futura Heavy

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Futura Heavy Italic

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Univers Bold

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Univers Bold Italic

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Oliver Med.

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Oliver Med. Italic

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Franklin Gothic

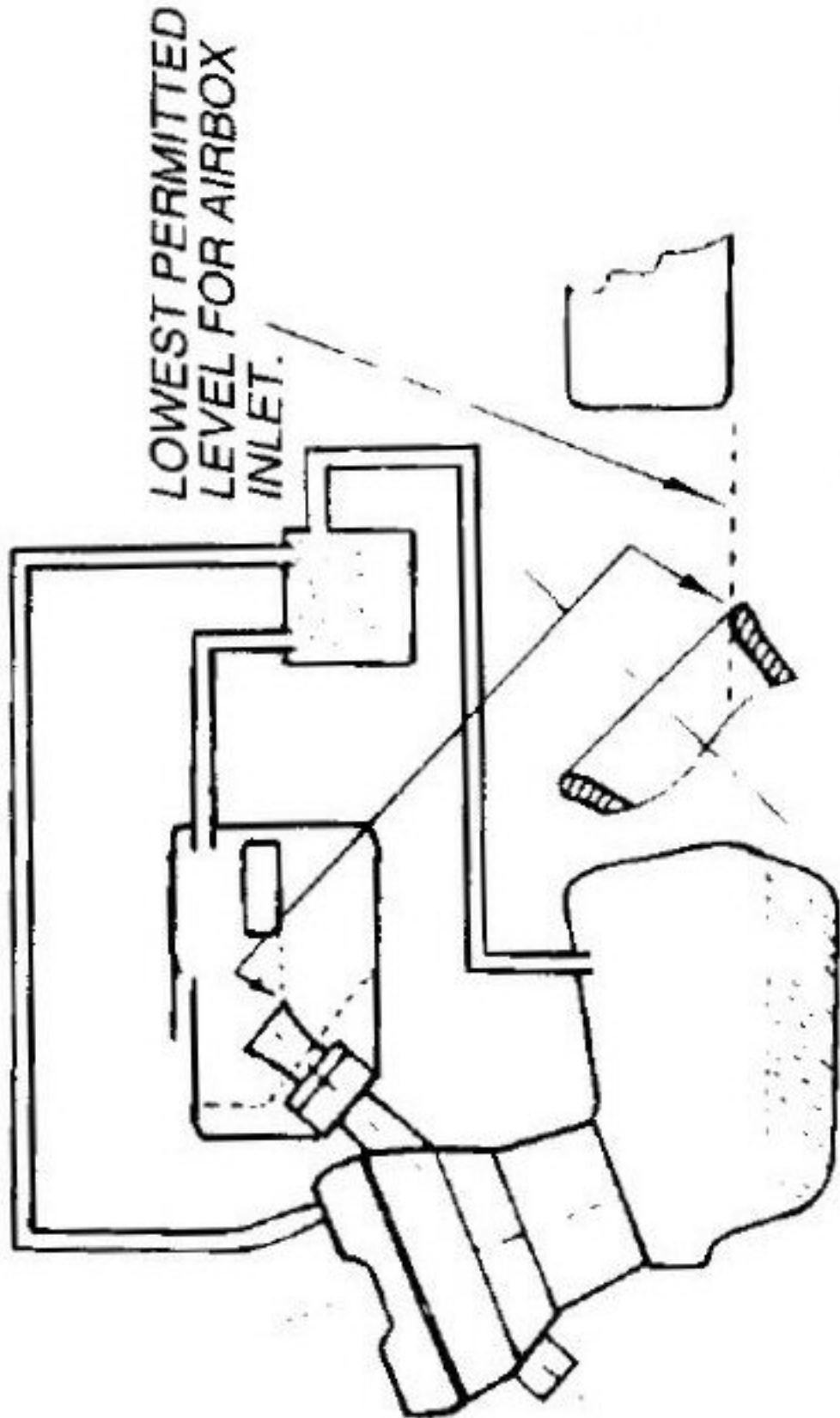
0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Franklin Gothic Italic

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

SYSTEME DE RECYCLAGE FERME
GESLOTEN ONTLUCHTINGSSYSTEEM

CLOSED ENGINE BREATHHER SYSTEM:



INTERNATIONAL HELMETS STANDARDS NORMES INTERNATIONALES DES CASQUES

ECE 22 - 05 "P" (EUROPE) The ECE mark consists of a circle surrounding the letter E followed by the distinguishing number of the country which has granted approval.

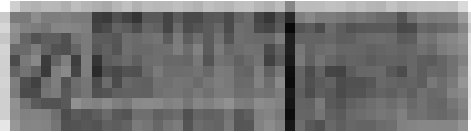
E1 for Germany, **E2** for France, **E3** for Italy, **E4** for Netherlands, **E5** for Sweden, **E6** for Belgium, **E7** for Hungary, **E8** for Czeck Republic, **E9** for Spain, **E10** for Yugoslavia, **E11** for UK, **E12** for Austria, **E13** for Luxembourg, **E14** for Switzerland, **E15** (- vacant), **E16** for Norway, **E17** for Finland, **E18** for Denmark, **E19** for Roumania, **E20** for Poland, **E21** for Portugal, **E22** for the Russian Federation, **E23** for Greece, **E24** for Ireland, **E25** for Croatia, **E26** for Slovenia, **E27** for Slovakia, **E28** for Bielo Russia, **E29** for Estonia, **E30** (- vacant), **E31** for Bosnia and Herzegovina, **E32** for Letonie, **E34** for Bulgaria, **E37** for Turkey, **E40** for Macedonia, **E43** for Japan, **E44** (- vacant), **E45** for Australia, **E46** for Ukraine, **E47** for South Africa, **E48** New Zealand.



Below the letter **E**, the **approval** number should always begin with 05. Below the approval number is the serial production number. (Label on retention system or comfort interior).



(GREAT - BRITAIN)
BS. 6658 TYPE. A.
(OFF - ROAD) TYPE. B.
(Label on the outside affixed).



(JAPAN) JIS T 8133 : 2000
(Label affixed inside the helmet).



(USA) M2000
(Label affixed inside the helmet).

For more details consult the F.I.M. Technical Rulebook