



ALPE ADRIA CESTNÉ PRETEKY MOTOCYKLOV

TECHNICKÉ PRAVIDLÁ PRE ROK 2011

OBSAH

- AA RR 0 Ochranné oblečenie a prilby**
- AA RR 1 Trieda 125cc SPORT PRODUCTION**
- AA RR 2 Trieda 125cc GRAND PRIX**
- AA RR 3 Trieda 250cc 4T (Moto3)**
- AA RR 4 Trieda SUPERSPORT**
- AA RR 5 Trieda MOTO2**
- AA RR 6 SUPERSTOCK 600 a 1000**
- AA RR 7 SUPERBIKE**

Ak nie je inak uvedené, akákoľvek úprava je zakázaná!

AA RR 0 - OCHRANNÉ OBLEČENIE A PRILBY

- 0.1 Jazdci a spolujazdci musia mať oblečený kompletný kožený oblek s prídavnými koženými vypchávkami alebo inou ochranou na základných kontaktných bodoch, kolenách, lakťoch, pleciach, bokoch a pod.
- 0.2 Podšívky a spodná bielizeň nesmú byť zo syntetického materiálu, ktorý by sa mohol roztaviť a poškodiť jazdca pokožku.
- 0.3 Jazdci musia mať taktiež natiiahnuté kožené rukavice a čižmy, ktoré spolu s oblečením poskytnú kompletné pokrytie od krku dolu.
- 0.4 Môžu byť použité náhradné materiály za kožu ale musia byť skontrolované Hlavným technickým komisárom.
- 0.5 Použitie ochrany chrbta je vysoko odporúčané.
- 0.6 Jazdci musia nosiť prilbu, ktorá je v dobrom stave, dobre sadne a je poriadne upevnená.
- 0.7 Prilby musia byť typu – full face - plné zakrytie tváre a v súlade s jedným z uznávaných medzinárodných štandardov :
 - Europe ECE 22-05, 'P'
 - Japan JIS 8133: 2000
 - USA SNELL M 2005
- 0.8 Priezory musia byť vyrobené z nerozbitného materiálu.
- 0.9 Jednorazové „tear-offs“ sú povolené.
- 0.10 Všetky otázky týkajúce sa vhodnosti alebo podmienok jazdeckého oblečenia a/alebo prilby musia byť rozhodnuté hlavným technickým komisárom, ktorý smie, ak si to želá, pred finálnym rozhodnutím, konzultovať s výrobcami produktu.

Jazdec je zodpovedný za svoj motocykel po celý čas.

AA RR 1 - Trieda 125cc SPORT PRODUCTION

1.1 - Špecifikácie motocykla

Pravidlá určujúce obmedzenia zmien homologovaných motocyklov sú v záujme bezpečnosti.

VŠETKO ČO NIE JE POVOLENÉ A PREDPÍSANÉ V TÝCHTO PRAVIDLÁCH JE PRÍSNE ZAKÁZANÉ.

Motocykle musia byť homologované len pôvodným výrobcom, s výnimkou motocyklov od roku 2010. Pre tieto motocykle musí byť výrobcom uverejnená kompletná technická dokumentácia, vrátane tolerancií.

Ako už naznačuje názov „Sport Production“, motocykle použité majú dovolené limitované modifikácie. Väčšina modifikácií je dovolená z bezpečnostných dôvodov.

Všetky motocykle musia byť v každom aspekte v súlade so všetkými požiadavkami pre Cestné preteky špecifikované v Technických pravidlách FIM pre cestné preteky.

Všetky časti motocykla musia pozostávať z produkcie roku, v ktorom bol motocykel homologovaný.

Vzhľad motocyklov spredu, zozadu a z profilu musí byť (ak nie je inak uvedené) v súlade s homologovaným tvarom (ako boli originálne vyrobené konštruktérom).

Triedy nad 80cc do 125cc max. 1 cylinder a max. 6 rýchlostí (v prípade CAGIVA MITO 7 rýchlostí podľa roku výroby)

1.2 – Hmotnosť

Minimálna hmotnosť motocykla je 110 kg bez oleja a paliva.

Pri záverečnej inšpekcii na konci preteku, budú kontrolované motocykle vážené v stave v akom boli na konci preteku.

Kedykoľvek počas podujatia hmotnosť celého motocykla (vrátane nádrže) nesmie byť menej ako minimálna hmotnosť.

1.3 – Farby číselných tabuliek

Farby pre motocykle 125cc SP sú čierne pozadie s bielymi číslami, s hodnotami farebnej stupnice RAL začínajúcimi 9005 pre čiernu a 9010 pre bielu.

Veľkosti pre predné čísla sú:	minimálna výška	160 mm
	minimálna šírka	80 mm
	minimálny voľný priestor	25 mm
Veľkosti pre všetky bočné čísla	minimálna výška	120 mm
	minimálna šírka	60 mm
	minimálny voľný priestor	25 mm

Pridelené číslo a tabuľka pre jazdca musí byť pripevnené na motocykli nasledovne: vpredu, buď v centre riadenia alebo mierne do jednej strany; na pravej a ľavej strane sedadla alebo riadenia. Alternatívne môže byť štartovacie číslo umiestnené naprieč zadnú časť sedla raz cez zadnú časť s hornou časťou čísla smerom k jazdcovi. Toto číslo musí byť rovnakej veľkosti ako predné číslo. Číslo musí byť viditeľné pre divákov aj oficiálnych činovníkov z oboch strán trate.

V prípade sporu v súvislosti s čitateľnosťou čísel má rozhodnutie technického komisára konečnú platnosť.

1.4 – Palivo

Všetky motocykle musia jazdiť na bezolovnatý benzín s maximálnym obsahom olova 0.005g/l a maximálny MON 90. (taktiež viď článok 2.10 Technických pravidiel FIM)

1.5 – Špecifikácie motocykla

Všetky položky, ktoré nie sú uvedené v nasledovných článkoch musia zostať, tak ako pôvodne vyrobené výrobcom pre homologované motocykle.

1.5.1 – Konštrukcia a zadná pod konštrukcia

Konštrukcia musí zostať tak ako pôvodne vyrobená výrobcom pre homologované motocykle. Bočné strany konštrukcie musia byť kryté chrániacou časťou z umelohmotného alebo kombinovaného materiálu. Tieto chrániče musia pasovať tvaru konštrukcie. Nič nemôže byť pridané privarením alebo strojovo odstránené z konštrukcie. Všetky motocykle musia mať na konštrukcii uvedené výrobné identifikačné číslo vozidla. Úchytky motora musia zostať tak ako pôvodne vyrobené výrobcom pre homologované motocykle. Zadná pod konštrukcia musí zostať tak ako pôvodne vyrobená výrobcom pre homologované motocykle. Vyčnievajúce, nedôrazné úchytky môžu byť odstránené iba na požiadanie hlavného technického komisára, ak on predpokladá, že môžu byť nebezpečné. Dodatočné sedadlové úchytky môžu byť pridané, ale žiadne nesmú byť odstránené. Priskrutkované príslušenstvo na zadnej pod konštrukcii môže byť odstránené. Farebná schéma nie je obmedzená, ale leštenie konštrukcie alebo pod konštrukcie nie je dovolené.

1.5.2 – Predná vidlica

Konštrukcia vidlice (os, podpery, spojky, atď.) musí zostať tak ako pôvodne vyrobená výrobcom pre homologované motocykle.

Štandardné pôvodné interné časti vidlice môžu byť upravené.

Neoriginálne tlmiče alebo ventily môžu byť nainštalované ale vonkajší vzhľad vidlice musí zostať tak, ako je homologované.

Kapotáž vidlice môže byť upravovaná alebo zmenená pridávaním nastavovačov pruženia (preload/compression adjusters).

Akákoľvek kvalita a akékoľvek množstvo oleja môže byť použité v predných vidliciach.

Výška a poloha prednej vidlice vo vzťahu k hlave vidlice je voľná.

Vyššie a nižšie vidlicové držiaky musia zostať tak ako pôvodne vyrobené výrobcom pre homologované motocykle.

Tlmič riadenia môže byť pridaný alebo vymenený za neoriginálny tlmič. Tlmič riadenia nemôže byť použitý ako zámok obmedzujúci riadenie.

1.5.3 – Zadná vidlica (výkyvné rameno – swing arm)

Každá časť zadnej vidlice musí zostať tak ako pôvodne vyrobená výrobcom pre homologované motocykle (vrátane čapu výkyvnej vidlice a nastavovania zadnej osky).

Výkyvné rameno môže byť upravené, aby mohol byť dočasne zaistený kaliber zadnej brzdy na pre lepšie zváranie vrtanie alebo použitie „Helicoil“.

Podporné úchytky stojana zadného kolesa môžu byť pridané na zadnú vidlicu privarením alebo priskrutkovaním. Úchytky musia mať zaoblené okraje (s veľkým rádiusom) viditeľné zo všetkých strán. Upevňujúce skrutky musia byť skryté. Z bezpečnostných dôvodov je povinné použiť chránič reťaze z plastového pevného materiálu upevneného takým spôsobom, aby sa zabránilo zachycovaniu medzi spodnej časti obehu reťaze a posledným ozubeným reťazovým kolesom na zadnom kolese.

1.5.4 – Systém zadného perovania - zavesenie

Zadný perovací celok (tlmič nárazov a jeho pružiny) môže byť upravený alebo vymenený, ale pôvodné príslušenstvo rámu a zadnej vidlice musí byť použité a spoj zadného perovania musí zostať tak, ako pôvodne vyrobený výrobcom pre homologované motocykle.

1.5.5 – Kolesá

Kolesá musia zostať tak, ako pôvodne vyprodukované výrobcom v čase predaja do distribučnej siete pre homologované motocykle. Merač rýchlosti môže byť odstránený a nahradený rozpierkou. Žiadne úpravy na prednej alebo zadnej osi kolesa ani žiadneho upevnenia alebo uloženia montovaného hrotu predného alebo zadného strmeňa nie sú dovolené. Podložky môžu byť upravené. Úpravy kolies na udržanie podložiek na mieste sú dovolené. Ak pôvodný dizajn zahŕňa tlmič záberu na zadnom kolese, musí zostať tak, ako bol pôvodne vyrobený pre homologované motocykle. Priemer kolesa a šírka ráfikov musí zostať tak, ako bolo pôvodne homologované.

1.5.6 – Brzdy

Brzdové disky musia zostať tak ako pôvodne vyrobené výrobcom pre homologované motocykle. Predné brzdové disky môžu byť upravené na plávajúce za podmienky, že sú použité originálne disky a upevňovacie body. Predné a zadné brzdové strmene (podložka, nosník, záves), musia zostať tak ako pôvodne vyrobené výrobcom pre homologované motocykle. Zadný brzdový strmeň môže byť „napevno“ namontovaný na zadnej výkyvnej vidlici ale musia byť použité rovnaké upevňovacie body, ako na homologovaných motocykloch. Úprava týchto častí je dovolená. Zadná výkyvná vidlica môže byť upravená pre upevnenie brzdového strmeňa zváraním, vrtaním alebo šraubovým spojením. Hlavný brzdový valec prednej a zadnej brzdy, musí zostať tak, ako bol pôvodne vyrobený výrobcom pre homologované motocykle. Predná a zadná nádrž brzdnej kvapaliny môže byť vymenená za výrobok z produkcie príslušenstva. Predné a zadné hydraulické brzdové potrubia a hadičky môžu byť vymenené. Rozdvojenie predných brzdových trubičiek (hadičiek) pre oba predné brzdové strmene, musí byť urobené nad dolným mostíkom vidlice (trojitá svorka).

„Rýchle“ (alebo „suchá - brzda“) konektory na brzdových hadičkách sú povolené.

Predné a zadné brzdne podložky môžu byť vymenené. Čapy doštičiek brzdnych podložiek môžu byť upravené pre ich rýchlu výmenu. Dodatočná montáž chladenia brzd nie je povolená.

1.5.7 – Pneumatiky

Použité pneumatiky musia mať vzorku s označením rozmerov a ďalšími údajmi na boku pre predaj verejnosti. Musia byť použité pneumatiky kategórie V a Z. Pneumatiky musia mať DOT a/alebo E značku. Pneumatiky do mokrého počasia môžu byť použité iba, ak riaditeľ pretekov označí pretek alebo tréning za „mokrý“. Pneumatiky do mokrého počasia nemusia mať DOT alebo E značku, avšak tieto pneumatiky musia byť označené „NOT FOR HIGHWAY USE“ alebo „NHS“.

Použitie ohrievača pneumatík je dovolené.

1.5.8 – Stúpačky/nohami ovládané časti

Stúpačky môžu byť premiestnené, ale úchytky musia byť pripevnené na konštrukciu na pôvodných upevňovacích bodoch. Spojenie nohami ovládaných častí môže byť upravené. Pôvodné upevňovacie body musia zostať. Ich dva pôvodné body upevnenia (na nohami ovládaných častiach a na páke riadenia) musia zostať pôvodné.

Zariadenia na podporu odľahčenia stúpačiek sú povolené.

Stúpačky môžu byť upevnené na pevno alebo môžu byť sklápacie, ktoré musia mať zariadenie na ich vracanie do normálnej polohy. Koniec stúpačky musí mať aspoň 8 mm pevný sférický rádius. Nesklápacie stúpačky musia mať koniec (upchávky), ktorý je stále pripevnený, vyrobený z umelej hmoty, teflónu alebo ekvivalentného typu materiálu (minimálny rádius 8mm).

Povrch upchávky musí byť navrhnutý tak, aby dosahoval širšiu možnú plochu. Hlavný technický komisár má právo zamietnuť akúkoľvek upchávku nevyhovujúcu bezpečnostným zámerom.

1.5.9 – Riadidlá a ručne ovládané časti

Riadidlá môžu byť vymenené (nezahŕňa to hlavný brzdny cylinder).

Riadidlá a ručne ovládané časti môžu byť premiestnené.

Rukoväť plynu môže byť upravená alebo zamenená. Spojková a brzdová páčka môže byť vymenená za neoriginálnu.

Vypínače môžu byť zmenené ale hlavný spínač zapalovania **musí** byť umiestnený na riadidlách.

1.5.10 – Kapotáž/blatníky

a) Kapotáž, predné blatníky a karoséria môžu byť vymenené za presné kópie pôvodných častí, ale musia vyzerať tak ako pôvodné vyrobené výrobcom pre homologované motocykle, s nepatrnými rozdielmi vynútenými pretekárskym využitím (mix rozdielných častí, záchytné body, spodný diel kapotáže, atď.). Materiál môže byť zmenený. Použitie uhlíkové vlákna, Kevlaru alebo materiálov z uhlíkovej zmesi nie je dovolené.

b) Celková veľkosť a rozmery musia byť rovnaké ako pôvodné časti.

c) Čelný štít môže byť vymenený za presnú kópiu a musí byť vyrobený z priehľadného materiálu.

Výšková tolerancia horného okraju: + 40mm merané vertikálnou vzdialenosťou od horného mostíka prednej vidlice.

d) Motocykle, ktoré neboli pôvodne vybavené so kapotážou, nemajú dovolené pridávať kapotáž v akejkoľvek forme, s výnimkou predpísaného dolného prúdnicevého krytu tak, ako opísané v bode g). Toto zariadenie nemôže presahovať nad čiaru nakreslenú horizontálne od nápravy po nápravu.

e) Pôvodné prichytenie prístrojov ku kapotáži môže byť nahradené iným. Ostatné upevnenia kapotáže môžu byť nahradené inými alebo zmenené.

f) Pôvodné vzduchové potrubie medzi kapotážou a puzdrom čističa vzduchu musí byť zachované tak, ako homologované, ako predné sieťky. Uhlíkové vlákna a iné exotické materiály sú zakázané. Mriežky a sieťky, kryjúce vstup do tohto potrubia na prednej kapotáži môžu byť odstránené.

- g) Spodná časť kapotáže musí byť skonštruovaná tak, aby pri úniku oleja alebo iných prevádzkových kvapalín, bola schopná zachytiť najmenej polovicu obsahu náplní motocykla (minimálne **2 litre**).
- h) Spodná časť kapotáže (vaňa), musí byť v spodnej časti vybavená výpustným otvorom o priemere 25mm. Tento otvor musí byť pri suchom preteku riadne uzavretý (zazátkovaný) a otvorený môže byť iba na príkaz riaditeľa preteku ak je signalizovaný mokrý pretek.
- i) Predný blatník môže byť nahradený presným duplikátom pôvodného blatníku. Predný blatník môže byť umiestnený vyššie na dosiahnutie väčšej vôle medzi kolesom a blatníkom.
- j) Ak je súčasťou zadného krytu blatníku kryt reťaze, môžu byť jeho rozmery zmenené tak, aby bola možná montáž väčšieho reťazového kolesa.
- k) Všetky vonkajšie, exponované hrany musia byť zaoblené.

1.5.11 – Palivová nádrž

Uzáver nádrže môže byť zmenený alebo nahradený iným, vhodným pre homologovaný motocykel, za rýchlo uzáver.

Uzatvárací kohútik nádrže musí zostať pôvodný, tak ako bol vyrobený výrobcom pre homologované motocykle.

Nádrž môže byť zakrytá ochranným krytom vyrobeným z kompozitného materiálu. Tento kryt musí tvarovo zodpovedať použitej nádrži.

Každá palivová nádrž musí byť úplne vyplnená bezpečnostnou penou (napr. Explosafe).

1.5.12 – Sedlo

Sedlo môže byť vymenené, je však zakázané používanie materiálov, ktoré obsahujú kARBÓN ak Kevlar, pokiaľ už nie sú súčasťou v homologizovanom motocykli.

Je možné robiť úpravu dvojsedla na sólo a s ním spojenej zadnej časti kapotáže.

Vzhľad spredu, zozadu a z obidvoch strán musí zodpovedať akýmkoľvek homologovaným tvarom.

Zadná časť kapotáže sedla sa musí upraviť tak, aby bol zabezpečený dostatok miesta pre predpísané umiestnenie štartovacieho čísla.

1.5.13 – Káblový zväzok

Originálne káble (drôty) môžu byť modifikované nasledovne: nepoužité káble slúžiace na navigáciu, trúbenie, zapaľovanie, uzamykanie, atď., môžu byť odpojené a/alebo odstránené (strihanie nie je dovolené, ale odpojenie áno).

1.5.14 – Elektrická inštalácia

Rozmiestnenie rôznych častí môže byť zmenené.

Elektrické ovládače na riadidlách môžu byť odstránené. **Vypínač zapaľovania musí byť na riadidlách pevne fixovaný. Aj na starších modeloch motocyklov je povolené použiť zapaľovanie, ktoré bolo homologizované na novších modeloch tej istej značky.**

Zapaľovanie : môže byť použitá riadiaca jednotka CDI, dodávaná v Kit výbave, s charakteristikou definovanou v homologizácii. Mechanizmus, ktorý by umožňoval zásahy do pôvodnej homologovanej „palivovej mapy“ alebo do časovania zapaľovania počas preteku, nie je povolený.

Povolená tolerancia je +/-1°. Je prísne zakázané meniť časovanie zapaľovania prepichnutím (zväčšením) upevňovacích otvorov snímača alebo redukovaním diametra upevňovacích skrutiek.

Napájací okruh batérie môže byť počas preteku rozpojený.

Odmontovanie štartovacej skrinky je dovolené. V elektrickom zariadení je povolené odstrániť pomocné elektrické káble spolu so všetkými časťami, ktoré umožňujú fungovanie a aktiváciu, vrátane kotúčovej prevodovky (flywheel gear).

Motocykel by mal byť vybavený – okrem vypínača - odpojovacieho tlačítka – „trhacím“ odpojovačom spojeným s jazdcou, ktorý - v prípade pádu – rozpojí hlavný elektrický okruh, pokiaľ je na motore upevnené elektrické čerpadlo pre dodávku paliva do karburátoru alebo vstrekača.

1.5.15 – Vzduchový filter

Vložka vzduchového filtra môže byť odstránená. Box vzduchovej schránky môže byť odstránený alebo použitý pri úplnom alebo čiastočnom zachovaní upevňovacích prvkov.

Je povolené pridať do boxu filtra prípadné spojenia, ktoré spoja vetracie otvory, karburátor a palivovú nádrž.

Je povolené zmeniť časti pôvodného boxu filtra tak, že bude môcť slúžiť ako vzduchový transportér.

1.5.16 – Karburátor

Aj na starších modeloch motocyklov je povolené použiť karburátor, ktorý bolo homologizovaný na novších modeloch motocyklov tej istej značky.

Maximálny priemer musí byť 28mm.

Trysky, pružiny a ihly môžu byť menené.

Dávkovacie otvory nesmú byť menené.

Elektronické alebo mechanické zariadenia pre studený štart (sytič a pod.), môžu byť vyradené z funkcie ale musia zostať namontované.

Hrdlo (trubica) karburátora môže byť upravená, odstránená alebo nahradená.

Počet a hrúbka misky pružiny ventilu je ľubovoľná. Zátky môžu byť upravené, odstránené alebo nahradené.

1.5.17 – Systém mazania a chladiaci systém

Systém mazania je ľubovoľný. Je povolené odstrániť olej – benzínový miešač (mixer) a všetky jeho časti. Uzáver chladiča je ľubovoľný, môžete odstrániť expanznú nádobu s hadicou. Môže byť nainštalované ochranné pletivo a vzduchový transportér, ktoré budú pripojené ku chladiču, za účelom lepšieho chladenia. Súprava vzduchového transportéra pod spodným plechom vidlice môže byť upravená alebo nahradená.

Odstránenie termostatického ventilu je povolené.

Inštalácia teplomera na meranie teploty vody je taktiež povolená.

1.5.18 – Valce, hlava valcov, piest

Žiadne úpravy okrem dole popísaných nie sú dovolené.

Valce nesmú byť nahrádzané a musia zostať originály.

Valec môže byť opracovaný iba v rámci konštruktérskych limitov.

Počet a veľkosť kanálov vo valci musí zostať ako bolo u originálu.

Veľkosť, tvar výfukového kanálu, odsávania a vstupných kanálikov je ľubovoľný.

Leštenie výfukového kanálu je povolené v záujme zníženia usádzania zvyškov spaľovania.

Vyrovnanie valcov je zakázané za predpokladu, že stupeň stlačenia – kompresný pomer ostane nezmenený. Je povolené inštalovať antidetonačný krúžok akéhokoľvek materiálu na tom istom valci.

Styčné plochy valca a kľukovej skrine, môžu byť opracované tak, aby spojenie skrine s valcom plynulé, ale skriňa musí zostať v originálnej verzii bez žiadnej úpravy.

Hlava valca : kompresný pomer nesmie presiahnuť hodnotu 13, 5:1. Meranie objemu spaľovacieho priestoru bude uskutočňované s valcom v zvislej polohe (bez zapaľovacej sviečky), s piestom na hornej úvrati. Otvorom pre sviečku bude nalievajú do spaľovacieho priestoru olej, pokiaľ nedosiahne po posledný závit. Následne bude olej odsatý, aby sa zistil jeho objem.

Pre kompresný pomer platí $R = (V_c + C) : V_c$, kde V_c je objem spaľovacieho priestoru a C zdvihový objem.

Je možné použiť kalibrovacie zariadenie, umiestnené miesto sviečky, na presnejšie určenie objemu kvapaliny v spaľovacom priestore. Hĺbka otvoru pre sviečku bude považovaná za rovnakú ako je pri homologovanej hlave valca. (Objem vlákna – 2.3-2.4cc.)

Na hornú plochu valca je možné použiť tesniaci krúžok z ľubovoľného materiálu.

Hlavu valca je možné opracovať kvôli zmene kompresie.

Spaľovací priestor môže byť leštený, ale jeho tvar musí zostať rovnaký, tak ako je homologovaný. Na hlave a na skrútkách valca musia byť spravené diery pre prípadné inštalácie. Piest môže byť pôvodný alebo jeden zo súpravy, oba musia byť jasne indikované v homologizovanom liste.

1.5.19 – Kľuková skriňa a všetky ostatné motorové skrine (napr. zapalovanie, spojka)

Nie sú povolené žiadne zmeny (vrátane lakovania, leštenia a odľahčovania). Montáž hliníkových alebo bronzových puzdier pre renováciu miest ložísk hriadeľov je povolené. Tieto puzdrá musia byť valcovitého tvaru a maximálneho priemeru 70 mm. Veľkosť ložísk musí ostať pôvodná.

1.5.20 – Spojka

Nie sú povolené žiadne úpravy. Povolená je výmena trecej a unášacej lamely, ale ich počet musí zostať zachovaný. Povolená je výmena pružiny za inú. Nie je povolená výmena systému spojky. Trecia spojka s tlmičom spätného rázu môže byť použitá len v prípade, že sa jedná o štandardnú výbavu homologovaného modelu. Finálny náhon (náhon, reťazové koleso náhonu, reťaz) je ľubovoľný.

1.5.21 – Generátor

Nie sú povolené žiadne úpravy.

1.5.22 – Výfukový systém (výfukové potrubia)

Výfuk môže byť vymenený. Hlukový limit pre motocykle 125 cm³ Sport Production je 96dB/A pri 7000 Rpm s toleranciou +3 dB/A. Umiestnenie tlmiča výfuku musí byť rovnaké ako pri homologovanom motocykli. Bandážovanie alebo obalovanie výfukového potrubia nie je povolené. Titan a karbón pre výrobu výfukov a tlmičov sú povolené. Pre zvýšenie bezpečnosti musia byť otvorené konce výfukov zaoblené (napr. pridaním materiálu).

1.5.23 – Upevňovacie prvky

Všetky sériové upevňovacie prvky môžu byť nahradené inými. Titánové upínacie prvky nemôžu byť použité. Pevnosť a tvar musia byť rovnaké alebo pevnejšie ako pri pôvodných dieloch, ktoré sú nimi nahrádzané. Spony môžu byť prevrtané kvôli spojeniu so zaistovacím lankom. Vrtanie nesmie byť použité za účelom zníženia hmotnosti. Upevňovacie prvky kapotáže môžu byť zmenené za rýchlopínacie. Hliníkové upevňovacie prvky môžu byť použité len za tie diely, ktoré nie sú nosné.

1.5.24 – Nasledujúce položky alebo diely MÔŽU BYŤ ZMENENÉ ALEBO NAHRADENÉ inými, vhodnými pre homologovaný motocykel :

Použitie môžu byť ľubovoľné mazadlá a brzdové kvapaliny
Zapaľovacie sviečky všetkých typov
Ľubovoľné duše (ak sú použité) a ventily pre pneumatiky
Vyvažovacie závažie kolies môže byť odstránené, zmenené alebo pridané
Tesnenia a tesniace materiály (s výnimkou tesnenia hlavy valca)
Ľubovoľné farebné riešenie a polepy vonkajšej plochy.

1.5.25 – ODSTRÁNENÉ MÔŽU BYŤ nasledovné položky :

Prístroje, ich držiaky a im príslušné vodiče
 Zvuková signalizácia – húkačka
 Schránka na náradie
 Tachometer
 Rýchlomer
 Spínač svetiel
 Spínač zvukovej signalizácie – húkačky
 Spínač smerových ukazovateľov
 Ventilátor chladiča a jeho káble
 Kryt reťaze (ak nie je súčasťou zadného blatníku)
 Príslušenstvo upevnené šraubovými spojmi na zadnom pomocnom ráme.

1.5.26 – ODSTRÁNENÉ MUSIA BYŤ nasledovné diely :

Hlavný svetlomet, zadný svetlomet, smerovky (ak nie sú zakomponované do kapotáže). Vzniknuté otvory musia byť zakryté vhodným materiálom
 Spätné zrkadlá
 Držiak registračnej značky
 Držiak ochrannej prilby a úchytky pre pripevnenie batožiny
 Stúpačky spolujazdca
 Držiaky (madlá) pre spolujazdca
 Ochranné rámy, centrálny a bočný stojan, (ich pevné úchyty musia zostať zachované).

1.5.27 – Nasledujúce prvky MUSIA BYŤ UPRAVENÉ :

Motocykel musí byť vybavený funkčným vypínačom zapalovania umiestneným na ľavej alebo pravej strane riadidiel v dosahu ruky jazdca položenej na rukoväti riadidiel. Vypínač alebo tlačítko musí bezpečne zastaviť chod bežiacieho motoru.
 Ovládanie plynu sa musí samočinne vrátiť do voľnobežného režimu, ak z neho jazdec pustí ruku.

1.5.28 – Ďalšie zariadenia

Doplňkové vybavenie, ktoré nie je namontované na pôvodnom homologovanom motocykli nesmie byť dodatočne montované (napr. zhromažďovač dát, počítačová jednotka alebo záznamové zariadenie) s výnimkou zariadenia pre meranie času pri prejazde kolami.
 Telemetria nie je dovolená, ale napr. potenciometre a senzory môžu byť zachované, ak sú odpojené.

AA RR 2 - TRIEDA 125 GRAND PRIX (125 GP)

Pozri pravidlá FIM a ich prílohy (Technické prílohy pre **FIM Svetové rekordy** a Medzinárodné cestné preteky motocyklov)

Minimálna povolená hmotnosť motocykla: **70 kg (Len pre Majstrovstvá Alpe Adria)**

AA RR 3 - TRIEDA 250 cc (250-4T) + (Moto3)**3.1. – Špecifikácia motocykla 250 - 4T**

Trieda je určená pre cestné pretekárske motocykle používajúce kombináciu prototypu podvozku a motoru z bežnej produkcie, homologovaného UEM a spĺňajúceho nasledovné charakteristiky :

- Štvortaktný jednovalec
- Chladienie vodou
- Zdvihový objem min. 200 cm³, najviac 250 cm³
- Najviac šesťstupňová prevodovka

Zmeny technických predpisov môžu byť uskutočnené kedykoľvek, v záujme čestného súťaženia. Tieto zmeny vstúpia do platnosti po schválení Cestnou komisiou UEM. (UEM/RRC)

3.2. – Hmotnosť

Minimálna hmotnosť motocykla je 90 kg.

Minimálna hmotnosť je definovaná ako celková hmotnosť motocykla (s prázdnu nádržou, s olejovou náplňou motora a ostatnými prevádzkovými kvapalinami v optimálnom množstve). Výsledok váženia sa zaokrúhľuje na najbližšie celé číslo hore.

Pri záverečnej kontrole po skončení preteku budú kontrolované motocykle vážené v takom stave, v akom skončili preteky. Nič nesmie byť na motocykli pridané. To sa týka aj chladiacich kvapalín, oleja a ďalších náplní.

Počas preteku – kedykoľvek – nesmie byť hmotnosť ktoréhokoľvek motocykla (vrátane palivovej nádrže) nižšia, než je predpísaná hmotnosť s toleranciou 1 kg.

Použitie záťaže je povolené pre dosiahnutie minimálnej požadovanej hmotnosti a môže byť požadované kvôli systému hendikepov. Použitá záťaž musí byť preukázaná technickým komisárom pre technickej prebieрке. Záťaž musí byť vyrobená z pevných kovových dielov, pevne a bezpečne uchytená prostredníctvom adaptéru alebo priamo k rámu motocykla alebo k motoru pomocou minimálne dvoch šraubových spojov o priemere 8mm a s pevnosťou 8,8° alebo vyššou.

3.3. – Použité materiály

Použitie titanu pre konštrukciu motora (s výnimkou prípadov, kedy je použitý pri výrobe homologovaného motory) alebo kompletného podvozku motocykla (rámu, predných vidlíc, riadidiel, výkyvnej vidlice, osi výkyvnej vidlice a osi kolies) je zakázané. Pre osi kolies je zakázané aj použitie zliatin ľahkých kovov.

3.4. – Farby číselných tabuliek

Číselná tabuľka je zelenej farby a štartovacie číslo bielej farby.

Rozmery predných čísiel :	Minimálna výška	- 160 mm
	Minimálna šírka	- 80 mm
	Minimálna šírka ťahu	- 25 mm
Rozmery bočných čísiel :	Minimálna výška	- 120 mm
	Minimálna šírka	- 60 mm
	Minimálna šírka ťahu	- 25 mm

Číselná tabuľka a štartovacie číslo pridelené jazdcovi sa na motocykli musí objaviť nasledovne :

- Jedenkrát vpredu uprostred kapotáže alebo mierna na boku
- Po jednom čísle na ľavom a pravom boku sedla alebo kapotáže. Alternatívne môže byť štartovacie číslo umiestnené naprieč cez zadnú časť sedla, hornou stranou číslic smerom k jazdcovi.

V prípade sporu ohľadne čitateľnosti číslic štartovacích čísel platí ako konečné stanovisko rozhodnutie Hlavného technického komisára.

3.5. – Palivo

Všetky motocykle musia používať bežný bezolovnatý benzín (pre presné znenie pozri Technické predpisy pre Medzinárodné cestné preteky motocyklov, č. 2.10).

3.6. – Chladenie

Jediné chladivo, použité pre chladenie motoru okrem oleja je voda alebo zmes vody a etylalkoholu.

3.7. – Podvozok motocykla

3.7.1 – Špecifikácia rámu motocykla

Majstrovstvá sú vypísané pre motocykle, t.j. dvojkolesové jednostopové vozidlá, poháňané motorom s vnútorným spaľovaním a ovládané výhradne jedným jazdcom. Za predpokladu, že sú dodržané nasledovné pravidlá, majú konštruktéri voľnosť pri výbere dizajnu, použitých materiálov a celkovej konštrukcii podvozku motocykla.

3.7.2 – Rám motocykla a zadný pomocný rám

Rám motocykla a zadný pomocný rám musí byť vyrobený z ocele alebo hliníkových zliatin. Iné materiály nie sú povolené. Boky rámu môžu byť kryté ochrannými prvkami z platu alebo kompozitných materiálov. Tieto prvky musia byť tvarovo zhodné s tvarom rámu.

3.7.3 – Predná vidlica

Elektronicky (počítačovo) ovládané/riadené predné vidlice nie sú povolené.

Tlmič riadenia nesmie v žiadnom prípade nahrádzať pevné dorazy riadenia.

Predná vidlica je predmetom „Pravidla nárokovania“ (viď prílohu C).

3.7.4 – Zadná výkyvná vidlica

Zadná výkyvná vidlica musí byť vyrobená z ocele alebo hliníkových zliatin.

Z bezpečnostných dôvodov musí byť použitý kryt reťaze z pevného plastu, umiestnený tak, aby zabránil zachyteniu ktorejkoľvek časti jazdcovho tela medzi reťaz a reťazové koleso pri nábehu reťaze na zadné koleso motocykla.

3.7.5 – Zadná pružiaca a tlmiaca jednotka

Elektronicky (počítačovo) ovládaná/riadená zadná pružiaca a tlmiaca jednotka nie je povolená.

Zadná pružiaca a tlmiaca jednotka je predmetom „Pravidla nárokovania“ (viď prílohu C).

3.7.6 - Kolesá

Povolené je iba použitie kolies z ľahkých zliatin.

Predpísané rozmery sú : 2,50 – 17“ vpredu a 3,50 – 17“ vzadu

3.7.7- Brzdy

Brzdové kotúče môžu byť vyrobené iba zo železných materiálov. Unášače kotúčov môžu byť vyrobené z hliníkových zliatin.

Dovolené je použitie iba jednoduchých kotúčov a strmeňov na každom kolese. Nie je dovolené používanie pretekárskych strmeňov (hlavné diely nesmú byť opracované).

3.7.8 – Pneumatiky

Je povolené používanie pneumatík bez vzorky (slick).

3.7.9 – Stúpačky a nožné páčky

Stúpačky môžu byť pevné alebo sklopné – ak sú sklopné, musia byť opatrené zariadením, ktoré ich samočinne vráti do pôvodnej polohy. Konce stúpačiek musia byť zaoblené polomerom 8 mm.

Pevné kovové stúpačky musia byť na konci opatrené integrálnym krytom z Teflonu, hliníku, tvrdej gummy alebo PVC a konce musia byť zaoblené polomerom min. 16 mm.

3.7.10 – Riadidlá a páčky

Riadidlá nesmú byť užšie než 450 mm (najmenšia šírka). Otvorené konce riadidiel musia byť uzatvorené zátkou z pevného materiálu alebo krytmi ramien. Šírka riadidiel je definovaná ako vzdialenosť nameraná medzi vonkajšími koncami rukovätí (prípadne otočných ovládačov) riadidiel.

Minimálny uhol otáčania riadidiel na každú stranu od stredovej osi alebo od strednej polohy musí byť 15°.

Ovládacie páčky nesmú byť dlhšie než 200 mm, merané od osi otáčania páčky.

Otočné rukoväte sa musia vrátiť do uzavretej polohy, ak nie sú držané rukou.

Elektrické ovládače môžu byť odstránené, ale ovládač elektrického štartéra a vypínač zapalovania (stop tlačítko), musia byť umiestnené na riadidlách.

3.7.11 – Kapotáž

- a) Použitie karbónových vlákien, karbónových komponentov pre výrobu kapotáží nie je povolené. Miestne spevnenie Kevlarom alebo karbónovými komponentmi je povolené v okolí otvorov a ostatných namáhaných bodov
- b) Najväčšia šírka kapotáže nesmie presiahnuť 600 mm. Šírka sedla alebo čohokoľvek iného v priestore za ním, nesmie byť väčšia než 450 mm s výnimkou výfukového systému.
- c) Hrana predného ochranného štítu a všetky vyčnievajúce hrany kapotáže musia byť zaoblené.
- d) Žiaden prvok kapotáže nesmie vpredu prečnievať pred zvislou rovinou vedenou najprednejším bodom prednej pneumatiky a žiadna časť motocykla nesmie prečnievať za zvislou rovinou, prechádzajúcou najzadnejším bodom zadnej pneumatiky. Odpruženie motocykla musí byť pri kontrole celkom uvoľnená.
- e) Upevňovacie prvky kapotáže a prístrojov sú ľubovoľné, ale použitie titánu alebo karbónu (a obdobných materiálov) nie je povolené.
- f) jazdec v normálnej jazdeckej polohe musí byť s výnimkou predlaktí dokonale viditeľný z oboch strán. Je zakázané používanie priehľadných materiálov, ktorými by sa tieto predpisy obchádzali.
- g) Spodná časť kapotáže, skonštruovaná tak, aby v prípade poruchy motora, zadržala najmenej polovicu z celkového množstva oleja a chladiacej kvapaliny použitých v motore, najmenej však 5 litrov. Spodný okraj otvorov v kapotáži musí byť umiestnený najmenej 50 mm nad spodnou hranou kapotáže.
- h) Spodná časť kapotáže môže byť opatrená maximálne jedným otvorom o priemere 25 mm. Tento otvor musí byť za sucha uzavretý a musí byť otvorený pri „mokrom“ preteku (WET RACE), ak je ako taký vyhlásený riaditeľom pretekov.
- i) Krídla alebo spojery môžu byť použité iba na sólo motocykloch, ak sú neoddeliteľnou súčasťou kapotáže alebo sedla. Pohyblivé aerodynamické prvky nie sú povolené.

3.7.12 – Palivová nádrž

Vrchnák palivovej nádrže musí byť tesný a musí mať funkčný uzáver. Nádrž musí byť vyrobená z hliníkových zliatin alebo musí byť oceľová. Všetky palivové nádrže musia byť celkom vyplnené bezpečnostným materiálom, brániacim šíreniu ohňa (prednostne EXPLOSAFE).

Palivová nádrž s odvzdušnením nádrže musí byť opatrená jednocestným ventilom a vyústenie odvzdušňovania musí ústiť do nádoby z vhodného materiálu s minimálnym objemom 250 cm³.

3.7.13 - Osi

Použitie titánu alebo uhlíkových vlákien (a podobných produktov, ako aramidové vlákna, nano komponenty atď.) pre výrobu predných vidlíc, riadidiel, osi výkyvnej vidlice, osi kolies, je zakázané. Pre osi kolies je takisto zakázané použitie zliatin ľahkých kovov.

3.8 – Motor a jeho príslušenstvo**3.8.1 – Špecifikácie motora**

Motor je trhový výrobok. Môžu byť použité iba motory uvedené v „ZOZNAME UEM SCHVÁLENÝCH MOTOROV PRE TRIEDU 250 4T“. Do tohto zoznamu môžu byť zaradené iba motory pôvodne montované do sériových produkčných motocyklov určených pre maloobchodný predaj.

Motor musí spĺňať nasledujúce obchodné podmienky:

Výroba minimálne 50 kompletných a funkčných kusov

Pokiaľ je motor samostatne v maloobchodnom predaji, musí byť cena najviac 4000€ vrátane karburátora/vstrekovača, bez telesa čističa vzduchu (air box) a bez výfukového potrubia.

ČOKOL'VEK, ČO NIE JE DOVOLENÉ A PREDPÍSANÉ V TOMTO ČLÁNKU „MOTOR A JEHO PRÍSLUŠENSTVO“, JE PRÍSNE ZAKÁZANÉ.

3.8.2 – Teleso čističa vzduchu (Air Box)

Konštrukcia telesa čističa vzduchu je ľubovoľná, ale musí byť povinne umiestnený na motocykli. Všetky motocykle musia mať uzatvorený odvzdušňovací systém. Všetky odvzdušňovacie hadice vedúce z motory a rýchlostnej skrine, musia byť spojené a zaústené do telesa čističa vzduchu.

3.8.3 – Vstrekovanie paliva, karburátor a riadiaca jednotka CDI

Použitie vstrekovacích jednotiek, vstrekovačov a karburátorov z ponuky príslušenstva je povolené. Najväčší možný priemer sacieho hrdla je 44 mm, prípadne zodpovedajúca obsahu plochy (t.j. 1520 mm²).

Prívod vzduchu je ľubovoľný.

Palivové čerpadlo a regulátor tlaku paliva sú ľubovoľné.

Typ hlavnej riadiacej jednotky (ECU) je určený UEM a bude dodávaný do predaja za jednotnú cenu vybraným dodávateľom, ktorého určí UEM.

UEM určilo, že všetky motory môžu pracovať pri piestovej rýchlosti najviac 22 m/s.

3.8.4 – Dodávka paliva

Palivové vedenie môže byť zmenené. Môžu byť použité rýchlospojky na palivovom potrubí. Odvzdušňovacie potrubie môže byť zmenené. Je možné pridať palivový filter.

3.8.5 – Hlava valcov

Kanále v hlave valcov môžu byť opracovávané, ale nie je dovolené pridávať akýkoľvek materiál k pôvodnému dielu.

Je možné zmeniť tesnenie hlavy valca.

Je možné zmeniť ventilové pružiny, ostatné diely (ventily, vedenie ventilov, ventilové sedlá a tanieriky ventilových pružín, poistky, zdvihátka, klínky ventilov, vymedzovacie podložky, tesniace krúžky) musia zostať pôvodné.

3.8.6 – Vačkový hriadeľ

Vačkový hriadeľ je ľubovoľný.

3.8.7 – Vačkový rozvod

Prevod vačkového rozvodu je ľubovoľný.

3.8.8 – Kľukový hriadeľ

Musí byť použitý pôvodný kľukový hriadeľ, ale je možné jeho leštenie, odľahčovanie a vyvažovanie.

3.8.9 – Olejové čerpadlo a olejové vedenie

Olejové čerpadlo a olejové vedenie sú ľubovoľné

3.8.10 – Ojnice

Použitá musí byť pôvodná ojnica, ale je možné jej leštenie.

3.8.11 – Piest

Použitý môže byť piest z ponuky príslušenstva ale musí zostať zachovaný priemer piestu (vrtanie) ako je homologované. Minimálna hmotnosť piestu je 160 g.

3.8.12 – Piestne krúžky, piestny čap a poistky

Sú ľubovoľné.

3.8.13 – Valec

Nie sú povolené žiadne úpravy, ale opracovanie styčných plôch pre zmenu kompresie.

3.8.14 – Kľuková skriňa a všetky ostatné motorové skrine (napr. kryt zapalovania, spojky)

Nie sú povolené žiadne úpravy.

Kryty motora je možné zameniť za špeciálne zosilnené. Tieto kryty nesmú byť ľahšie ako pôvodné. Všetky motorové skrine, ktoré kryjú olejové náplne a môžu prísť pri páde do styku so zemou/dráhou, musia byť kryté krytom z kovu alebo kompozitného materiálu (karbón, kevlar). Je možné použitie aj hliníkových alebo oceľových krytov alebo koša. Všetky tieto prvky musia byť odolné proti nárazu a musia byť starostlivo a bezpečne upevnené.

3.8.15 – Prevody/prevodová skriňa

Všetky prevodové kolesá musia zostať štandardné, vrátane hriadeľov, voličov. V priebehu sezóny je možné použiť iba jednu náhradnú/dodatočnú sadu prevodových kolies. Každý účastník musí predložiť zoznam prevodových kolies pred prvým pretekom majstrovstiev.

Počet prevodových stupňov musí zostať rovnaký, ako je homologované.

Primárny prevod je ľubovoľný.

Je možné pridať do prevodovky alebo voliacemu mechanizmu systém rýchlo radenia (vrátane vodičov a ovládania).

Je povolené zmeniť sekundárny prevod. Reťazové kolesá sú ľubovoľné.

3.8.16 – Spojka

Spojky z ponuky príslušenstva alebo spojky upravené sú prípustné.

Musí byť použitá spojka v olejovom kúpeli („mokrú spojku“), spôsob ovládania musí zostať rovnaký, ako je pôvodne vyrobený (lanovodom, hydraulicky) dodávateľom motoru. Je dovolené použiť spojku s tlmičom spätného rázu.

3.8.17 – Štartér

Systém štartovania musí byť umiestnený pri motore (mechanický/nožný alebo elektrický). Elektrický štartér, pokiaľ je použitý na pôvodnom motore, musí normálne pracovať a byť kedykoľvek počas podujatia schopný naštartovať motor. Motor musí naštartovať a pracovať (bežať) vlastnou silou aj potom, čo elektrický štartér ukončí svoju činnosť.

3.8.18 – Výfukový systém

Výfukové potrubie a tlmiče musia byť zmenené alebo upravené. Hlukový limit je 102 dB/A s toleranciou + 3 dB/A pri záverečnej prehliadke po treteku. Umiestnenie koncoviek výfuku je ľubovoľné. Bandážovanie/obaľovanie výfukového systému nie je povolené. Titánové a karbónové výfuky a koncovky sú povolené. Pre zvýšenie bezpečnosti musia byť otvorené konce výfukov zaoblené (napr. pridaním materiálu).

3.8.19 – Nasledujúce položky alebo diely MÔŽU BYŤ ZMENENÉ ALEBO NAHRADENÉ inými vhodnými pre homologované motocykle :

Hliníkové spony môžu byť použité v oblastiach nepredstavujúcich nosný diel konštrukcie. Použitý môže byť ľubovoľný typ oleja/maziva, brzdovej/hydraulickej kvapaliny alebo tlmičového oleja. Je možné použiť ľubovoľné zapaľovacie sviečky. Je možné použiť ľubovoľné tesnenia alebo materiály. Titánové upínacie prvky nemôžu byť použité.

3.9 – Všeobecné ustanovenia**3.9.1 – Všeobecné bezpečnostné inštrukcie**

Motocykle musia byť vybavené funkčným vypínačom alebo tlačítkom pre odpojenie zapaľovania, namontovaných na riadidlách (v dosahu jazdovej ruky, pokiaľ je položená na rukoväti riadidiel). Tento odpojovač musí byť schopný zastaviť bežiaci motor. Všetky vypúšťacie zátky, šrauby, svorníky zasahujúce do priestoru olejových náplní a vnútri montované olejové filtre musia byť riadne zaistené drôtom. Nie sú možné žiadne emisie do ovzdušia. Všetky motocykle musia mať uzavretý odvzdušňovací systém. Všetky odvzdušňovacie hadice musia byť prepojené a musia ústiť do air-boxu.

3.9.2 – Homologizácia

Všetky použité typy motorov musia byť homologované. Technická dokumentácia s rozmermi, hmotnosťou, výkresmi, zoznamom dielov a ich cien, fotografiami, musia byť poskytnuté výrobcom alebo jeho zástupcom, zverejnené UEM a musia byť platné minimálne jednu súťažnú sezónu. Zoznam UEM homologovaných motorov pre triedu 250 4T je v prílohe C.

AA RR 4 - TRIEDA SUPERSPORT (SSp)

Pozri Technické pravidlá FIM pre **FIM Svetové rekordy** a Medzinárodné cestné preteky motocyklov 02.5 a ich prílohy.

AA RR 5 - MOTO2

Návrhy pre technické pravidlá musia byť vytvorené a schválené komisiou AA RR do 30.04.2011.

AA RR 6 - TRIEDA SUPERSTOCK 600/1000

Motocykle, ktoré nie sú homologované FIM sú prípustné, pokiaľ sú homologované aspoň jednou motocyklovou federáciou, ktorá je členom AAMU.

Poriadky umožňujú zmeny homologovaných motocyklov v záujme bezpečnosti.

ČOKOLVEK, ČO NIE JE DOVOLENÉ A PREDPÍSANÉ V TOMTO PORIADKU, JE PRÍSNE ZAKÁZANÉ

Motocykle smú byť homologované iba pôvodným výrobcom. Motocykel môže byť spôsobilý na pretekanie v triede Stocksport na dobu maximálne 5 rokov.

Ako už sám názov Stocksport naznačuje, sú pri používaných motocykloch povolené iba obmedzené úpravy. Väčšina povolených úprav je motivovaných bezpečnostnými dôvodmi.

Motocykle Stocksport musia byť homologované FIM (čl. FIM 2.9.) a musia spĺňať v každom ohľade všetky požiadavky kladené na cestné preteky motocyklov tak, ako je uvedené v Technických predpisoch pre Medzinárodné preteky cestných motocyklov FIM s výnimkou prípadov, kedy je odchýlka uvedená v homologácii motocykla.

Vzhľad motocyklov SUPERSTOCK 600/1000 spredu, zozadu a po bokoch (ako bol pôvodne vyrobený výrobcom).

Zhodnosť vzhľadu výfukovej sústavy je z tejto povinnosti vyňatá.

6.1 – Špecifikácie triedy STOCKSPORT 600/1000**SUPERSTOCK 600**

Max. 4 valce	od 400 do 600ccm	štvtortaktné
Max. 3 valce	od 500 do 675ccm	štvtortaktné
Max. 2 valce	od 600 do 750ccm	štvtortaktné

SUPERSTOCK 1000

Max. 4 valce	od 600 do 1000ccm	štvtortaktné
Max. 3 valce	od 750 do 1000ccm	štvtortaktné
Max. 2 valce	od 850 do 1000ccm	štvtortaktné

Zdvihový objem musí zostať rovnaký, ako na homologovanom motocykli. Zmena vrtania alebo zdvihu na dosiahnutie objemového limitu nie je dovolená.

6.2 – Minimálna hmotnosť

Suchá hmotnosť homologovaného motocykla je definovaná ako celková hmotnosť prázdneho motocykla tak, ako je vyrobený výrobcom (po odstránení paliva, tabuľky ŠPZ, náradia a hlavného stojanu – aj je montovaný výrobcom). Na potvrdenie suchej hmotnosti je nutné zvážiť a porovnať najmenej tri (3) motocykle. Výsledok je zaokrúhlený na najbližšie celé číslo.

Minimálna váha motocykla **SUPERSTOCK 600**: suchá hmotnosť v kg mínus 12 kg = min. hmotnosť.

Motocykle vyrobené od roku 2011 = suchá hmotnosť mínus 9 kg

Minimálna váha motocykla **SUPERSTOCK 1000**: suchá hmotnosť v kg mínus 15 kg = min. hmotnosť

Pri záverečnej kontrole po preteku musí byť kontrolovaný motocykel zvážený v stave, v akom dokončil preteky.

Kedykoľvek počas preteku musí byť hmotnosť ktoréhokoľvek stroja (vrátane palivovej nádrže) minimálne na hranici stanovenej predpisom pre minimálnu hmotnosť s toleranciou 1 kg.

Pre motocykle 1200 cm³ 2-vaľec, homologované po 1. Januári 2008, platí pravidlo o handikepe podľa FIM 2.4.2.

6.3 – Číselné tabuľky a čísla

Číselná tabuľka pre **SUPERSTOCK 600** je červenej farby a číslice sú žltej farby. Použijú sa farby podľa RAL 3020 pre červenú a 1003 pre žltú.

Číselná tabuľka pre **SUPERSTOCK 1000** je červenej farby a číslice bielej farby. Použijú sa farby podľa RAL 3020 pre červenú a 9010 pre bielu.

Rozmery predných čísel :	Minimálna výška	-	160 mm
	Minimálna šírka	-	80 mm
	Minimálna šírka ťahu	-	25 mm
Rozmery bočných čísel :	Minimálna výška	-	120 mm
	Minimálna šírka	-	60 mm
	Minimálna šírka ťahu	-	25 mm

Štartovné číslo pridelenie jazdovi sa na motocykli musí objaviť nasledovne :

Jedenkrát vpredu uprostred kapotáže alebo mierne bokom. Ďalej po jednom čísle na ľavom a pravom boku sedla alebo kapotáže. Alternatívne môže byť štartovacie číslo umiestnené naprieč cez zadnú časť sedla, hornou stranou číslic smerom k jazdovi. Tieto čísla musia mať rovnakú veľkosť ako predné čísla. Čísla musia byť viditeľné pre divákov aj činovníkov po obidvoch stranách trate.

Pri svetlofarebných kapotážach musí byť podklad pod číslo oddelený od kapotáže čiarou s minimálnou hrúbkou ťahu 8 mm po celom obvode červeného podkladu.

V prípade sporu ohľadne čitateľnosti číslic štartovného čísla platí ako konečné stanovisko rozhodnutie technického komisára.

6.4 Zariadenia na prípravu paliva / Systém vstrekovania paliva

Zariadenie na prípravu paliva sa týkajú vstrekovacích jednotiek a zariadení na prípravu paliva s premenlivou dĺžkou.

Zariadenia na prípravu paliva musia byť štandardné jednotky ako homologované zariadenie.

Sacie otvory musia zostať také, ako boli pôvodne vyrobené výrobcom homologovaného zariadenia.

Vstrekovač musí zostať štandardnou jednotkou ako homologovaný motocykel.

6.5 Palivo

Motory motocyklov musia používať bežný bezolovnatý benzín s maximálnym obsahom olova 0,005 g/l a max. MON 90 (pozri FIM Technické pravidlá čl. 2.10).

6.6 Konštrukcia rámu a zadný pomocný rám

Rám musí zostať taký, ako bol vyrobený výrobcom pre daný typ a model homologovaného motocykla. Boky rámu môžu byť kryté ochrannými prvkami z karbónu alebo uhlíkových vlákien – tieto prvky však musia byť tvarovo zhodné s tvarom rámu.

Na rám sa nesmie nič pridávať priváraním alebo opracovávaním odstraňovať.

Rám musí byť od výrobcu opatrený identifikačným číslom vozidla (VIN) na ráme (číslo rámu), s výnimkou prípadov výmeny rámu za náhradný.

Všetky upevňovacie prvky motora musia zostať také, ako boli zhotovené výrobcom pre daný typ a model homologovaného motocykla.

Zadný pomocný rám možno pozmeniť alebo upraviť, ale typ materiálu musí zostať ako homologovaný alebo môže mať vyššiu váhu.

Vyčnievajúce konzoly, ktoré nemajú nosný charakter, môžu byť na pokyn Hlavného technického komisára odstránené, ak usúdi, že by mohli byť nebezpečné.

Doplňkové podpory sedla môžu byť pridané. Nenamáhané vyčnievajúce konzoly zadného pomocného rámu môžu byť odstránené, ak to neovplyvní bezpečnosť konštrukcie.

Príslušenstvo pripevnené k zadnému pomocnému rámu môže byť odstránené.

Vrtanie otvorov do hlavného a pomocného rámu je možné len pre pripevnenie povolených komponentov (držiačky kapotáže, tlmiče riadenia a pod.)
Farebné riešenie rámu je ľubovoľné, leštenie hlavného a pomocného rámu však nie je dovolené.

6.6.1 – Predné vidlice

Konštrukcia vidlice (vreteno, podpery, mostíky, driek a pod.) musí zostať tak, ako bola pôvodne vyrobená výrobcom pre daný typ a model homologovaného motocykla.

Je povolené zameniť štandardné vnútorné diely vidlice.

Môžu byť použité ľubovoľné diely tlmičov vidlice, ale vonkajší vzhľad vidlice musí zostať zachovaný rovnaký, ako má homologovaný motocykel.

Nesmú sa použiť žiadne elektronicky kontrolované závesné diely. Ak sú použité pôvodné elektronické závesné diely, musia byť celé štandardné (všetky mechanické alebo elektronické časti musia zostať ako homologované.) Pôvodný elektronický systém musí správne fungovať v prípade elektrickej/elektronickej chyby. V opačnom prípade nemôže byť homologovaný pre súťaže FIM/UEM AA podujatia.

Zátky rúriek prednej vidlice môžu byť upravené alebo zmenené pre dodatočnú montáž podložiek zvyšujúcich predpätie pružín.

Môžu byť upravené, zmenené alebo odstránené tesnenia proti prachu v prípade, že vidlica zostane celkom utesnená.

Môže byť použité akokoľvek množstvo a kvalita oleja pri predných vidliciach.

Výška a postavenie prednej vidlice vo vzťahu k vrcholu vidlice sú ľubovoľné.

Horné a spodné svorky vidlice (trojitá svorka), mostíky a čap vidlice musia zostať také, ako boli zhotovené výrobcom pre daný typ a model homologovaného motocykla.

Je povolená dodatočná montáž tlmiča riadenia predávaného ako náhradný diel.

Tlmič riadenia nesmie nahrádzať pevné dorazy riadenia.

6.6.2 – Zadná výkyvná vidlica

Všetky diely zadnej výkyvnej vidlice musia zostať také, ako boli zhotovené výrobcom (vrátane čapu výkyvnej vidlice a napínačov reťaze) pre daný typ a model homologovaného motocykla.

Na zadnú časť vidlice sa môžu namontovať privarením alebo prišraubovaním držiačky montážneho stojanu. Konzoly musia mať hrany zaoblené veľkým polomerom (zo všetkých strán). Upevňovacie šraubky musia byť zapustené.

Z bezpečnostných dôvodov musí byť motocykel vybavený krytom sekundárnej reťaze z poddajného plastu, usporobný tak, aby zabránil zachyteniu medzi dolným chodom reťaze a reťazovým kolesom zadného kolesa motocykla.

6.6.3 – Systém zadného perovania – zavesenie

Zadná pružiacia a tlmiaca jednotka (tlmič a pružina) môžu byť zmenené alebo vymenené. Pôvodné uchytenie tlmiča/tlmičov k rámu a zadnej vidlici (výkyvnému ramenu) a tiahla perovania musia však zostať tak, ako boli pôvodne zhotovené výrobcom pre homologovaný motocykel.

Pružina zadného zavesenia (tlmiča) môže byť zmenená.

Nesmú sa použiť žiadne elektronicky kontrolované závesné diely. Ak sú použité pôvodné elektronické závesné diely, musia byť celé štandardné (všetky mechanické alebo elektronické časti musia zostať ako homologované.) Pôvodný elektronický systém musí správne fungovať v prípade elektrickej/elektronickej chyby. V opačnom prípade nemôže byť homologovaný pre súťaže FIM/UEM AA.

6.6.4 – Kolesá

Kolesá musia zostať v takom prevedení, v akom boli pôvodne zhotovené výrobcom.

Pohon rýchlomeru môže byť odstránený a nahradený rozpierkou.

Nie je povolená žiadna zmena prednej alebo zadnej osi ani upevnenie alebo uloženie predného alebo zadného brzdového strmeňa. Upravené môžu byť podložky. Úprava kolies z dôvodu vloženia podložiek je možná.

Ak je zadné koleso vybavené tlmičom záberu, musí zostať zachovaný tak, ako je dodávaný výrobcom pre homologovaný motocykel.

Priemery a šírky ráfikov musia zostať také, ako boli zhotovené výrobcom pre daný typ a model homologovaného motocykla.

Priemery a šírky ráfikov musia zostať také, ako boli zhotovené výrobcom pre daný typ a model homologovaného motocykla.

Vyvažovacie závažia kolies môžu byť odstránené, zmenené alebo pridané.

Ľubovoľné duše (ak sú použité) a ventily pre pneumatiky môžu byť použité.

6.6.5 – Brzdy

Brzdové kotúče a nosník musia byť z rovnakého materiálu ako homologovaný disk a nosník.

Keď je „vlnový“ typ disku homologovaný ako pôvodná časť, „vlnový“ tvar náhradného disku musí zostať presne taký istý ako je homologovaný disk. „Vlnový“ typ disku môže byť nahradený okrúhlym diskom.

Vonkajší a vnútorný priemer brzdového kotúča musí zostať presne taký istý ako je homologovaný disk.

Hrúbka brzdového kotúča sa môže zvýšiť o 20 % a musí zapadnúť do homologovaného brzdového strmeňa bez akejkoľvek úpravy.

Počet plavákov **je neobmedzený**.

Upevnenie nosníka na kolese musí zostať rovnaký ako na homologovanom disku.

Proti blokovací systém (ABS) môže byť odpojený a jeho ECU môže byť demontovaná.

Koleso kotúča ABS môže byť odstránené, upravené alebo nahradené.

Predné a zadné brzdové strmene (podložka, nosník a záves), musí zostať v pôvodnom prevedení tak, ako boli homologované.

Zadný brzdový strmeň môže byť „pevne“ montovaný na zadnej výkyvnej vidlici, musia však byť použité rovnaké upevňovacie body ako na pôvodnom homologovanom motocykli. Úprava týchto dielov je možná. Zadná výkyvná vidlica môže byť upravená.

Hlavný predný valec môže byť zmenený.

Nádržky brzdovej kvapaliny pre prednú a zadnú brzdu môžu byť nahradené výrobkom z produkcie príslušenstva. Brzdové potrubia a hadičky môžu byť zmenené **AK** rozdvojenie predných brzdových trubiek (hadičiek) pre obidva predné brzdové strmene **je umiestnený** nad dolným mostíkom prednej vidlice (trojitá svorka).

Na hadičkách je povolené použitie rýchlo spojok.

Brzdové doštičky prednej a zadnej brzdy môžu byť zmenené. Čapy doštičiek môžu byť upravené pre rýchlu výmenu doštičiek.

Je povolené použitie nastavovacieho prvku pre ovládaciú páčku.

Dodatočná montáž chladenia brzd nie je povolená.

6.6.6 – Pneumatiky

V súlade s čl. FIM 2.7.6.

Rozmery pneumatík pre Superstock 600 :

Komisia Alpe Adria pre cesty, rozhodla o prípustnosti pneumatík o rozmere nanajvyš 190/55/17 pre celú sezónu.

Rozmery pneumatík pre Superstock 1000:

Komisia Alpe Adria pre cesty rozhodla o prípustnosti pneumatík o rozmere nanajvyš 200/55/17 pre celú sezónu.

6.6.7 – Pedále, stúpačky

Umiestnenie stúpačiek, pedálu zadnej brzdy a riadiacej páky môže byť zmenené; konzoly musia byť uchytené na pôvodných miestach. Musia zostať zachované dva upevňovacie body (pre stúpačku, nožnú páku a na riadiacom hriadelí). Môže byť upravené prepákovanie nožných pák.

Stúpačky môžu byť pevné alebo sklopné – ak sú sklopné, musia byť opatrené zariadením, ktoré ich samočinne vráti do pôvodnej polohy a konce musia mať zaoblené polomerom 8 mm.

Pevné stúpačky musia byť na konci opatrené integrálnym krytom z Teflonu, tvrdej gummy alebo zodpovedajúceho materiálu (hliníková zliatina) a konce musia byť zaoblené polomerom min. 8 mm.

Zátka musí mať dostatočne veľkú plochu, zodpovedajúcu stúpačke, aby sa zabránilo možnému poraneniu jazdca v prípade pádu.

Hlavný technický komisár môže odmietnuť zátku nezodpovedajúcu týmto požiadavkám.

6.6.8 – Predná rukoväť a riadiace páčky (ovládacie prvky)

Predná rukoväť môže byť vymenená.

Predná rukoväť a ovládacie prvky (riadiace páčky) môžu byť premiestnené.

Otočná rukoväť môže byť upravená alebo nahradená inou.

Zostava ovládania paliva, vrátane súvisiacich káblov, môže byť upravená alebo zmenená, **ale spojenie s jadrom ovládania paliva a ovládačmi regulácie paliva musí ostať ako homologizované.**

Vypínače môžu byť zmenené, ale ovládanie štartéru a vypínač zapaľovania musia byť umiestnené na riadidlách.

Páčky spojky a brzdy môžu byť zamenené trhovým výrobkom.

Je dovolené použiť zriaďovací prvok pre páčku prednej brzdy.

6.6.9 – Kapotáž, blatníky

- a) Kapotáž a kryty trupu môžu byť nahradené presným duplikátom pôvodných, ale musia vzhľadovo zodpovedať, s nepatrnými rozdielmi vynútenými súťažným použitím (upevňovacie body, spodný diel kapotáže a pod.). Materiál môže byť zamenený. Pre výrobu kapotáže však nie je povolené použitie karbónových materiálov **s nasledovnými výnimkami: špeciálne výstupy z kevlaru, kevlar-uhlíku sú povolené okolo otvorov a iných ťažko namáhaných miest.**
- b) Kapotáž musí byť rozmerovo zhodná s homologovaným modelom a typom.
- c) Priehľadný ochranný štít môže byť vymenený za duplikát vyrobený z priehľadného materiálu. Výška hornej hrany má toleranciu oproti originálu + 40 mm (FIM +/- 15 mm) meranú v zvislom smere od horného mostu predných vidlíc.
- d) Motocykle nevybavené pôvodne kapotážou sa nemôžu kapotážou dodatočne vybavovať, a to v žiadnej forme, len s výnimkou predpísaného dolného prúdnicevého krytu, tak ako je uvedené v bode g) a h). Táto kapotáž nesmie výškovo presiahnuť rovinu danú horizontálnou spojnicou osí kolies.
- e) Pôvodné prichytenie prístrojov ku kapotáži môže byť nahradené iným. Ostatné upevnenia kapotáže môžu byť nahradené inými alebo zmenené.
- f) Pôvodné vzduchové potrubie medzi kapotážou a puzdrom čističa vzduchu môže byť zmenené alebo nahradené iným. Karbónové materiály alebo iné exotické materiály nie sú povolené. Mriežky a sieťky kryjúce vstup do tohto potrubia na pôvodnom homologovanom motocykle môžu byť **odstránené.**
- g) Spodná časť kapotáže musí byť konštruovaná tak, aby pri úniku oleja alebo iných prevádzkových kvapalín bola schopná zachytiť najmenej polovicu obsahu náplní motocyklu. Minimálny obsah tohto zariadenia (vane) je 5 litrov. Spodná hrana otvorov musí byť min. 50 mm nad dnom vane.
- h) Spodná časť kapotáže (vaňa) musí byť vpredu na dne opatrená aspoň jedným otvorom s minimálnym priemerom 25 mm. Tento otvor musí byť pri preteku za sucha riadne uzatvorený; k otvoreniu môže dôjsť iba na príkaz riaditeľa preteku, ak je signalizovaný pretek za mokra. (tabuľa s nápisom „WET RACE“).

- i) Predný blatník môže byť nahradený presným duplikátom pôvodného blatníka. Predný blatník môže byť umiestnený vyššie, aby sa dosiahlo väčšej vôle medzi kolesom a blatníkom.
- j) Zadný blatník upevnený na zadnej výkyvnej vidlici, ktorý je zároveň aj krytom reťaze, môže byť upravený alebo zmenený, ale jeho pôvodný tvar musí zostať zachovaný.
- k) Motocykel môže byť vybavený vzduchovým vedením usmerňujúcim prúdenie ku chladiču, ale vzhľad z oboch strán - spredu aj zozadu - musí zostať zachovaný rovnaký ako pri homologovanom motocykli.

6.6.10 – Palivová nádrž

Uzáver palivovej nádrže môže byť zmenený alebo nahradený iným, vhodným pre homologovaný motocykel, za šraubovací rýchlo uzáver.

Uzatvárací kohútik nádrže musí zostať pôvodný, ako bol vyrobený výrobcom pre homologovaný motocykel.

Nádrž môže byť zakrytá ochranným krytom vyrobeným z kompozitného materiálu. Tento kryt musí tvarovo zodpovedať použitej nádrži.

Nádrže s odvodušením musia byť vybavené jednocestným ventilom a vyústenie odvodušenia musí ústiť do nádoby z vhodného materiálu s minimálnym objemom 250 ccm³.

Každá palivová nádrž musí byť úplne vyplnená bezpečnostnou penou (napr. Explosafe).

6.6.11 – Sedlo

Sedlo, jeho základňa a súvisiace konštrukcie môžu byť nahradené inými, rovnakého vzhľadu ako pôvodné, dodané výrobcom na homologovanom motocykli.

Pôvodný systém upevnenia sedla (s podložkami, sponami, gumovými podložkami atď.) môže byť odstránený.

Zadná časť sedla môže byť upravená na sólo sedlo. Vzhľad z oboch strán, spredu aj zozadu musí zodpovedať homologovanému vzhľadu.

6.6.12 – Elektrická inštalácia

Hlavný káblový zväzok môže byť upravený podľa nasledovných pokynov :

Káblový zväzok môže byť nahradený „kitovým“ zväzkom, dodávaným pre ECU a vyrobeným alebo schváleným výrobcom motocykla.

Spínacia skrinka spolu so súvisiacimi vodičmi môže byť premiestnená z pôvodnej polohy.

Odstrihovanie vodičov nie je dovolené.

6.6.13 - Batéria

Batériu možno vymeniť. Pri výmene musí zostať nominálna kapacita rovnaká alebo vyššia ako má homologovaný typ.

6.6.14 – Chladič vody a oleja

Je možné použitie ochrannej mriežky pred vodným a/alebo olejovým chladičom.

Je dovolená zámena trubky spájajúcej chladič s motorom za inú, rovnako bezpečnú, ale systém musí zostať zachovaný, s pôvodnými chladičmi a nádobkami.

Ventilátor chladenia a vodiče môžu byť odstránené. Tepelné spínače, senzory teploty a termostat (v rámci chladenia) môžu byť odstránené. Viečko chladiča je ľubovoľné.

Môže byť pridaný ďalší chladič vody. Nesmie sa však zmeniť vzhľad motocykla. Na upevnenie chladiča môžu byť použité ďalšie upínače.

6.6.15 – Teleso čističa vzduchu (Airbox)

Teleso čističa vzduchu musí zostať v nezmenenom stave tak, ako ho dodáva výrobca pre daný typ a model homologovaného motocykla. Všetky otvory musia byť utesnené.

Čistiacu vložku (filter) je možné upraviť alebo nahradiť inou.

Všetky motocykle musia mať uzatvorený odvodušňovací systém, to znamená, že všetky odvodušňovacie hadice vedúce z motora a rýchlostnej skrine, musia byť zaústené do telesa čističa vzduchu.

6.6.16 – Vedenie paliva

Rúrky a hadice z palivovej nádrže do rozvodnej rúrky vedúce palivo môžu byť vymenené, ale palivový kohútik pri nádrži musí zostať tak, ako bol pôvodne zhotovený pre homologovaný motocykel.

Na spojenie hadíc je možné použiť rýchlospojky.

Hadice pre odvetrávanie nádrže môžu byť zamenené.

Môžu byť pridané palivové filtre.

Je možné upraviť alebo zmeniť regulátor tlaku dodávaného paliva.

6.6.17 – Hlava valcov

Žiadne úpravy nie sú povolené.

Z hlavy valcov sa nesmie odoberať ani pridávať žiadny materiál.

Tesnenie hlavy valcov môže byť zmenené.

Ventily, vedenie ventilov, ventilové sedlá a tanieriky ventilových pružín vrátane pružín a poistiek, zdvihátka, klínky ventilov, vymedzovacie podložky, tesniace krúžky, musia zostať také, aké sú dodávané výrobcom pre daný typ a model homologovaného motocykla.

Je dovolené robiť iba bežnú údržbu predpísanú výrobcom v servisnej príručke.

Nie sú povolené podložky pod ventilovými pružinami.

6.6.18 – Vačkový hriadeľ

Nie sú povolené žiadne úpravy.

Pri technickej kontrole bude meraný zdvih vačky (priame ovládanie ventilov) alebo zdvih ventilu (nepriame ovládanie ventilov).

Časovanie vačkového hriadeľa je ľubovoľné, ale nie je povolené žiadne obrábanie hriadeľa a jeho ozubenia.

6.6.19 – Rozvodové kolesá vačkového hriadeľa alebo riadiacej páky

Nie sú povolené žiadne rozmerové úpravy.

6.6.20 – Olejové čerpadlo a vedenie oleja

Môže byť zmenené alebo upravené iba olejové potrubie. Olejové potrubie pre vedenie tlakového oleja (pokiaľ je nahradené) musí byť zo špeciálnej tlakovej hadice spevnené kovovým kordom s nalisovanými alebo našraubovanými koncovkami.

6.6.21 – Ojnice

Nie sú povolené žiadne úpravy. Leštenie a redukcia hmotností nie sú povolené.

6.6.22 – Piesty

Nie sú povolené žiadne úpravy. Leštenie a redukcia hmotnosti nie sú povolené.

6.6.23 – Piestne krúžky

Nie sú povolené žiadne úpravy.

6.6.24 – Piestne čapy a ich zaistenie

Nie sú povolené žiadne úpravy.

6.6.25 – Valce

Nie sú povolené žiadne úpravy.

6.6.26 – Kľuková skriňa a všetky ostatné motorové skrine (napr. zapaľovanie, spojka)

Kľuková skriňa musí zostať v takom stave, ako bola dodaná výrobcom pre homologovaný motocykel. Nie sú povolené žiadne zmeny (vrátane lakovania, leštenia a odľahčovania).

Bočné kryty môžu byť zmenené, upravené alebo nahradené. Ak je kryt zmenený alebo upravený, musí mať prinajmenšom rovnakú odolnosť voči nárazu ako pôvodný kryt. Ak je nahradený, musí mať rovnakú alebo vyššiu váhu a celková váha krytu nemôže byť menšia ako váha pôvodného krytu.

Všetky bočné kryty motorových skriň, ktoré obsahujú olej a ktoré by pri páde mohli prísť do kontaktu so zemou, musia byť zabezpečené druhým krytom z kovu alebo kompozitného materiálu (karbón, Kevlar). Je možné použiť aj hliníkové alebo oceľové kryty alebo koše. Všetky tieto prvky musia byť odolné proti nárazu a musia byť starostlivo a bezpečne upevnené.

6.6.27 Prevody/prevodovka

Je možné pridať vonkajší mechanizmus rýchloradenia (vrátane vodičov a ovládania). Iné úpravy prevodovky alebo radiaceho mechanizmu nie sú povolené.

Je povolené zmeniť sekundárny prevod; reťazové kolesá a reťaz sú ľubovoľné.

Kryt reťazového kolesa môže byť upravený alebo odstránený.

6.6.28 – Spojka

Je povolené vymeniť trecie a unášacie lamely, ale ich počet musí zostať zachovaný.

Nie je povolené meniť systém spojky. Trecia spojka alebo spojka s tlmičom spätného rázu môže byť použitá len v prípade, že sa jedná o štandardnú výbavu homologovaného modelu.

6.6.29 – Zapaľovacia a riadiaca jednotka

Riadiaca jednotka ECU musí byť:

- a) ako homologovaná a vnútorný softvér možno zmeniť
- b) možno použiť model ECU (vyrobený a/alebo schválený výrobcom zariadenia). Na pripojenie ECU a pôvodného drôtu možno použiť špeciálny konektor. Cena celého systému (vrátane softvéru) nemôže byť vyššia ako 1,5 násobok ceny pôvodného systému.
- c) Okrem možností a) a b) uvedených vyššie možno k štandardnej produkcii ECU pridať externé zapaľovanie a/alebo vstrekovací modul, ale ich celková predajná cena nemôže byť vyššia ako celé zariadenie ECU. Centrálna jednotka ECU môže byť premiestnená.

Zapaľovacie sviečky môžu byť vymenené.

6.6.30 – Generátor, štartér

Nie sú povolené žiadne úpravy.

Štartér musí pracovať obvyklým spôsobom a byť schopný kedykoľvek v priebehu podujatia normálne naštartovať motor.

6.6.31 – Výfukový systém

Výfukový systém – potrubie, vnútorné diely usmerňujúce plyny a tlmiče výfukov môžu byť zmenené alebo upravené. Katalyzátory môžu byť odstránené.

Počet koncoviek/tlmičov musí zostať rovnaký ako je na homologovanom motocykli. Tlmiče musia byť na rovnakej strane homologovaného motocykla ako pôvodné.

Maximálny hlukový limit je 102 dB/A s toleranciou +3 dB/A po preteku.

Umiestnenie tlmičov výfukov musí byť rovnaké ako pri homologovanom motocykli.

Bandážovanie alebo obalovanie výfukového potrubia nie je povolené; obalené môžu byť iba tie miesta, ktoré sú v bezprostrednej blízkosti nôh jazdca alebo kapoty ako ochrana proti teplote. Pre zvýšenie bezpečnosti musia byť otvorené konce výfukov zaoblené (napr. pridaním materiálu).

6.6.32 – Upevňovacie prvky

Všetky sériové upevňovacie prvky môžu byť nahradené inými. Titánové upínacie prvky nemôžu byť použité. Veľkosť a tvar musia byť rovnaké alebo väčšie než pri pôvodných dieloch, ktoré sú nimi nahradené.

Spony môžu byť prevrútané pre spojenie so zaisťovacím lankom. Vrtanie nesmie byť použité za účelom zníženia hmotnosti.

Upevňovacie prvky kapotáže môžu byť zmenené za rýchlopínacie.

Hliníkové spony môžu byť použité v oblastiach nepredstavujúcich nosný diel konštrukcie.

6.6.33 – Nasledujúce položky alebo diely MÔŽU BYŤ ZMENENÉ ALEBO NAHRADENÉ inými, vhodnými pre homologovaný motocykel :

Môžu byť použité ľubovoľné mazivá a brzdové kvapaliny

Zapaľovacie sviečky

Ľubovoľné duše (ak sú použité) a ventily pre pneumatiky

Vyvažovacie závažie kolies môže byť odstránené, zmenené alebo pridané.

Tesnenie a tesniaci materiál.

Prístroje a ich držiaky a **ostatné súvisiace káble.**

Ľubovoľné farebné riešenia a polepy vonkajších plôch.

Materiál pre pripojenie neoriginálnych dielov (kapotáže, tlmiče výfuku) k rámu (alebo motoru) nesmú byť vyrobené z titánu alebo kompozitného materiálu spevneného vláknami.

Ochranné kryty motora, rámu, stupačiek atď, môžu byť vyrobené z exotických materiálov, ako napr. uhlíkové komponenty, nesmú ale nahrádzať pôvodné diely montované na homologovanom motocykli.

Doporučuje sa, aby boli motocykle vybavené červeným svetlom na prístrojovom paneli. Toto svetlo musí svietiť ak dôjde k zníženiu tlaku paliva.

6.6.34 – Nasledujúce položky MÔŽU BYŤ ODSTRÁNENÉ :

Zvuková signalizácia – húkačka

Emisné kontrolné zariadenia (proti-znečisťovaniu) v alebo okolo telesa čističa vzduchu (airbox) a motora (senzory O₂, zariadenia vstrekovania vzduchu)

Tachometer

Rýchlomer

Spínač svetiel

Spínač húkačky

Spínač smerových svetiel

Ventilátor chladiča a jeho káble

Kryt reťaze (ak nie je zabudovaný do zadného blatníku). Ak je pôvodný kryt odstránený, musí byť namontované iné zariadenie, plniace túto funkciu, pre zaistenie bezpečnosti traťových maršálov pri manipulácii s motocyklom.

Šraubovými spojmi upevnené príslušenstvo na zadnom pomocnom ráme.

Izolačná doska medzi motorom a palivovou nádržou.

6.6.35 – Nasledujúce diely MUSIA BYŤ ODSTRÁNENÉ :

Hlavný svetlomet, zadný svetlomet, ukazovatele smeru (ak nie sú zakomponované do kapotáže).

Vzniknuté otvory musia byť zakryté vhodným materiálom.

Spätné zrkadielka

Držiak registračnej značky

Toolkit

Držiak ochrannej prilby a trne pre pripevnenie batožiny

Stúpačky spolujazdca

Držiaky (madlá) pre spolujazdca.

Ochranné rámy, centrálny a bočný stojan, ich pevné úchyty musia zostať zachované.

6.6.36 – Nasledujúce prvky MUSIA BYŤ UPRAVENÉ :

Motocykel musí byť vybavený funkčným vypínačom/tlačítkom zapaľovania, umiestneným na ľavej alebo pravej strane riadidiel v dosahu ruky jazdca položenej na rukoväti riadidiel. Vypínač alebo tlačítko musí bezpečne zastaviť chod bežiacieho motora.

Ovládanie plynu sa musí samočinne vrátiť do voľnobežného režimu, ak z neho jazdec pustí ruku.

Všetky vypúšťacie zátky, šrauby, svorníky zasahujúceho do priestoru olejových náplní a vonku montovaných olejových filtrov musia byť riadne zaistené drôtom.

Všetky motocykle musia mať uzatvorený odvzdušňovací systém. Všetky odvzdušňovacie hadice musia byť prepojené a musia ústiť do air-boxu.

Všetky odvzdušňovacie trubice musia ústiť do už existujúcich vývodov. Pôvodný uzatvorený systém musí zostať zachovaný, nie sú možné žiadne emisie do ovzdušia.

Olejové odvzdušňovacie potrubia musia ústiť do záchytnej nádržky umiestnenej na ľahko dosiahnuteľnom mieste. Pred štartom preteku musí byť nádržka vyprázdnená.

Minimálna veľkosť záchytnej nádržky je 250 cm³ pre odvzdušnenie prevodovky a 500 cm³ pre odvzdušnenie motorovej skrine.

6.7 – Výbava

Doplňkové vybavenie, ktoré nie je namontované na pôvodnom homologovanom motocykle, nesmie byť dodatočne montované (napr. „zhromažďovanie údajov, počítačová jednotka alebo záznamové zariadenie“). Prídavné zariadenie pracujúce na infračervenom prenose signálu medzi motocyklom/jazdcom a jeho tímom, slúžiace výhradne k meraniu časov prejazdu kôl, je povolené. Je povolené na tento účel použiť aj jednotku GPS.

Článok 01.18 Telemetria – musí byť rešpektovaný. Telemetria nie je dovolená po celý čas trvania podujatia a jediné povolené potenciometre a senzory sú tie, ktoré boli namontované ako originálna výbava na homologovanom motocykli.

AA RR 7 - Trieda SUPERBIKE

Pozri poriadky FIM Majstrovstvá sveta cestných motocyklov Superbike a Supersport a ich prílohy: Motocykle, ktoré nie sú homologované FIM sú prípustné, pokiaľ sú homologované aspoň jednou motocyklovou federáciou, ktorá je členom AAMU.

FIM 2.4.3 Minimálna hmotnosť

Minimálna hmotnosť motocyklov Superbike je 162 kg, pre 1200cc 2 - valec 168 kg.

FIM 2.4.7 Pneumatiky

Počet a značka pneumatík sú ľubovoľné.

Priemer kolesa a šírka ráfika musia ostať nezmenené – tak ako boli homologované. Taktiež môže byť použitý ráfik o veľkosti 3.5 x 16.5" alebo 3.75 x 16.5" pre predné koleso a 6.25 x 16,5" pre zadné koleso.

FIM 2.4.8.1.2 Karburátory pre 1000cc 3a4 valce a 1200cc 2 valce

Len pre motocykle homologované po 1. januári 2010.

Elektronicky kontrolované škrtiace klapky motora, kt. poznáme ako „ride by wire“ systémy, môžu byť vo výnimočných prípadoch použité – pokiaľ je homologovaný model je vybavený týmto zariadením.

Softvér môže byť upravený, ale všetky bezpečnostné systémy a procedúry navrhnuté výrobcom musia byť dodržané.

Stretnutie ALPE ADRIA ROAD RACING komisie

Budapešť, 11.12.2010

Günther Zaritsch

AAMU Prezident Road Racing komisie

Gerhard Ittner
ACCR

Janez Pintar
AMZS

Luigi Favarato
FMI

Dean Grbac
HMS

Attila Nagy
MAMS

Martin Suchý
OeAMTC

Barbora Jakubovičová
SMF

Mieczyslaw Kaluza
PZM