

*Grozījumi:  
2012.gadā par 26.punktu (starta numuri)  
2014.gada 20.martā papildināta noteikumu preambula un 26.punkts  
2015.gada 22.janvāris papildinājumi 26.4.7.-26.4.13.punkti (muguras numuri) –  
(2015.gada sezonā rekomendējoši, sākot ar 2016.gada sezonu obligāti piemērojami)  
2015.gada 18.maijs papildinājums 26.3.3.punktā*

## **TEHNISKIE NOTEIKUMI MOTOKROSĀ**

Tehniskie noteikumi motokrosā iespēju robežās tiek pakārtoti un saskaņoti ar FIM noteikumiem.

Tehnisko noteikumu piemērošana sacensībās no Tehniskās komisijas puses notiek tiktāl, cik LaMSF Motokrosa komisija sadarbībā ar sacensību žūriju vienojas par nepieciešamību organizēt tehniskās kontroles sacensību vietā.

Visiem sacensību dalībniekiem obligāti saistošs un piemērojams ir šo noteikumu 26.punkts, pārējie noteikuma punkti ir rekomendējoši.

Katrs šo noteikuma pārkāpuma gadījums tiek izvērtēts un pamatots individuāli, ņemot vērā pārkāpuma nozīmi no drošības viedokļa pēc sacensību galvenā tiesneša un tehniskās komisijas priekšnieka ieskatiem, tomēr gala lēmums par piemērojamo sodu šo noteikumu neievērošanas gadījumā pieder sacensību žūrijai.

### **1. Ievads**

Jēdziens "motocikls" ietver visu mototehniku ar ne vairāk kā četriem riteņiem, ar motora piedziņu, un ir konstruēti vienas vai divu (b/v) personu, no kurām viens ir mototehnikas vadītājs, piedalīšanai sacensībās. Normāli riteņiem jābūt saskarei ar zemi. Vienu vai visus riteņus var aizstāt ar slēpēm, skrītūļiem vai kāpurķēdēm (sniega motocikli).

### **2. Konstruktijas brīvība**

2.1. Nav nekādu ierobežojumu attiecībā uz motocikla ražojumu, konstrukciju vai tipu, ja tiek nodrošināta mototehnikas atbilstība FIM noteikumiem, sacensību Nolikumam.

2.2. Visiem solo motocikliem (tālāk tekstā A grupa) jābūt konstruētiem tā, lai tos pilnībā kontrolētu braucējs.

2.3. Motocikliem ar blakusvāģi (tālāk tekstā B grupa) jābūt konstruētiem tā, lai pārvadātu līdzbraucēju.

### **3. Motociklu kategorijas un grupas**

3.1. Motocikli tiek iedalīti kategorijās un grupās, un šis dalījums ir jāievēro visās "sacensībās:

3.1.1. **I kategorija:** *Motocikli, kuru kustību nodrošina viena (velkoša) riteņa saskare ar zemes virsmu.*

3.1.2. **A grupa - Solo Motocikli:** *Divu riteņu mototehnika, kura veido tikai vienu sliedi.*

3.1.3. **B grupa:** Mototehnika ar trīs riteņiem, kuri braukšanas virzienā uz gruntēs veido divas vai trīs sliedes, un kuriem ir nenonemams blakusvāģis, un līdz ar to veido vienu veselu vienību. Ja uz zemes veidojās trīs sliedes, divu sliežu vidus līnijai ir jābūt ne mazāk kā 75 mm atstatumā no sliedēm.

3.1.4. **II kategorija:** Mototehnika, kuras kustību nodrošina vairāk ka viena riteņa saskare ar zemes virsmu.

3.1.5. **C grupa:** Kvadri

3.1.6. **D grupa:** Sniega motocikli.

3.2. Principā ir aizliegts dažādu kategoriju, grupu un klašu motocikliem piedalīties vienā braucienā, ja vien Nolikumā nav teikts citādi.

## 4. Klases

4.1. Grupas tālāk tiek dalītas klasēs pēc cilindru tilpuma. Šāds iedalījums ir jāievēro visās sacensībās.

4.2. **I kategorija: 4.2.1. A grupa**

Klase (cm <sup>3</sup> )	Virss (cm <sup>3</sup> )	Līdz (cm <sup>3</sup> )
50	-	50
65	50	65
80 (2-taktu)	50	85
(4-taktu)*	75	125
100	85	100
125 (2-taktu)	100	125
(4-taktu)*	175	250
175	125	175
250 (2-taktu)	175	250
(4-taktu)*	290	450
350	250	350
500 (2-taktu)	350	500
(4-taktu)*	475	650
500 (2-taktu)	350	500
+650 (4-taktu)	350	650
750	500	750
1000	750	1000
1300	1000	1300

*pasaules čempionātos no 2003.gada*

4.2.2. **B grupa:** Virss 350 un maksimums līdz 750 cc 2-taktu motoriem un maksimums līdz 1000cc 4-taktu motoriem un divcilindru motoriem.

4.3. **II kategorija:**

4.3.1. **C grupa:** Kvadri (četrriteņu motocikli). Četru riteņu balonriepu bezceļu mototehnika, kuram riteņi ir katras diagonāles galējā robeža, un tā ir vesela nedalāma vienība, un tas ir pielāgots tikai jāteniski sēdošam braucējam un stūrēts ar motocikla tipa stūri.

4.3.2. Tādas pašas klases kā 1. kategorijas A grupā.

4.3.3. **D grupa:** Sniega motocikli

Klase	Virss (cc)	līdz (cc)
250	-	250
350	250	350
500	350	500
750	500	750
1300	750	1300

50	-	50
90	50	90

## 5. Tilpuma mērišana (noteikšana)

5.1. Virzuļmotora darbības dzinējs, "Otto" cikls: Katra dzinēja cilindra tilpumu rēķina pēc cilindra tilpumu noteicošas ģeometriskas formulas; diametrs ir cilindra urbums un augstums pēc virzuļa gājienu no augstākā uz zemāko punktu:

$$\text{tilpums} = D^2 \times 3,1216 \times C / 4$$

kur D = urbums un C = virzuļa gājiens

Gadījumos, kad cilindra urbums nav riņķveida, tad šķērsriezuma laukumu nosaka pēc piemērotas ģeometriskas formulas, pēc tam to reizinot ar virzuļa gājienu.

Mērot urbumu, ir pieļaujama 1/10mm tolerance. Ja ar šo toleranci tilpums pārsniedz noteiktos ierobežojumus konkrētajā motociklu klasē, tālākie mērījumi būtu jāveic aukstam dzinējam ar 1/100mm pielaidi.

5.2. Rotorā motori: Motora tilpumu, kurš nosaka motociklu klasi, jāaprēķina pēc sekojošas formulas:

$$\text{tilpums} = 2 \times V / N$$

kur V = kopējais dzinēju veidojošo kameru tilpums

un N = nepieciešamo motora apgriezienu skaits, lai izpildītu vienu pilnu ciklu kamerā.

Klasificēts kā 4-taktu.

5.3. Vankela sistēma (Wankel System): Vankela sistēmas dzinējiem ar trīsšķautņainu virzuli, tilpumu nosaka pēc formulas:

3

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

kur V = viena kameras tilpums un D = rotoru skaits. Klasificējas kā 4-taktu.

## 6. Superkompresija

6.1. Superkompresija kā iekārta jebkurā veidā visās sacīkstēs ir aizliegta.

6.2. 2-taktu vai 4-taktu motors, attiecībā uz kādu no noteiktajām klasēm cilindra darba tilpuma robežās, netiek uzskatīts par motoru ar superkompresiju, ja neatkarīgi no viena motora cikla, ģeometriski mērīts degvielas kompresijas iekārtas vai iekārtu kopējais tilpums, ieskaitot darba cilindra tilpumu, ja tas izmantots degvielas iesūkšanai, nepārsniedz attiecīgās klases maksimāli pieļaujamo tilpumu.

## 7. Telemetrija

7.1. No un uz braucošo motociklu ir aizliegts pārraidīt jebkura veida informāciju.

7.2. Automātiskās hronometrāžas ierīces netiek uzskatītas par "telemetriju".

7.3. Automātiskās hronometrāžas ierīces nedrīkst traucēt oficiālo hronometrāžas ierīču darbību.

## 8. Motociklu svars

8.1. LaMSF rīkotajās sacensībās motociklu svēršana nav obligāta.

8.2. Motocikla svars tiek mērīts bez degvielas.

Minimālais svars ir:

80 cc klasē 65 kg

125 cc klasē 88 kg

250 cc klasē 98 kg

500 cc klasē 102 kg

8.2.2. *Pēc sacīkstēm svarā ir pieļaujama 1% tolerance.*

8.3. Zīmogam jābūt fiksētam rāmja priekšpusē.

8.4. Svāriem jābūt ik gadu sertificētiem.

## 9. Ražojuma apzīmējums

9.1. Ja motocikla konstruēšanā ir iesaistīti divi ražotāji, uz motocikla ir jānorāda abu vārdi sekojoši:

- rāmja ražotāja vārds
- dzinēja ražotāja vārds

9.2. Šis princips tiek piemērots gadījumos, kad nepastāv komerciāla rakstura intereses.

## 10. Protokola definīcija

\* Motocikla prototips ir mototehnika, kurai jāatbilst konkrētu sacensību drošības prasībām.

## 11. Vispārējās prasības (Specifikācijas)

11.1. Šīs prasības ir attiecināmas uz visām sacīkšu līdzekļu grupām un visu veidu sacensībām, ja vien LaMSF nav norādījusi citādi.

11.2. Atsevišķu sacensību gadījumos var būt nepieciešamas sīkākas prasības.

11.3. Titāna pielietošana rāmja, priekšējo un aizmugurējo dakšu, stūres, sviru un riteņa asij, ir aizliegta. Riteņu vārpstu ražošanā ir aizliegta arī vieglu titāna sakausējumu lietošana. Ir atļauta titāna kausējumi ir atļauti bultu, skrūvju un uzgriežņu lietošanā.

*11.3.1. Magnētiskais tests (titānam nav magnētisku īpašību).*

*11.3.2. 3% slāpekļskābes tests (titāns nereaģē. Ja metāls ir tērauds, piliens atstās uz tā melnu plankumu).*

*11.3.3. Titāna sakausējumu īpatnējais svārs ir 4,5-5. Tērauda - 7,5-8,7, par ko var pārliecināties ar detaļu svēšanu un tilpumu mērīšanu ar ūdeni piepildītā kalibrētā stikla traukā (ieplūdes vārsts, svira, klanis u.c).*

*11.3.4. Šābu gadījumā, tests ir jāveic speciālā laboratorijā.*

11.4. Alumīnija sakausējumus var noteikt vizuāli.

11.5. 125 cc klasē ir atļauti tikai viencilindra motori.

11.6. Dzinēja cilindru skaitu nosaka sadegšanas kameru skaits.

11.7. Ja tiek lietotas atsevišķas sadegšanas kameras, tām jābūt savienotām ar neierobežoto kanālu skaitu, kuru minimālais šķērsgrīzums ir vismaz 50% no kopīgā ieplūdes laukuma.

## 12. Solo motocikla rāmja definīcija

\* Struktūra vai struktūras, ko lieto, lai savienotu stūres mehānismu motocikla priekšpusē, ar motoru/ātrumkārbu vienā veselā un ar visiem aizmugurējās piekares komponentiem.

## 13. Starta ierīces

\* Starta ierīce ir obligāta.

## 14. Atklātās transmisijas aizsargs

14.1. Ja primārā transmisija ir atklāta, tad tai kā drošības līdzeklis jāpiestiprina aizsargs. Aizsargam jāaptver transmisija tādā veidā, lai nekādos apstākļos braucējs vai līdzbraucējs nevarētu nonākt nelaimīgā kontaktā ar transmisijas daļām. Tam jābūt konstruētam tā, lai pasargātu braucēju no pirkstu savainojuma.

14.2. Aizsargam jābūt piestiprinātam.

## 15. Izputēja caurules

15.1. Izputēja caurulēm un klusinātājiem pilnībā jāatbilst visām trokšņa kontroles prasībām.

15.2. Izputēja caurules galam jābūt horizontālam un paralēlam (minimālais attālums - 30 mm) solo motocikla centrālajai asij ( ar pielaidi +/-10), un tas nedrīkst būt garāks par klusinātāju vairāk kā 5 mm. Visām asajām malām ir jābūt noapaļotām ar minimālo rādiusu 2 mm (skat. E diagrammu).

15.3. Izplūdes gāzēm jābūt novirzītām uz aizmuguri, bet ne tādā veidā, ka saceltu putekļus, piesārņotu riepas vai bremzes vai sagādātu neērtības līdzbraucējam, vai citiem braucējiem. Visiem iespējamajiem līdzekļiem jānovērš lieko eļļas zudumu, lai nesagādātu neērtības sekojošiem braucējiem.

15.4. Izputēja caurules gals solo motocikliem nedrīkst pārsniegt vertikālo tangenti, kas novilkta no pakaļējās riepas (skat. E diagrammu).

15.5. Motociklam ar blakusvāģi izplūdes gāzēm jāizplūst horizontāli un uz aizmuguri, maksimāli 30° leņķī no motocikla ass.

## 16. Stūres

16.1. Stūres platums ir: ne mazāks par 600 mm un ne lielāks par 850 mm.

16.2. Stūrei ir jābūt aprīkotai ar aizsargiem.

16.3. Atklāti rokturi ir jānoslēdz ar stingru, blīvu materiālu vai jānosedz ar gumiju.

16.4. Jābūt pienācīgi nodrošinātai min. 30 mm spraugai starp stūres sviru un degvielas tvertni, lai pasargātu sportista pirkstus.

16.5. Stūres skavām ir jābūt rūpīgi noapaļotām un konstruētām tā, lai izvairītos no iespējamajiem lūzumiem stienī.

16.6. Ja tiek lietoti roku aizsargi, tiem ir jābūt ražotiem no triecienizturīga materiāla un aprīkoti ar pastāvīgu atveri rokai.

16.7. Stūres metināšana ar viegliem sakausējumiem ir aizliegta.

## 17. Vadības sviras

17.1. Visām stūres svirām (sajūgs, bremzes utt.) ir jābūt ar noapaļotiem galiem (diametrs ne mazāks par 19mm). Sviras, roktura gals var būt arī saplacinātas formas, bet jebkurā gadījumā tā malām ir jābūt noapaļotām (minimālais biezums - 14mm). Stūres galiem ir jābūt piestiprinātiem tā, lai tie kopā veidotu vienu veselu vienību.

17.2. Visām vadības svirām (rokas un kāju) ir jābūt uzstādītām uz šarnīra.

17.3. Bremžu pedālīm, ja tas ir uzstādīts uz kāpšļa ass, ir jādarbojas kāpšļa deformācijas vai saliekšanās gadījumā.

## 18. Droseles pievads

18.1. Droseles pievadam, ja to netur ar roku, jānoslēdzas pašam.

18.2. Sniega motocikliem un motocikliem ar blakusvāģi aizdedzes izslēdzējam jābūt piestiprinātam tā, lai tas nostrādātu, kad braucējs pamet mototehniku. Aizdedzes izslēgšanas sistēmai jāpārtrauc primārā ķēde, un tai jābūt ierīkotoi tā, lai varētu strāvu gan izslēgt, gan ieslēgt.

18.3. Tai jābūt novietotai, cik vien iespējams tuvu stūres centram, un tai jādarbojas ar neelastīgu, atbilstoša garuma un resnuma vadu; motocikliem ar blakusvāģi tam (vadam) jābūt piestiprinātam pie braucēja rokas locītavas. Ir atļauts spirālveida kabelis (līdzīgs telefona vadam) maksimāli 1 m garumā.

18.4. Tikai sniega motocikliem tam jābūt piestiprinātam pie braucēja jostas.

## 19. Kāpšļi

19.1. Kāpšļi var būt atlokāmi, bet tādā gadījumā tiem ir jābūt aprīkoti ar ierīci, kura nodrošina to automātisku atgriešanos normālā stāvoklī. Kāpšļu galā ir jābūt vismaz 8 mm rādiusa aizsargam. ( skat. E un F diagrammu).

19.2. Ja kāpšļi nav atlokāmi, vai ja tie nav pārklāti ar gumiju, tiem ir jābūt noapaļoti ar sfērisku rādiusu ne mazāku par 8 mm.

## 20. Bremzes

20.1. Visiem A grupas motocikliem ir jābūt aprīkoti ar vismaz divām iedarbīgām bremzēm (pa vienai uz katra riteņa). Šīs bremzes tiek darbinātas neatkarīgi un strādā koncentriski ar riteņiem. (Bremzes tiek darbinātas ar sviru palīdzību).

20.2. B grupas mototehnikai - vismaz 2 darbojošās bremzes uz vismaz diviem riteņiem, kas tiek darbinātas neatkarīgi viena no otras un koncentriski ar riteņiem.

20.3. Sniega motocikliem jābūt vismaz ar vienu bremzi.

## 21. Dubļusargi un riteņu aizsargi

21.1. Motocikliem ir jābūt aprīkoti ar dubļusargiem.

21.2. Priekšējam dubļusargam jānosiedz vismaz  $100^\circ$  no riteņa aploces. Leņķim, kurš veidojas starp vienu līniju, kas novilkta no dubļusarga priekšējās malas uz riteņa centru, un otru, kas novilkta horizontāli caur centru, jābūt starp  $45^\circ$  un  $60^\circ$ . Leņķis, ko veido divas līnijas: viena, kas novilkta no dubļusarga pakaļējās malas uz riteņa centru, un otra, kas novilkta horizontāli caur riteņa centru, - nedrīkst pārsniegt  $20^\circ$  (skat. E un F diagrammu).

21.3. Pakaļējam dubļusargam ir jāstiepjas aizmugurē ārpus riņķa segmenta, kurš ir noslēgts ar vertikālu līniju, vilktu caur pakaļējā riteņa asi un līniju, kas zīmēta  $25^\circ$  leņķī uz aizmuguri no vertikālās līnijas (skat. E un F diagrammu).

21.4. Dubļusargu galiem jābūt noapaļoti ar rādiusu, sākot vismaz no 8 mm un nepārsniedzot 60 mm (skat. E diagrammu).

21.5. Dubļusargiem jābūt izgatavotiem tikai no elastīga materiāla (piemēram, plastmasas).

21.6. Ja tiek lietoti lietie vai metinātie riteņi, tad aizsardzība jānodrošina, apņemot spieķus ar cietiem diskem.

## 22. Aptecētāji

\* Nav atļauti.

## **23. Riteņi, aploces un riepas**

23.1. Visas riepas ir jāmēra stāvoklī, kad tās ir uzmontētas uz aploces, pie 1 kg/cm spiediena. Mērījumi tiek veikti riepu daļā, 900 attālumā no zemes.

23.2. Jebkura vienota riteņa (lieta, formēta, kniedēta ) aploces vai spieķa, kā to piegādājis izgatavotājs vai arī tradicionālo atdalāmo aploču, kā arī spieķu, ventiļu vai aizsargskrūvju jebkura modificēšana ir aizliegta, izņemot riepu saturošas skrūves, kas dažreiz tiek izmantotas, lai aizkavētu riepas pārvietošanu pa aploci. Ja aploce ir modificēta ar šādu nolūku, skrūvēm, uzgriežņiem utt jābūt piemērotiem.

## **24. Motokrosa riepas**

24.1. Kausveida vai airveida (nepārtraukts radiālais ribojums) riepas un/vai riepas ar protektora augstumu virs 19,5 mm ir aizliegtas.

24.2. Riepu virsma nedrīkst būt aprīkota ar papildus uzmontējamiem elementiem, tādiem kā pretbuktēšanas radzes, naglas, speciālas ķēdes, utt.

24.3. Dziļš un smails (scoop un paddle ) radiāls protektors ir aizliegts.

## **25. Papildnoteikumi motocikliem ar blakusvāģiem**

25.1. Piedziņai jābūt pārnestai uz grunti tikai ar pakaļējo riteņi.

25.2. Stūrēm jābūt stingri nostiprinātām uz dakšas. Tām jābūt augstumā virs sēdekļa vidus punkta. Stūres kolonnai (galvai) jābūt piestiprinātai tā, lai tā tāpat kā stūre nebūtu pievienota kustīgajām priekšējo riteņi amortizējošām daļām.

25.3. Lai samazinātu griezes momentu, ir atļauts pārvietot priekšējo un pakaļējo riteņi, atstājot starp tiem 75 mm maksimālo platumu.

25.4. Degvielas tvertnei jābūt pietiekami un neatkarīgi aizsargātai pret grunti.

25.5. Blakusvāģa sānsvere ir stingri aizliegta.

25.6. Blakusvāģim jābūt piestiprinātam pie motocikla vismaz trīs punktus, ja vien tas nav rāmja neatņemama sastāvdaļa.

Stiprinājuma punktos nav pieļaujama kustīgi savienojumi.

25.7.

Ja savēruma leņķis ir maināms, tam jābūt savienotam tā, lai tas būtu pilnīgi drošs, ne tikai savilkts ar skavu.

Blakusvāģa pieļaujamie minimālie izmēri ir: •garums 1000 mm

•platums 400 mm

līdzbraucēja aizsarga augstums: •minimums 300 mm (skat. diagrammu).

25.8. Attālums starp zemi un blakusvāģa platformu, noslogots, nedrīkst būt mazāks par 175 mm. kad motocikls ir

25.9. Motocikliem ar blakusvāģi pakaļējam riteņim un blakusvāģa riteņim jābūt nosegtam vai aizsargātam ar stingru materiālu.

25.10. Attālumam starp pēdām, ko atstāj pakaļējā riteņa un blakusvāģa riteņa centra līnijas, jābūt vismaz 800 mm, bet ne lielākam par 1150 mm.

25.11. Blakusvāģa otrā pusē izpūtēja caurule nedrīkst būt izvirzīta tālāk par 330 mm no motocikla centra. Otrā pusē izpūtēja caurule nedrīkst būt izvirzīta ārpus blakusvāģa platuma (skat F diagrammu). Vistālākais izpūtēja caurules gals nedrīkst pārsniegt vertikālo līniju, kas novilkta kā

tangente pret īsāku no šīm divām: pret motocikla pakaļējās riepas pakaļējo malu vai pret blakusvāģa platformas malu.

## 26. Numuru plātnes

26.1. Sportistiem starta numuri nepieciešami:

- Lai atšķirtu vienu sportistu no citiem;
- Lai skatītāji varētu sekot līdz sacensībām un atpazīt savu favorītu;
- Lai tiesneši varētu atpazīt un piefiksēt braucēju vai ekipāžu noteikumu

pārkāpumu gadījumā, kā arī operatīvi nodot informāciju par sadursmēm un cietušajiem sacensību laikā;

- Lai laika kontroles dienests, paralēli elektroniskajai apļu skaitīšanas iekārtai, varētu skaitīt apļus manuāli, ar roku.

26.2. Motocikla numura plātnes.

26.2.1. Motocikla numura plātnēm jābūt izgatavotām no elastīga materiāla (piemēram, plastmasas).

26.2.2. Numura plātnes (gan priekšējās, gan sānu) atļauts izmantot standarta rūpnīcas izveidotās.

26.2.3. Tās numura plātnes, kas nav rūpnieciski uzstādītas, jābūt piestiprinātām tā, lai nebūtu aizklātas ar kādu motocikla daļu vai braucēju, kad viņš apsēdies braukšanas pozīcijā

26.2.4. Numura plātņu fonam un ciparu fonam ir jābūt atbilstoši Latvijas Motokrosa noteikumu prasībām.

26.2.5. Visus mērķējumus uz motocikla, kuri var tikt sajaukti ar starta numuriem, ir jānoņem pirms sacīkšu tehniskās komisijas pārbaudes.

26.2.6. Uz starta numura cipariem un foniem drīkst būt apzīmējumi (reklāma, vārdi, uzvārdi, kluba vai sponsora nosaukumi) ar nosacījumu, ka šie apzīmējumi netraucē numura nolasīšanu 10 m attālumā un nepieļauj numura pārskatīšanos dubļainos vai puteklainos braukšanas apstākļos pēc Tehniskās komisijas ieskatiem un vērtējuma.

26.3. Numuru foni un cipari.

26.3.1 Fona un ciparu krāsām ir jābūt košām un kontrastējošām;

26.3.2. Cipariem uz numura plātnēm ir jābūt skaidri salasāmiem no 10 m attāluma.

### 26.3.3. IETEICAMĀS NUMURU CIPARU UN FONU KRĀSAS

Klase	fons	cipari
MX 50	balts	melni
Kvadri 50	melns	balti
Kvadri 100	sarkans	balti
Kvadri 200	balts	melni
Kvadri Veterāni	dzeltens	melni
<b>MX 65</b>	<b>zils</b>	<b>balti</b>



#### 26.3.4. OBLIGĀTĀS NUMURU CIPARU UN FONU KRĀSAS PRIEKŠĒJAM MOTOCIKLA NUMURAM

MX 85	balts	melni
MX2	melns	balti
MX1	balts	melni
MX 125 jaunieši	melns	balti
Kvadri PRO	dzeltens	melni
Blakusvāģi	Dzeltens	Melni
B/v Veterāni	sarkans	balti
Dāmas	zils	balti

- 26.4.1. Veidojot numura ciparus, jāpieturas pie ciparu klasiskās formas saskaņā ar FIM motokrosa tehniskajiem noteikumiem, kur var skaidri atšķirt visus ciparus un tie neizraisa parskatīšanos dubļainos vai puteklāinos braukšanas apstākļos
- 26.4.2. Starp cipariem ir jābūt pietiekamai atstarpei, kas nepieļauj numura nesalasīšanu vai pārskatīšanos dubļainos vai puteklāinos braukšanas apstākļos
- 26.4.3. Cipariem uz numura plātnes ir jābūt uzlīmētiem vai uzzīmētiem perpendikulāri numura plātnes augšējai malai.
- 26.4.4. Visi citi cipari vai reklāmas teksts atbilstoši 26.2.6.punktam, kas traucē pareizo ciparu redzamību uz numura plātnes, nedrīkst atrasties uz numura plātnes un izraisīt parskatīšanos dubļainos vai puteklāinos braukšanas apstākļos
- 26.4.5. Uz numura plātnes, fona vietai ir jābūt skaidri iezīmētai. Rekomendējami fona vietu izveidot kvadrāta, taisnstūra vai nedaudz ovālas formas. Visas numura plātņu fona vietas nedrīkst saplūst ar citām krāsām, reklāmām, sportista uzvārdu.
- 26.4.6. Ja starta numurs ir saņemts sacensību rītā, tad numuram ir jābūt tādām, kas atbilst numura noteikumu tehniskajam noformējumam.

#### **Muguras starta numuri**

26.4.7. Sportistu muguras starta numuriem jāatbilst motocikla starta numuriem. Muguras starta numurs jālieto obligāti visos brīvajos treniņos, kvalifikācijas treniņos, kā arī visos braucienos. Šī punkta neievērošanas gadījumā, sportists var tikt izlēgts no paredzētā treniņa vai brauciena.

26.4.8. Visiem sportistiem vai to mehāniķiem, veicot tehnisko kontroli, obligāti jāparāda muguras numura atbilstība uz krekla tehniskajai komisijai.

26.4.9. Muguras starta numura fona un ciparu krāsām ir obligāti jābūt stipri košām un

kontrastējošām.

Ieteicamais (vislabākais) numuru fons un ciparu krāsu kombinācija ir:

- Balts fons , melni cipari
- Melns fons , Balti cipari

26.4.10. Muguras starta numuru nedrīkst aizsegt sportista kakla aizsargs. Ja sportists lieto kakla sargu, tad tas kopā ar krekla numuru ir jāparāda tehniskajai komisijai.

Ja starta muguras numurs ir skaidri nesaskatāms, nesalasāms, ko izraisa kakla sargs, tad sportistam tas ir jānovērš. Šī punkta neievērošanas gadījumā , sportists var tikt izlēgts no paredzētā treniņa vai brauciena.

26.4.11. Muguras starta numuru izmēri:

- min. numura cipara augstums – 15 cm;
- min. numura cipara platums – 10 cm, ja ir viens cipars numura apzīmējumā;
- min. numura ciparu platums – 20 cm, ja ir divi cipari numura apzīmējumā;
- min. numura ciparu platums – 25 cm, ja ir trīs cipari numura apzīmējumā;
- distance starp numura cipariem – 1 cm;
- minimālais numura cipara līnijas platums – 3 cm;
- minimālais brīvais fona laukums apkārt numura cipariem un fonu – 4 cm.

Rekomendājami fona vietu izveidot taisnā veidā vai ar noapaļotiem stūriem kvadrāta vai taisnstūra formas. Muguras numura fona vietas nedrīkst saplūst ar citām krāsām, reklāmām, sportista uzvārdu.

26.4.12. Ja muguras numurs nav uzzīmēts uz krekla, tad tam ir jābūt nostiprinātam tā, lai sacensību laikā tie nenokristu un neradītu maldinošu, nepareizu informāciju.

26.4.13. Ja sportists tikai sacensību rītā ir saņēmis starta numuru, tad viņam jāizveido muguras starta numurs saskaņā ar šo noteikumu punktiem 26.4.7 – 26.4.11.

26.4.14. Kvadru klases sportistu motociklam obligāti jābūt aprīkotam ar divām numura plātnēm:

- Viena plātne ir piestiprināta motocikla priekšā un atbilst tehnisko noteikumu prasībām. Ja numuru izveido uz kvadracikla priekšējās plastmasas, tad rekomendējami fona vietu izveidot kvadrāta, taisnstūra vai nedaudz ovālas formas. Visas numura fona vietas nedrīkst saplūst ar citām krāsām, reklāmām, sportista uzvārdu.
- Otra plātne piestiprināta motocikla aizmugurē pie pakaļējā bufera. Uz numura plātnes jābūt skaidri saskatāmiem un atšķiramiem starta numura cipariem, kas neizraisa pārskatīšanos dubļainos vai putekļainos braukšanas apstākļos. Plātnes izmēriem jābūt ne mazākiem par 20 cm x 20 cm.

## 27. Ekipējums un aizsargapģērbs

27.1. Treniņu un sacīkšu laikā braucējiem un līdzbraucējiem jāvalkā šāds apģērbs un apavi:

27.2. Motokrosā: braucējam un līdzbraucējam jāvalkā bikses un cimdi no izturīga materiāla, ādas vai līdzvērtīga materiāla sporta zābakus līdz ceļgaliem. Lai aizsargātos no nobrāzumiem, braucēja un līdzbraucēja rokām jābūt pilnīgi nosegtām ar aizsargtērpu no piemērota materiāla.

27.3. Sacīkstēs ar sniega motocikliem: braucējam jāvalkā piemērots apģērbs, kas pasargā no aukstuma un sasitumiem kritiena gadījumā, un sporta zābaki, kas aizsargā līdz ceļgaliem, vai citi izturīgi apavi.

27.4. Apģērbam no cita materiāla kā āda ir jābūt etiķetei vai uzlīmei, kurā ir norādīts "atbilstoši FIM noteikumiem". Šai etiķetei jābūt piešūtai vai piestiprinātai pie apģērba ilgstoši izturīgā veidā.

## **28. Ķiveru valkāšana**

28.1. Ķiveres valkāšana ir obligāta visiem dalībniekiem, kas piedalās treniņos, motocikla izmēģināšanā un sacīkstēs. Ķiveri ir jābūt pienācīgi aizsprādzētai, labi pieguļošanai un labā stāvoklī. Ķiveres zoda siksnīnai jābūt ar nofiksēšanu (retention system).

28.2. Ķiveres, kuru ārējais apvalks veidots no vairākām daļām, ir atļautas, ja nodrošina, ka nelaimes gadījumā ķiveri var ātri un viegli noņemt no braucēja galvas, tikai atbrīvojot vai pārgriežot zoda siksnu.

28.3. Visām ķiverēm jābūt marķētām ar oficiālo starptautisko standartu zīmēm, kas minētas 31. punktā.

28.4. Augšminēto noteikumu neievērošana tiek sodīta ar izslēgšanu no sacīkstēm.

## **29. Norādījumi ķiveru pārbaudei**

29.1. Tehniskai komisijai pirms treniņiem un sacīkstēm jāpārbauda visas ķiveres atbilstoši tehniskajām prasībām.

29.2. Ja ķivere neatbilst tehniskajām prasībām vai tajā ir atrasti defekti, tad tehniskās komisijas priekšsēdim ir jānoņem visas apstiprinājuma zīmes un jāpatur ķivere līdz sacīkšu beigām. Braucējam jāuzrāda tehniskai komisijai apstiprināšanai cita ķivere. Pēc negadījuma, kas saistīts ar triecienu vai kritienu, ķivere jāuzrāda tehniskai komisijai pārbaudei.

29.3. Visām ķiverēm jābūt veselām, un to konstrukcijā nedrīkst veikt nekādus pārveidojumus.

29.4. Tehniskās komisijas priekšsēdim un/vai tehniskajam kontrolierim ir jāveic šādas pārbaudes pirms braucējam ir atļauts piedalīties sacīkšu treniņā:

- ķivere labi pieguļ braucēja galvai,
- noslēgšanas sistēma neslīd pāri zodam, kad siksnas ir aizsprādzētas,
- nav iespējams novilkt ķiveri pāri braucēja galvai ar rāvienu no aizmugures.

## **30. Atzītas starptautiskās apstiprinājuma zīmes**

30.1. Eiropa ECE 22-03 (tikai Latvijā), ECE 22-04 & ECE 22-05 "P", "NP" vai "J".

30.2. Lielbritānija BS 6658 GRADE A & B.

30.3. ASV DOT Federālais Standarts No 218/SNELL M 95 (minimums) no M 2000.

*\*skat. Starptautisko Aizsargķiveru Standartus diagrammu sadaļā*

## **31. Acu aizsardzība**

31.1. Ir atļauta briļļu, aizsargbriļļu, kā arī ķiveres naga un novelkamo aizsargbriļļu ("tear offs") lietošana. Acu aizsargiem un briļļēm ir jābūt izgatavotiem no triecienizturīga materiāla. Ķiveres nags nedrīkst būt ķiveres neatņemama sastāvdaļa.

31.2. Acu aizsargus, kuri izraisa vizuālus traucējumus (ir skrāpējumi utt.), nedrīkst lietot.

## **32. Krūšu un muguru numuri**

32.1. Starta numuriem, kas tiek valkāti uz muguras un krūtīm no auduma (bibs) vai uz braucēja krekla, jāatbilst šādām prasībām:

32.2. Numuru krāsai jābūt pilnīgā kontrastā ar fona krāsu.

32.3. Attālumam starp cipariem jābūt 1,5 cm.

32.4. Numura augstums: minimums 20 cm.

- 32.5. Numura platums: minimums 10 cm viencipara skaitlim;  
minimums 20 cm divciparu skaitlim; minimums 25 cm trīsciparu skaitlim.
- 32.6. Svītras platums: 3 cm.
- 32.7. Minimālais brīvais laukums visapkārt numuram bez reklāmas: 5 cm.
- 32.8. Muguras un krūšu numuriem, kas izgatavoti no plastikāta, ir jābūt perforētiem, lai nodrošinātu pienācīgu vēdināšanu.
- 32.9. Starta numuriem, kas tiek izmantoti uz braucēja apģērba, jāatbilst sacensību starta numuram.

### 33. Kontrole

- 33.1. Vispārējā pārbaude: braucējs ir atbildīgs par savu mototehniku visu laiku.
- 33.1.1. *Tehniskās komisijas priekšsēdim jāierodas sacīkstēs ne vēlāk par 30 min. pirms noteiktās tehniskās pārbaudes sākuma. Viņam jāinformē sacensību direktors/galvenais tiesnesis par savu ierašanos.*
- 33.1.2. *Viņam jāpārlicinās, ka visi tehniskās komisijas tiesneši, kas norīkoti sacīkstēs, pienācīgi izpilda savus pienākumus.*
- 33.1.3. *Viņam jānorīko tehniskās komisijas tiesneši individuālajos posteņos sacīkstēm, treniņiem un galīgai kontrolei.*
- 33.1.4. *Tehniskā apskate jāsāk tikai tad, kad sacensību direktors/galvenais tiesnesis būs izsniedzis motocikla tehniskās kontroles veidlapu.*
- 33.1.5. *Braucējam vai viņa mehāniķim ar mototehniku ir jābūt uz tehnisko kontroli sacensību nolikumā noteiktajā laikā. Pēc tehniskās komisijas priekšsēdētāja pieprasījuma braucējam jāierodas uz tehnisko pārbaudi pašam.*
- 33.1.6. *Tehniskās komisijas priekšsēdim jāinformē sacensību direktors /galvenais tiesnesis par tehniskās kontroles rezultātiem. Tehniskās komisijas priekšsēdim jāuzraksta pieņemtas mototehnikas saraksts un jāiesniedz sacensību direktoram/galvenajam tiesnesim.*
- 33.1.7. *Tehniskās komisijas priekšsēdim ir tiesības jebkurā sacīkšu laikā apskatīt/pārbaudīt jebkuru motociklu vai motocikla daļu.*
- 33.2. Jebkurš braucējs, kurš nav izpildījis zemāk minētās prasības, var tikt izslēgts no sacīkstēm. Tehniskās komisijas priekšsēdis var aizliegt jebkurai personai, kura nav pakļāvušies, vai jebkuram braucējam, kurš var būt bīstams citiem dalībniekiem vai skatītājiem, piedalīties treniņā vai sacīkstēs.
- 33.2.1. *Tehniskā kontrole jāizpilda saskaņā ar kārtību un laikiem, kuri fiksēti motokrosa sacensību nolikumā. Maksimālais personu skaits, kam atļauts būt klāt tehniskajā pārbaudē, ir braucējs un divi citi. Komandu sacensībās ir atļauts vēl būt klāt komandas pārstāvim.*
- 33.2.2. *Braucējam vai mehāniķim ir jāuzrāda tīrs motocikls atbilstoši LaMSF noteikumiem. Tāpat viņam jāiesniedz pareizi izpildīta un apstiprināta tehniskā karte. (\*Benzīna bākā drīkst būt maksimāli 0,5 l degvielas. Šaubu gadījumā tehniskās komisijas priekšsēdis izmērīs svaru ar tukšu bāku. \* Tiesnešu zināšanai).*
- 33.2.3. *Braucējam jāuzrāda savu ķiveri, kuru tehniskai komisijai ir jāmarķē.*
- 33.2.4. *Ja tiek veikta trokšņa pārbaude, sasniegtais trokšņa līmenis jāieraksta tehniskajā kartē. Izpūtēja klusinātājs jāmarķē ar krāsu.*
- 33.2.5. *Ja motocikls tiek svērts, svars jāieraksta tehniskajā kartē, izņemot b/v un sniega motociklu. (\*Benzīna bākā drīkst būt maksimāli 0,5 l degvielas. Šaubu gadījumā tehniskās komisijas priekšsēdis izmērīs svaru ar tukšu bāku. \* Tiesnešu zināšanai).*
- 33.2.6. *Vispārēja (kopēja) motocikla apskate jāveic atbilstoši LaMSF noteikumiem un motocikls(i) jāmarķē.*
- 33.2.7. *Katrs braucējs drīkst uzrādīt kontrolierim ne vairāk kā divus motociklus ar savu vārdu un numuru.*
- 33.2.8. *Braucējs drīkst mainīt motociklu starp braucieniem. Galīgo izvēli jāizdara vismaz 10 minūtes pirms katra brauciena starta.*

33.2.9. 10 minūtes pirms katra starta pirmsstarta zonā tehniskajam tiesnesim ir jākontrolē marķējumi uz izpūtēja sistēmas un braucēja ķiveres.

33.2.10. Sacensību laikā tehniskajam tiesnesim ir jākontrolē zīmogi un marķējumi uz izpūtēja sistēmas un braucēja ekipējuma arī remonta zonā. Viņam jāseko darbiem, kas tiek veikti pie mototehnikas, lai pārliecinātos, ka tā neklūst par briesmu avotu.

33.2.11. Tūlīt pēc pēdējā brauciena 5 pirmos motociklus no katra brauciena jānovieto slēgtajā parkā tehniskajai kontrolei. Mototehnikai jāpaliek slēgtajā parkā 20 minūtes (ja Nolikums neprasa citādi) pēc uzvarētāja ierašanās, ja gadījumā ir protests vai tiks prasīta turpmāka pārbaude.

33.2.12. Sacīkšu dalībniekiem jāpaņem savu mototehniku no slēgtā parka 20 minūšu laikā pēc slēgtā parka atvēršanas, izņemot tās, kura ir izvēlēta demontāžai. Pēc šī laika slēgtā parka tiesneši vairs nav atbildīgi par atstāto mototehniku.

33.2.13. Par mototehnikas un ekipējuma tehnisko stāvokli pēc kritieniem atbild pats sportists.

33.3. Bīstamā mototehnika.

\*Ja treniņu vai sacīkšu laikā tehniskais kontrolieris konstatē, ka motocikls ir bojāts un var radīt briesmas citiem braucējiem, viņam nekavējoties jāziņo tehniskās komisijas priekšsēdim, kurš savukārt nekavējoties ziņo tālāk sacensību direktoram/galvenajam tiesnesim, kura pienākums ir izslēgt šādu mototehniku no treniņa vai sacīkstēm.

## 34. Trokšņa kontrole

34.1. Trokšņa limits ir 98 dB/A.

34.2. LaMSF rīkotajās sacensības trokšņa kontrole nav obligāta.

34.3. Trokšņa pārbaude tiek veikta ar mikrofonu, kas novietots 50 cm no izpūtēja klusinātāja 45° leņķī. Trokšnis tiek mērīts no izpūtēja gala centra līnijas un klusinātāja augstuma, bet vismaz 20 cm virs zemes. Ja tas nav iespējams, tad mērīt var pie augšupejoša 45° leņķa.

34.4. Tikai trokšņa pārbaudes laikā katram motociklam jābūt apgādātam ar aizdedzes svečvada pagarinātāju (min. 30 cm). Vienam šī pagarinātāja galam jābūt ievietotam oriģinālā aizdedzes sveces uzgalī, kamēr tā otram galam ir cits aizdedzes sveces uzgalis un normāli piestiprināts pie aizdedzes sveces.

Trokšņa pārbaudes laikā mototehnikai, kurai nav neitrālā ātruma, jānovieto uz stenda.

34.5. Klusinātāji ir jāmarķē, kad tie ir pārbaudīti, un nav atļauts tos mainīt pēc pārbaudes, izņemot jebkuru rezerves klusinātāju, kurš tāpat ir pārbaudīts un marķēts.

34.6. Braucējam jādarbina savs motors ar izslēgtu pārnesumu un jāpalielina motora ātrums, kamēr tas sasniedz norādītos pilnos apgriezienus minūtē. Mērījums jāveic, kad noteiktais apgriezienu skaits minūtē ir sasniegts. (RPM - pilnie apgriezieni minūtē - PAM)

34.7. PAM ir atkarīgi no virzuļa vidējā ātruma atbilstoši motora gājienam. PAM tiek noteikts pēc šādas attiecības:

$$N = 30.000 \times \text{cm} / I \quad ; \text{kur}$$

N - noteiktie motora PAM

cm - fiksētais virzuļa vid. ātrums m/s

I - gājiens mm

34.8. Motokrosā virzuļa vidējais ātrums, pie kura tiek veikta trokšņa pārbaude ir 13 m/s. Ērtības labad ir radīta iespēja pašreizējām motokrosa mašīnām klases kubatūras robežās pie vienādiem motora gājieniem veikt pārbaudi pie noteiktiem PAM.

līdz 85 cc 8.000 PAM

virš 85 cc līdz 125 cc 7.000 PAM

virš 125 cc līdz 250 cc 5.000 PAM

virš 250 cc līdz 500 cc 4.500 PAM

virš 500 cc 4.000 PAM

34.9. Trokšņa līmenis motoram ar vairāk nekā vienu cilindru tiek mērīts pie katra izpūtēja gala.

- 34.10. Mašīnas, kuras neatbilst trokšņa limitam, var tikt uzradītas vairākas reizes pirmssacīkšu kontrolei.
- 34.11. Apkārtnes troksnis pārbaudes laikā nedrīkst pārsniegt 90 dB/A 5 m rādiusā no enerģijas avota.
- 34.12. Trokšņa kontroles aparātam jāatbilst starptautiskajam standartam IEC 651, tips 1 vai tips 2.
- 34.13. Skaņas līmeņa mērītājam lietošanas laikā jābūt apgādātam ar kalibratoru kontrolei un aparāta regulēšanai.
- 34.14. Vienmēr jālieto aparāta "lēnā" pozīcija.
- 34.15. Ievērojot to, ka temperatūra iedarbojas uz trokšņa pārbaudi, par pareiziem uzskatāmi mērījumi pie 20° C. Ja pārbaude veikta pie t°, kas zemāka par 10° C, tolerance var būt a + 1 dB/A, pārbaudēm zem 0° tolerance var būt a + 2 dB/A.
- 34.16. Trokšņa kontrole sacīkšu laikā un pēc sacīkstēm.
- Sacīkstēs, kuras prasa mototehnikas galīgo (fināla) pārbaudi pirms rezultātu paziņošanas, šai pārbaudei jāaptver vismaz trīs mašīnas, ko izvēlas, ievērojot diskretumu, sacensību direktors / galvenais tiesnesis sadarībā ar tehniskās komisijas priekšsēdi.

### **35. Norādījumi trokšņa līmeņa mērītāja lietošanai**

- 35.1. Tehniskas komisijas priekšsēdim/trokšņu kontrolierim ir jāierodas laicīgi uz apspriedi ar sacensību direktoru/galveno tiesnesi (un citiem tehniskajiem darbiniekiem, lai varētu vienoties par piemērotu testa izpildes vietu un testēšanas metodi.
- 35.2. Skaņas līmeņa mērīšanas aparāturai ir jābūt aprīkotai ar savienojamu kalibratoru, kas ir jālieto nekavējoties pirms testēšanas sākuma un vienmēr tieši pirms pārtestēšanas/atkārtotas pārbaudes, ja ir iespējama disciplināru sankciju noteikšana.
- 35.3. Ir jābūt diviem aprīkojuma komplektiem, gadījumā ja tehniskās pārbaudes laikā sabojājas tahometrs, skaņas līmeņa mērītājs vai kalibrators.
- 35.4. Pārbaudi nedrīkst veikt lietūs laikā un īpaši mitros laika apstākļos. Mototehnika, kura tiek uzskatīta par pārmērīgi trokšņainu, ir jāpārbauda atsevišķi, ja apstākļi to atļauj.
- 35.5. Spēcīgāka par mērenu vēja gadījumā mototehnikai jābūt novietotai virzienā ar priekšgalu uz priekšpusi vēja virzienā, (mehāniskais troksnis tiks "pūsts" uz priekšpusi, projām no mikroфона).
- 35.6. Ir jālieto aparāta "lēnā" pozīcija.
- 35.7. Atbilstoši regulējamiem aparātiem trokšņa rādītāju iestāda A veida pozīcijā.
- 35.8. Mērījumi jānoapaļo uz leju, tas ir: 98,9 dB/A=98 dB/A.
- 35.9. 1. tipa mēraparātiem nolasāmā vērtība jāsamazina par 1 dB/A. 2. tipa - par 2 dB/A.
- 35.10. Apkārtējās vides temperatūra.
- Ja ir zemāk par 10° C, nolasāmā vērtība jāsamazina par 1dB/A.
  - Ja ir zemāk par 0° C, - par 2dB/A.
- Visas pielaides ir jāsamazina. Veicamie pasākumi ir atkarīgi no konkrētās disciplīnas un notiek pēc iepriekšējā diskusijā ar sacensību direktoru/galveno tiesnesi pieņemta lēmuma.

### **36. Laika uzņemšana /mērīšana /hronometrāža**

\*Pēc 01.01.1993. par hronometrāžu atbild Motokrosa komisija.

### **37. Papildnoteikumi kvadriem**

- 37.1. Definīcija: II kategorijas C grupas mototehnika - Kvadri.
- 37.2. Motocikla tips: Nav citādu ierobežojumu, kas attiecas uz motocikla izgatavošanu, konstrukciju, tipu kā zemāk noteiktie. Minimālajam cilindra tilpumam jābūt 250 ccm un maksimālajam - 350 ccm (2 cilindri maksimāli.) un 500 ccm (1 cilindrs), kā arī 50 ccm un 90 ccm. Piedziņai jābūt tikai ar pakalējo riteni, ar stingru asi.

### 37.3. Riteņi.

37.3.1. Riteņa aploces maksimālais diametrs: 12 collas. Nav ierobežojumu priekšējā riteņa izmēram. Aizliegts lietot spiežotus riteņus.

37.3.2. 50 ccm: maksimums - 7 collas, 90 ccm: priekšējai - līdz 9 collām, aizmugurējai - līdz 8 collām.

37.3.3. Riteņiem jābūt aizsargātiem ar labiem dubļusargiem no mīksta sintētiska materiāla.

37.3.4. Katram ritenim jābūt ar bremzēm. Priekšējām bremzēm jābūt darbināmām ar sviru, kas piemērota stūrei, pakaļējai bremzei - ar labo kāju. Viena bremze ir pietiekama pakaļējiem riteņiem, ja pakaļējā ass ir nekustīga. 50 ccm un 90 ccm klasēm - vismaz viena bremze.

### 37.4. Riepas.

\* sk. šo noteikumu 24. punktu

### 37.5. Aploces platums.

\* Maksimālais aploces platums nedrīkst pārsniegt 1300 mm.

### 37.6. Aizsardzība.

37.6.1. Prettriecienu stienim jāatrodas aiz sēdekļa. Prettriecienu stieņa garumam un platumam jābeidzas virs (ķēdes rata) zobrata pakaļējās daļas.

37.6.2. Abās pusēs starp riteņiem ass augstumā ir jāpiestiprina pretspiediena stienis, lai aizkavētu mototehnikas riteņu saākēšanos kopā. Pretspiediena stienis jāiekļāj ar plātņi (stikla šķiedras vai metāla), lai nepieļautu braucēja iekāpšanu starp riteņiem. Vienkāršam prettriecienu stienim ir jābūt piestiprinātam priekšā, lai aizkavētu riteņu saākēšanos kopā.

### 37.7. Vadības sviras un stūres.

\* sk. šo noteikumu 16. un 17. punktus

### 37.8. Drošes pievads.

\* sk. šo noteikumu 18. punktu

### 37.9. Troksnis.

\* sk. šo noteikumu 35. punktu

### 37.10. Numuru plātnes.

\*Tiek prasītas 4 numuru plātnes:

37.10.1. 1 plātne, kas piestiprināta motocikla priekšā, galvenā luktura līmenī, virspuse uz priekšu.

37.10.2. 1 plātne katrā pusē motociklam, novietotas uz pakaļējo dubļusargu.

37.10.3. 1 plātne piestiprināta pakaļējam buferim.

37.10.4. 50 ccm un 90 ccm kvadriem - 2 plātnes: viena priekšā un viena aizmugurē vertikāli.

37.10.5. Plātnēm jābūt ar dzeltenu fonu un melniem cipariem. Tie jānovieto cik vien iespējams centrā un vertikāli.

37.10.6. Izmēri - skat. 26. punktu.

37.10.7. 50 ccm - balts fons ar melniem cipariem, 90 ccm - melns fons ar baltiem cipariem.

37.11. Braucējam jāizceļ savs starta numurs uz savas jakas vai uz krūšu un muguras numura.

### 37.12. Ķiveres un apģērbs.

\* sk. šo noteikumu 28. un 32. p unktus

### 37.13. Vispārējais.

\*Mototehnikai jābūt nevainojamā tehniskā stāvoklī. Sīkākas prasības tiek atrunātas sacensību Nolikumā.

